



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123-9066

AÑO XIII - Nº 140

Bogotá, D. C., miércoles 21 de abril de 2004

EDICION DE 16 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
[www.secretariassenado.gov.co](http://www.secretariassenado.gov.co)

ANGELINO LIZCANO RIVERA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA  
[www.camara.gov.co](http://www.camara.gov.co)

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

## CAMARA DE REPRESENTANTES

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NUMERO 245 DE 2004 CAMARA

*por medio de la cual se regula la Contribución Nacional de Valorización.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Por medio de la presente ley, se regula la Contribución Nacional de Valorización, entendida como una contribución impuesta sobre los bienes inmuebles que se beneficien con la ejecución de obras de interés público y se determinan los elementos de este tributo.

Artículo 2°. *Hecho generador.* El hecho generador de la contribución de valorización, es la ejecución por parte de la Nación, de obras de interés público o social que reporten un beneficio económico a la propiedad inmueble.

Artículo 3°. *Sujeto activo.* El sujeto activo de la contribución de valorización es todo ente público, de orden nacional, que ejecute una obra de beneficio social o interés público, que redunde en un incremento patrimonial de la propiedad inmueble de su zona de influencia.

Parágrafo. Se denomina zona de influencia, el territorio que conforma el conjunto de bienes inmuebles, hasta donde se extiende el beneficio que genera la ejecución de determinada obra pública.

Artículo 4°. *Sujetos pasivos.* Son sujetos pasivos de la contribución de valorización, las personas naturales o jurídicas de derecho privado, las personas jurídicas de derecho público, las sucesiones ilíquidas y los patrimonios autónomos, que a la fecha de hacerse exigible la misma, tengan la calidad de propietarios o poseedores totales o parciales, de los bienes inmuebles que reciben o recibirán un beneficio económico, como consecuencia directa de la ejecución de una obra pública.

Parágrafo. Se entiende por beneficio, el mayor valor económico que adquieren o han de adquirir los inmuebles por causa o con ocasión directa de la ejecución de las obras de interés público.

Artículo 5°. *Base gravable.* Para distribuir la contribución de valorización se tendrá como base gravable el costo total de la obra, dentro del límite de beneficio que ella produzca a los inmuebles que han de ser gravados, por su localización dentro de la zona de influencia del proyecto.

Entiéndase por costo, todas las inversiones que la obra requiera en sus etapas de preinversión y de ejecución, adicionadas con un porcentaje para

imprevistos hasta de un diez por ciento (10%) y hasta un treinta por ciento (30%) más destinados a gastos de distribución y recaudación de la contribución.

Las autoridades administrativas encargadas de liquidar la contribución, teniendo en cuenta el costo total de la obra, el beneficio que ella produzca y la capacidad de pago de los sujetos pasivos de la misma, podrán disponer en determinados casos y por comprobadas razones de equidad, que solo se distribuyan contribuciones por una parte o porcentaje del costo total de la obra.

Artículo 6°. *Tarifa.* La tarifa, o sea la magnitud o monto que se aplica a la base gravable y en virtud de la cual se determina el valor final en dinero que debe pagar el contribuyente, se fijará por las autoridades administrativas correspondientes, utilizando el Sistema y el Método de reparto establecido a continuación por la presente ley.

Artículo 7°. *Sistema para determinar costos y beneficios.* Se estructura el costo total de la obra con base en los parámetros contenidos en el artículo 5° y se determina cuantitativamente el beneficio que ella conlleva, tomando todas aquellas fuentes que social, económica, geográfica, física y culturalmente generen incremento en el valor de los predios.

Artículo 8°. *Método para hacer el reparto.* Establecido el monto total de los costos y los beneficios, se distribuirá entre los inmuebles beneficiados por la obra, teniendo en cuenta las características intrínsecas de cada predio, tales como el área, la distancia y el acceso al proyecto, el valor de los terrenos, la calidad de la tierra y el tipo de explotación del suelo, la forma de los inmuebles, los cambios de uso de los bienes y los servicios públicos disponibles.

Los factores de beneficio se multiplicarán por el área real de cada predio con el fin de obtener el área virtual del mismo.

La contribución individual será igual al área virtual del predio analizado, por el coeficiente de distribución, obtenido este último, después de dividir la sumatoria de las áreas virtuales de cada predio entre el monto a distribuir.

Artículo 10. *Formas de pago.* Se podrán ofrecer descuentos por pronto pago, o celebrar acuerdos de pago que permitan mejorar la eficiencia de la gestión de recaudo del sujeto activo de la contribución. El pago podrá diferirse hasta por un período de diez (10) años con intereses de financiación que determine la entidad recaudadora, de acuerdo a las tasas del mercado.

Parágrafo 1°. Los bienes inmuebles afectados por el proyecto de inversión pública, podrán recibirse como dación en pago, por concepto de las contribuciones de valorización que se adeuden. La dación en pago no dará lugar a los beneficios de que trata el presente artículo.

Parágrafo 2°. El no pago oportuno de la contribución de valorización dará lugar al pago de intereses moratorios causados desde la exigibilidad de la obligación hasta su pago y liquidados a la tasa máxima permitida por las leyes comerciales vigentes.

Artículo 11. *Vigencia*. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

*Alberto Carrasquilla Barrera*, Ministro de Hacienda y Crédito Público;  
*Andrés Uriel Gallego*, Ministro de Transporte.

#### EXPOSICION DE MOTIVOS

La contribución de valorización establecida en Colombia a principios del siglo pasado, mediante la Ley 25 expedida en el año 1921, fundamenta su filosofía en el beneficio obtenido por las propiedades raíces como consecuencia directa de la ejecución de obras de interés público local.

La larga trayectoria de la contribución de valorización no solo la ha convertido en uno de los instrumentos de desarrollo y progreso más importantes para el país, sino que además, ha impedido que en el transcurso del tiempo el Estado pueda distribuir equitativamente los beneficios que reciben determinados predios.

Con el proyecto de ley que se somete a consideración del honorable Congreso de la República se pretende regular todo lo relacionado con la Contribución Nacional de Valorización, de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Constitución Política de 1991 y en reemplazo de las normas que la regulan y que tenían más de treinta años de vida jurídica. (Decreto-ley 1604 de 1966 y su Reglamentario 1394 de 1970).

La finalidad fundamental de este proyecto no es entonces la de crear un nuevo tributo, sino es la de abrir y crear para el sistema de contribución por valorización, una serie de posibilidades y herramientas no contempladas por la legislación vigente, que permitan a las entidades del orden nacional que tienen la calidad de sujetos activos de las mismas, actuar en una forma más eficiente y eficaz.

Adicionalmente, en este proyecto se trabajó con una filosofía clara de delimitación entre lo sustancial, materia de ley, al definir los cinco elementos esenciales para cobrar todo tributo y de lo reglamentario, objeto del decreto que deberá expedir el Gobierno Nacional, para evitar así, regulaciones excesivas y permitir que la gestión de los sujetos activos de la contribución y de sus relaciones con los contribuyentes, se realicen a través de mecanismos ágiles, flexibles y acordes con los parámetros bajo los cuales se desarrolla la actividad moderna.

Finalmente, con este proyecto se da cumplimiento a lo señalado por la honorable Corte Constitucional, en la Sentencia C-155 proferida el 26 de febrero de 2003, en lo concerniente a los elementos esenciales del tributo, la cual declaró inexecutable la expresión "Nacional" del artículo 2° del Decreto 1604 de 1966 y por lo tanto dejó sin competencia a la Nación para el establecimiento, la distribución y el recaudo de la contribución de valorización.

De los honorables Congresistas,

*Alberto Carrasquilla Barrera*, Ministro de Hacienda y Crédito Público;  
*Andrés Uriel Gallego*, Ministro de Transporte.

#### CAMARA DE REPRESENTANTES

##### SECRETARIA GENERAL

El día 14 de abril del año 2004 ha sido presentado en este Despacho, el Proyecto de ley número 245 con su correspondiente exposición de motivos, por *Alberto Carrasquilla*, Ministro de Hacienda y *Andrés Uriel Gallego*, Ministro de Transporte.

El Secretario General,

*Angelino Lizcano Rivera*.

#### PROYECTO DE LEY NUMERO 246 DE 2004 CAMARA

*por la cual se establece la Cuota de Fomento Equino y se crea el Fondo Nacional Equino.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Fondo Nacional Equino*. Créase el Fondo Nacional Equino, con personería jurídica, cuenta específica y patrimonio propio, sin estructura orgánica, para el manejo de los recursos provenientes del recaudo de la Cuota de Fomento Equino, el cual se ceñirá a los lineamientos de políticas del Ministerio de Agricultura para el desarrollo de sector pecuario.

El producto de las Cuotas de Fomento equino se llevará a una cuenta especial bajo el nombre de Fondo Nacional Equino, con destino exclusivo al cumplimiento de los objetivos previstos en la presente ley.

Artículo 2°. La contribución parafiscal para el fomento del sector equino se ceñirá a las condiciones estipuladas en la presente ley, en los términos del numeral 12 del artículo 150 de la Constitución Nacional.

Artículo 3°. *Cuota de Fomento Equino*. Establécese la cuota de fomento equino como contribución de carácter parafiscal, la cual será equivalente al 10% sobre el precio total del registro de cada equino, al 20% de un salario mínimo legal mensual vigente por equino en el momento del traspaso del registro, al 20% de un salario mínimo legal mensual vigente por cada feria de categoría **C** que se realice en el territorio nacional, al 40% de un salario mínimo legal mensual vigente por cada feria de categoría **B** que se realice en el territorio nacional, al 60% de un salario mínimo legal mensual vigente por cada feria que se realice de categoría **A** en el territorio nacional.

Los criaderos de caballo pagarán una cuota anual del 50% de un salario mínimo legal vigente para su funcionamiento.

Parágrafo. En el caso de que el recaudo que deba originarse en cualquiera de las formas previstas en el artículo 2° de la presente ley, ofrezca dificultades, autorízase al Ministerio de Agricultura, previa concertación con el Fondo Nacional Equino, para que reglamente el mecanismo o procedimiento viable, con el fin de evitar la evasión de la cuota en aquellos lugares donde no existan facilidades para su control y vigilancia.

Artículo 4°. *Objetivos*. Los recursos del Fondo Nacional Equino, se utilizarán preferencialmente en:

1. Financiar actividades tendientes al establecimiento y desarrollo de empresas de todo tipo del sector equino.

2. Diseñar y poner en marcha planes y programas de investigación que tengan por objeto la propagación y el mejoramiento de las razas puras del sector equino, de su producción, comercialización y promoción, prestando mayor atención a las razas criollas colombianas.

3. Promover la creación de un centro que se dedique a la investigación, educación, divulgación y transferencia de tecnología, el cual en coordinación con las universidades y/o centros existentes con objetivos similares, desarrolle el sector equino de acuerdo a las necesidades existentes.

4. Apoyar todo lo relacionado con la comercialización de los productos y subproductos del sector equino tanto en los mercados nacionales como internacionales.

5. Diseñar y poner en marcha planes y programas sanitarios de aplicación inmediata, con el fin de disminuir hasta la erradicación final las enfermedades que afectan el sector equino, especialmente la Anemia Infecciosa Equina, para conservar y propagar las razas puras equinas y poder cumplir con las exigencias sanitarias internacionales y poder participar en estos mercados con competitividad.

6. Crear mecanismos que faciliten la fijación y regulación de precios de los productos del sector equino.

7. Propender por la creación y puesta en marcha de la Escuela Nacional de Chalanería que profesionalice la labor de los trabajadores dedicados a esta actividad.

8. Creación del Banco Genético Equino de carácter institucional que propenda por la preservación y mejoramiento de la raza.

9. Impulsar y fomentar a las entidades que están dedicadas a la implementación de los programas de hipoterapia.

10. Promover y/o financiar la realización de ferias equinas tanto nacionales como internacionales.

11. La promoción de cooperativas cuyo objeto sea beneficiar al sector equino.

12. La financiación de programas y proyectos de fomento equino.

13. La agrupación de las distintas asociaciones equinas existentes.

14. Los demás programas que, previa aprobación de la Junta Directiva del Fondo, procuren el fomento del sector equino.

Artículo 5°. *Organo de gestión.* El Fondo Nacional Equino será manejado por la Federación Colombiana de Asociaciones Equinas (Fedequinas), con vigilancia y control del Ministerio de Agricultura.

Artículo 6°. *Junta directiva.* La junta directiva estará conformada así:

1. El Ministro de Agricultura o su delegado, quien la presidirá.

2. El Director Nacional de Planeación o su delegado.

3. El Presidente de Fedequinas.

4. El gerente General del Instituto Colombiano Agropecuario, ICA, o su delegado.

5. Dos representantes de las asociaciones equinas.

6. Un representante de las universidades que tengan dentro de sus programas académicos zootecnia o veterinaria.

Parágrafo. La Junta Directiva del Fondo deberá constituir comités Asesores, integrados por representantes de las diversas actividades conexas con la actividad equina.

Artículo 7°. *Recaudo.* El recaudo de la Cuota de Fomento señalada en el artículo segundo de la presente ley, será efectuado por las siguientes entidades o empresas:

a) La cuota correspondiente por el registro del equino y lo correspondiente al traspaso, será recaudada por las oficinas de registro equino existentes en la federación o asociaciones equinas;

b) La cuota correspondiente para la realización de las ferias será recaudada por las tesorerías municipales en el momento de expedir el permiso para la realización de la feria.

Parágrafo 1°. El Fondo de Fomento Equino podrá recibir y canalizar recursos provenientes de créditos internos y externos, así como aportes del tesoro Nacional y de personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, para cumplir con el objeto de la presente ley.

Parágrafo 2°. Los recaudadores de la cuota mantendrán dichos recursos en una cuota separada y están obligados a depositarlos, dentro de los diez (10) primeros días del mes siguiente al recaudo, en la cuenta especial denominada "Fondo Nacional Equino".

De acuerdo con la Ley 6ª de 1992 en su artículo 114, el auditor interno del Fondo de Fomento Equino, podrá efectuar visitas de inspección a los libros de contabilidad de las empresas y entidades recaudadoras con previo visto bueno del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para asegurar el debido pago de la cuota de fomento prevista en esta ley.

Artículo 8°. *Administración.* La junta Directiva del Fondo en coordinación con Fedequinas, podrá aprobar subcontratos de planes, programas y proyectos específicos con otras agremiaciones, cooperativas y fondos equinos del sector que le presente la administración del fondo o cualquiera de los miembros de la junta directiva.

Artículo 9°. *Plan de inversión y gastos.* La entidad administradora del Fondo Nacional Equino, Fedequinas, elaborará anualmente el plan de inversiones y gastos de programas y proyectos para el año siguiente, el cual sólo podrá efectuarse una vez haya sido aprobado por la Junta Directiva del Fondo.

Los recursos del Fondo Nacional Equino se destinarán a desarrollar programas y proyectos para el desarrollo del sector equino en proporción a los recursos obtenidos. Así mismo, propenderá por una adecuada asignación regional de recursos entre las distintas zonas donde se desarrolle la actividad equina.

Artículo 10. *Activos del fondo.* Los activos que se adquieran con los recursos del fondo, deberán incorporarse a una cuenta especial del

mismo. En cada operación deberá quedar establecido que el bien adquirido hace parte del Fondo, de manera que, en caso de que este se liquide, todos los bienes, incluyendo los dineros del Fondo que se encuentren en cajas o en bancos, una vez cancelados los pasivos, queden a disposición de Fedequinas.

Artículo 11. *Vigencia del recaudo.* Para que puedan recaudarse las Cuotas de Fomento Equino, establecidas por medio de la presente ley, es necesario que estén vigentes los contratos entre el gobierno nacional y Fedequinas

Artículo 12. *Vigilancia administrativa.* El Ministerio de Agricultura hará el seguimiento y evaluación de los programas y proyectos, para lo cual Fedequinas deberá rendir semestralmente informe con relación a los recursos obtenidos y la inversión realizada.

Con la misma periodicidad, Fedequinas remitirá a la Tesorería General de la República un informe sobre el monto de los recursos de las cuotas recaudadas en el semestre anterior, sin perjuicio de que tanto el Ministerio de Agricultura como la Tesorería puedan indagar sobre tales informes en los libros y demás documentos que sobre el Fondo guarde la entidad administradora.

Artículo 13. *Control fiscal.* Fedequinas, rendirá cuentas a la Contraloría General de la República sobre la inversión de los recursos. Para el ejercicio del control fiscal requerido, la Contraloría adoptará los sistemas adecuados.

Artículo 14. *Multas y sanciones.* El Gobierno podrá imponer multas o sanciones causadas por la mora o defraudación en el recaudo y consignación de las cuotas de fomento previstas en esta ley, sin perjuicio de las acciones penales y civiles a que haya lugar.

Artículo 15. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

*Armando Amaya Alvarez,*  
Representante a la Cámara  
Departamento Norte de Santander.

### EXPOSICION DE MOTIVOS

La actividad equina, es uno de los sectores productivos que en la actualidad viene desarrollándose de manera organizada y estructurada; el gremio equino en general ha venido convirtiéndose en un elemento importante dentro del contexto nacional. Una prueba de ello, es que se ha llegado a producir en Colombia, un tipo de caballo con inmensas posibilidades en los mercados internacionales, los cuales han aprendido a valorar la suavidad de sus andares, la comodidad de su manejo y la nobleza de su brío.

Hablar del sector equino en Colombia es hablar de 450 años de historia. En efecto, las excelsas y bellas cualidades del paso fino colombiano son el resultado de más de 450 años de adaptación, selección y diseño genético propios, desde que don Rodrigo de Bastidas trajo sus caballos, en 1525, para la fundación de Santa Marta. Desde entonces el caballo colombiano y su paso fino han crecido, se han criado y consentido bajo el sol y las lluvias de nuestro trópico.

El sector equino desde sus inicios ha buscado la manera de asociarse como mecanismo de protección y mejoramiento de la raza en el país. La primera asociación de criadores de caballo en Colombia se fundó en el año 1946. Posteriormente, se creó en 1984 la Federación Colombiana de Asociaciones Equinas (Fedequinas), que en la actualidad cuenta con una excelente organización y reúne 25 asociaciones confederadas bajo su nombre.

Por otro lado, el Congreso Colombiano en anteriores ocasiones ya le ha dado la importancia que este sector amerita, con la discusión y posterior aprobación de una ley que en sentido general reglamenta los registros equinos en el país como es la Ley 427 de 1998, Por la cual se reglamenta los títulos genealógicos, las exhibiciones, los espectáculos para los semovientes de razas puras del sector equino y bovino y se crean mecanismos para su protección y propagación.

Esta ley establece en su articulado la definición de raza para el caso de los caballos, el libro genealógico y su delegación, la señal particular, lo referente al criador, el registro y la vigilancia, la creación y conformación

de la Comisión Colombiana de Carreras de Caballos, Programas de investigación y sanitarios, convalidación y preservación de la raza criolla.

Finalmente, La ley 427 de 1998, reconoce oficialmente al Fedequinas como federación representativa del gremio equino y la designa, conjuntamente con el Ministerio de Agricultura y con el Fondo Nacional de Ganado en el comité encargado de diseñar los programas sanitarios de aplicación inmediata para preservar, conservar y promover la raza caballar.

Así mismo, se expidió la Resolución 0053 del 16 de marzo de 1998, por medio de la cual el Ministerio de Agricultura delegó a Fedequinas la facultad para llevar los libros genealógicos de la raza del caballo criollo colombiano.

Las anteriores normas demuestran la necesidad de seguir fortaleciendo el sector equino en el país desde otras perspectivas que lo ayuden a seguir adelante y convertirlo en el futuro en un sector de desarrollo y progreso.

### **Breve historia del caballo en Colombia**

Todos los ejemplares caballares que venían procedentes de España y que llegaron a lo largo de la época de la conquista y de la colonia, hicieron posible la formación de la raza con las excelentes cualidades que hoy en día se tiene.

Según investigadores en el tema de los orígenes del caballo de paso, por el siglo XV, en cuyo final se descubre y empieza la conquista de América, existían en España tres tipos principales de caballo que se pueden clasificar como el tipo español propiamente dicho, el tipo andaluz y el tipo de Jaca o Hacanea.

Estos tipos precedían, de otros que anteriormente habían sido llevados a la península Ibérica por diversos pueblos y naciones invasoras. Entre estos es necesario destacar el caballo andaluz barberisco, que aunque no era muy hermoso en ese entonces, sí posee una gran velocidad y resistencia en la actualidad.

El caballo americano, sea cual fuere el país donde se cría y cualquiera que sean sus modalidades, tiene indiscutiblemente un mismo origen en el caballo español y particularmente en el de Andalucía, considerado hoy como la mejor cabalgadura de Europa.

En lo que sí hay claridad, es sobre la raza barberisca de esos primeros ejemplares, con los cuales se poblaron primero Santo Domingo y las islas del Caribe.

Hablar del caballo en Colombia es hablar de 450 años de historia. En efecto, las excelsas y bellas cualidades del paso fino colombiano son el resultado de más de 450 años de adaptación, selección y diseño genético propios, desde que don Rodrigo de Bastidas trajo sus caballos, en 1525, para la fundación de Santa Marta. Desde entonces el caballo colombiano y su paso fino han crecido, se han criado y consentido bajo el sol y las lluvias de nuestro trópico.

El caballo colombiano surge a partir del inmigrante de ambladura rota, mas no exclusivamente como un descendiente directo de él: los cambios evidentes después de cuatro siglos de manejo regional en encastes ocasionales y selectivos con el andar diagonal y a merced de los efectos indiscutibles de nuestro medio ambiente, ameritan que la clasificación de la raza criolla colombiana se respalde con una mayor profundidad histórica y técnica. En otras palabras, los cruzamientos sucesivos y escogidos, los caminos, la topografía de nuestro país y el manejo, lograron romper la ambladura original.

La raza colombiana es una auténtica raza criolla por las importantes y notorias diferencias de identidad, fruto de una decisión regional en su función o andar, en su temperamento y en el fenotipo mismo.

Hasta hace poco la norma que imperaba en los criaderos era la tradición y la costumbre; el pragmatismo de esos pioneros que lograron producir un caballo de excepcionales cualidades y condiciones, e inculcaron grandes dosis de amor por ese noble y fiel amigo del hombre.

Hoy en día, las cosas son diferentes, pues la ciencia en sus avances ha ofrecido medios más sofisticados y modernos para producir cada vez más

y mejores ejemplares y para definir y afianzar mejor la raza: la ingeniería genética, los nuevos criterios técnicos de selección y apareamiento, mejores drogas para evitar y combatir enfermedades, vitaminas y concentrados.

Todo lo anterior, conjugado con la experiencia transmitida de generación en generación, ha logrado que se produzca en el país un tipo de caballo con grandes cualidades y muy atractivo para los mercados internacionales, dada la suavidad de los andares, la comodidad de su manejo y la nobleza de su brío.

### **Organizaciones gremiales equinas**

El 16 de noviembre de 1946 se dio comienzo al proceso de organización gremial del sector equino en el país, cuando un grupo de criadores de caballo fundó Asdepasso.

Posteriormente, se fundarían Asdesilla, Anca, Asocaba, Crines, y Asdecca. Y en los años siguientes, fueron fundándose, sucesivamente, las 19 asociaciones restantes que existen en la actualidad. Esas 25 asociaciones conforman lo que hoy es Fedequinas.

### **Fedequinas**

Fedequinas fue fundada en febrero de 1984 y es la federación que agrupa todas las asociaciones existentes. Ha logrado consolidar una mentalidad asociativa en todos sus afiliados que ha logrado preservar. En la cohesión y unidad radica la fuerza y solidez del gremio.

Fedequinas cuenta hoy con sede con una moderna infraestructura física propia y personal especializado a disposición de las asociaciones afiliadas.

Las asociaciones equinas afiliadas a Fedequinas son las siguientes:

Asdeoccidente, Ahcaballo, Asdepasso, Asdecaldas, Crines, Asocaba, Potros, Asocala, Asocatol, Pasopista, Asocaballos, Asdesillas, Sogasilla, Anca, Acopasos, Asoequinos, Caballanos, Cabaquín, Asdecca, Casco, Cabalgar, Asocanorte, Cabacor, Pasopista, Acabaca.

En la actualidad Fedequinas cuenta con una planta de personal de 15 personas y la implementación de un Departamento de Sistemas el cual sirve de base para el desarrollo de programas como el de la genotipificación por ADN, la identificación de los equinos por microchip, las pruebas antidoping; la campaña de prevención control y erradicación de la Anemia Infecciosa Equina y la centralización de los registros equinos en Colombia.

La excelente organización que Fedequinas le ha dado al sector equino en Colombia ha logrado y contribuido para que el país sea la sede de importantes eventos de carácter internacional como la Cuarta Mundial de Amazonas y Jinetes de Confepaso en el 2002 y la Sexta Mundial de Caballos de Paso Confepaso en el 2003.

En 1995 Fedequinas implementó el Sistema nacional de Registros, con un mismo programa y un mismo formato.

El sistema integra la información consolidada, en el ámbito nacional, de los registros equinos expedidos por las 25 Asociaciones Federadas. Además, permite la consulta y expedición de certificados de genealogía de los ejemplares registrados y mantiene el control sobre las transferencias de dichos ejemplares.

En la actualidad se tienen en Colombia 120.000 caballos registrados. Además, se estableció el programa de Genotipificación, por el Sistema de ADN, con filiación de parentesco, sistema absolutamente confiable y seguro, dentro del cual ya se han Genotipificado 7.000 caballos en el país; y la adopción de sistema de identificación equina, mediante la implantación de microchips, que es un excelente sistema por lo aséptico, lo permanente, lo rápido económico y seguro.

### **Justificación del proyecto**

En las políticas agropecuarias del Ministerio de Agricultura de los diferentes gobiernos anteriores, nunca se ha tenido en cuenta al sector equino dentro de sus programas. Prueba de ello es que ni en los presupuestos públicos, ni en proyectos de desarrollo, aparece el nombre del caballo, desconociéndose de esta manera un importante sector dentro del contexto pecuario del país.

No obstante haber sido totalmente aislados del sector público, han logrado crear una excelente organización, que le ha dado el empuje necesario al sector para no quedarse estancados y rezagados con respecto

a otros países. Prueba de ello es poder contar en la actualidad con un excelente caballo con mucho atractivo en el escenario comercial internacional, por sus excelentes cualidades.

Si se toma conciencia de las oportunidades y posibilidades que tiene ahora el caballo colombiano, en sus diferentes andares o aires, en los mercados internacionales y los beneficios que para el país traería este aspecto, posiblemente se comience a buscar mecanismos por parte del actual Gobierno, que faciliten la consecución de este y otros objetivos que protejan y fortalezcan sector equino en nuestro país.

El sector cuenta en la actualidad, a pesar de sus importantes avances, con muchas debilidades que dificultan de una u otra manera el cumplimiento de las metas y proyectos que se han propuesto, entre las que cabe destacar:

- Falta de financiación para las actividades tendientes al desarrollo de empresas del sector equino.
- Falta de planes y programas de carácter gubernamental que tengan por objeto la propagación y el mejoramiento de las razas puras del sector equino, de su producción, comercialización y promoción.
- Carencia de centros de investigación dedicados al estudio, divulgación y transferencia de tecnología del sector equino.
- Carencia de planes y programas permanentes sanitarios para la erradicación de enfermedades equinas.
- Falta de apoyo a la comercialización de los productos y subproductos del sector equino, tanto en los mercados internacionales como nacionales.
- Falta de financiación gubernamental para los programas y proyectos de fomento equino.
- Carencia de apoyo institucional para la realización de las ferias equinas de carácter nacional e internacional.

En razón de lo anterior, se decidió tomar la iniciativa de establecer la cuota de fomento equino y la creación del Fondo Nacional Equino, mediante la formulación de este proyecto de ley, que es compatible con las políticas económicas, con las prácticas internacionales del comercio y con el marco constitucional, como mecanismo que posibilite y facilite el desarrollo del sector equino en Colombia.

#### **La Cuota de Fomento equino como contribución parafiscal**

La iniciativa de establecer una cuota de fomento equino, como fuente de recursos de un Fondo Nacional Equino, se asimila al conocido y exitoso modelo ganadero, cuyos beneficios para la comunidad productora ganadera lo han convertido en una experiencia que debe ser aprovechada en otros sectores del país.

La estructura planteada por el proyecto de ley se basa también en una cuota de fomento equino o contribución de los caballistas sobre el precio en el momento de registrar el caballo o sobre el cambio de registro luego de una transacción comercial del equino, así mismo sobre el funcionamiento de los criaderos, las exposiciones de los equinos y la realización de las ferias. En relación con este aspecto, conviene aclarar desde el principio que no se trata de establecer una renta nacional con destinación específica, pues evidentemente estas fueron proscritas por el artículo 359 de la Constitución de 1991, sino de una contribución parafiscal, en los términos del numeral 12 del artículo 150 de la Constitución.

En efecto, dicha norma otorga al Congreso la atribución de “establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley”.

Para aclarar las eventuales dudas que puedan presentarse en la discusión del presente proyecto de ley sobre la aplicación del concepto de renta parafiscal, a continuación se extraen los siguientes fundamentos, expuestos por el delegatario Alfonso Palacios Rudas ante la Asamblea Nacional Constituyente:

*“Maurice Duverger en su tratado de Hacienda Pública, califica de **parafiscales** las exacciones efectuadas sobre sus usuarios por ciertas organizaciones públicas o semipúblicas, económicas o sociales, para asegurar una financiación autónoma... En síntesis, –agrega– la parafiscalidad está constituida por una serie de **impuestos cooperativos** que se perciben en provecho de entidades públicas o privadas, que tienen*

*el carácter de colectividades... para Duverger, las cuotas pagadas a la seguridad constituyen el ejemplo más importante de esa clase de recursos.*

*De otro lado, el profesor Lucien Mehl, en sus lecciones de finanzas públicas en la Universidad de Burdeos, configura la siguiente definición de parafiscalidad: Las tasas parafiscales son exacciones obligatorias, operados en provechos de organismos públicos (distintos de las colectividades territoriales) o de asociaciones de interés general, sobre sus usuarios o aforados, por medio de los mismos organismos o de la administración y que no integradas en el Presupuesto General del Estado, se destinan a financiar gastos de dichos organismos”.*

Más adelante, cita al doctor Palacio Rudas al profesor Manuel Marselli, así:

*“La parafiscalidad y lo novedoso del concepto, es decir su carácter de imposición social y económica, radican en la necesidad de hacer participar en ciertas funciones, a los miembros que poseen intereses comunes, económicos, morales y espirituales, excluyendo a otros miembros de la sociedad política general, para quienes el peso de la tributación adicional sería insoportable”.*

De las definiciones anteriores, pueden ser segregados los elementos constitutivos de la parafiscalidad, así:

- a) Son contribuciones distintas a las tasas o impuestos, y se imponen exclusivamente a los usuarios de un servicio o a los miembros de un conglomerado determinado;
- b) Estas contribuciones, aunque son creadas por el Estado, su inclusión en el presupuesto Nacional debe hacerse respetando las características esenciales que le corresponden en su condición de cuotas parafiscales;
- c) El objetivo de las contribuciones parafiscales es el financiamiento autónomo de grupos o entidades públicas o privadas, para atender necesidades del servicio o programas definidos de carácter sectorial;
- d) Las contribuciones parafiscales se obtienen en forma coactiva. Esta obligatoriedad del pago de la contribución parafiscal es necesaria para que ninguno de los usuarios o beneficiarios pueda evadirla. Por eso deben ser creadas por el poder de una ley amparada por el poder de coerción del Estado.

Son ejemplos de tasas parafiscales en beneficio de subsectores privados, las cuotas de retención cafetera, de fomento cerealero, arrocero y otras cuotas relacionadas con gremios agrícolas. Tratándose de entidades públicas, son tasas parafiscales las que pagan los patrones al SENA, a las Cajas de Compensación Familiar, a los Seguros Sociales, etc.

#### **El Fondo Nacional Equino y la sociedad civil**

La sociedad civil posee ahora una más clara responsabilidad frente a los retos y oportunidades generadas por la internacionalización de la economía y, en particular, frente al proceso de integración llevados a cabo en el continente. Estas nuevas realidades exigen que las organizaciones representativas del sector privado, dentro de ellas Fedequinas, asuman un nuevo enfoque en relación con las necesidades y con el desarrollo de sus asociados.

El proyecto de ley propone que la cuota de fomento equino mencionada, sea recaudada dentro de un Fondo Nacional Equino, el cual sería administrado por la Federación Nacional Colombiana de asociaciones Equinas.

El fortalecimiento de los gremios en cuanto a convertirse en interlocutores del Estado y representantes legítimos del interés social de sus afiliados, debe ser apoyado por el Gobierno Nacional. Los gremios asumen así la responsabilidad directa de orientar estos nuevos recursos para satisfacer requerimientos específicos de los productos y subproductos del sector, en este caso el equino, y podrá hacerlo con el conocimiento directo que tienen sobre las posibles soluciones.

#### **El Fondo Nacional Equino como instrumento valioso**

El Fondo Nacional Equino habrá de ser un instrumento valioso para comprometer a todos los actores involucrados en el sector equino con un desarrollo coherente con las políticas del sector pecuario y con la responsabilidad social que poseen en el mejoramiento de las condiciones actuales del sector.

El fondo permitirá orientar los recursos de los propios miembros del sector para financiar actividades tendientes al establecimiento y desarrollo de empresas del sector equino, diseñar y poner en marcha planes y programas de investigación que tengan por objeto la propagación y el mejoramiento de las razas puras del sector equino, de su producción, comercialización y promoción; promover la creación de un centro que se dedique a la investigación, educación, divulgación y transferencia de tecnología, apoyar todo lo relacionado con la comercialización de los productos y subproductos del sector equino tanto en los mercados nacionales como internacionales, diseñar y poner en marcha planes y programas sanitarios de aplicación inmediata, con el fin de disminuir hasta la erradicación final las enfermedades que afectan el sector equino, crear mecanismos que faciliten la fijación y regulación de precios de los productos del sector equino, promover y/o financiar la realización de ferias equinas tanto nacionales como internacionales; la financiación de programas y proyectos de fomento equino.

Lo anterior permitirá enfrentar aquellos problemas y debilidades que actualmente enfrenta el sector equino, al desarrollo, adaptación y transferencia de tecnología; a los servicios básicos que necesita el sector y, en especial, en cuanto a programas de erradicación de las enfermedades del sector equino.

Además de lo anterior, si se fijan criterios claros y participativos en el manejo y distribución del Fondo de Fomento Equino, no cabrá duda que la acción del fondo será profundamente descentralizada, participativa y concertada, de acuerdo con el nuevo espíritu constitucional.

Los beneficios que se prevén con el proyecto de ley, conducen necesariamente a solicitar al congreso un especial apoyo a esta iniciativa, avalada ya con proceso de acuerdos con los sectores de opinión interesados.

*Armando Amaya Alvarez,*

Representante a la Cámara

Departamento Norte de Santander.

### El sector equino en Colombia, la historia de un buen caballo



#### Unidad de Trabajo Legislativo

Honorable Representante *Armando Amaya Alvarez*

Bogotá, D. C.

Abril de 2004

“Amad a los caballos

y cuidadlos, pues merecen nuestra ternura;

tratadlos como a vuestros hijos;

nutridlos como amigos de la familia y cubridlos con esmero.

Por el amor de Dios, cuidadlos;

pues de no hacerlo,

os arrepintiréis en esta vida y en la otra”

(El Corán)

#### Antecedentes históricos:

No existen muchos registros históricos que permitan establecer la manera como se desarrolló en la región las diferentes razas de los caballos y los efectos modificantes del medio ambiente durante su largo peregrinar después de la llegada al continente. Sin embargo y a pesar de que no es

fácil engranar con exactitud la historia del caballo, sí se conocen los hechos más sobresalientes que permiten establecer las etapas más importantes del desarrollo de la historia del caballo.

El caballo es originario de América. El primer antepasado que se conoce era del tamaño de un perro y vivió hace más o menos 55 millones de años en América, la prueba de su existencia la obtuvieron los paleontólogos en fósiles encontrados en las tierras rocosas del sur en estados Unidos y se le denominó “*Eohippus*”.

A este le siguió, hace 38 millones de años, otro ejemplar prehistórico de mayor tamaño denominado “*Mesohippus*”. Posteriormente, el “*Merychippus*”, último caballo con tres dedos en sus miembros anteriores, existió hasta hace más o menos 7 millones de años.

Al “*Merychippus*” le siguió otro ejemplar prehistórico, el “*Pliohippus*”, este ya se encuentra con un solo dedo en los miembros anteriores que terminaba en un casco y ofrecía, además, importante transformación de sus molares para cortar pastos. Vivió hasta hace 2.6 millones de años.

Posteriormente aparece el “*Equus Caballus*”, o antecesor más cercano del caballo actual, que emigra del Continente americano al Asiático a través de lo que hoy es el estrecho de Bering y llega hasta el occidente de Europa. Este antepasado ya tiene una altura de más o menos 1.10 metros y todas las características del caballo verdadero, no tan perfeccionadas como en la actualidad, pero sí definitiva.

Los científicos no han podido imaginar la razón para la desaparición del *Equus* en el continente americano, pero lo cierto es que a partir de él empieza en el Asia la formación de las razas de los primeros caballos de tiro y de silla que se van agrupando bajo los distintos tipos, paralelamente a la evolución de la corteza terrestre y a su cubrimiento forestal desde el Ponny o raza miniatura de 0.90 metros de alzada, hasta los grandes caballos de tiro pesado de la época moderna como el Shire inglés, que llegan hasta dos metros de alzada en la cruz.

#### Domesticación del caballo

El caballo se domestica apenas hace unos 5.000 o 6.000 años en la Siberia, en la China, en la Mesopotamia y simultáneamente en Francia y el norte de Africa, en el Sahara, donde aparecen grabados en piedra de la más remota antigüedad que representan caballos montados por hombres o enganchados en coches.

#### Desarrollo inicial del caballo

Una vez domesticado, se desarrolla fundamentalmente en el Oriente Medio, en tierras de la Mesopotamia, y penetra al Africa por el mediterráneo, con las culturas egipcia y griega. Y a Europa con los distintos invasores, entre los cuales se cuentan nómadas, celtas, etruscos, romanos, turcos y germanos, trayendo ya alguna definición racial, especialmente con los caballos árabes y con otros de tipo asiático-oriental, que van a servir de base para la formación del Reino Unido de razas tradicionales como el inglés de carreras, formado con yeguas orientales llevadas por los romanos y caballos árabes llevados por los turcos.

Esto sucede entre cuatro mil y dos mil años a. C., hasta algunos años después de su venida, eran todos caballos de andar al trote diagonal.

#### Ingreso del caballo Barberisco a España. El español del siglo XV

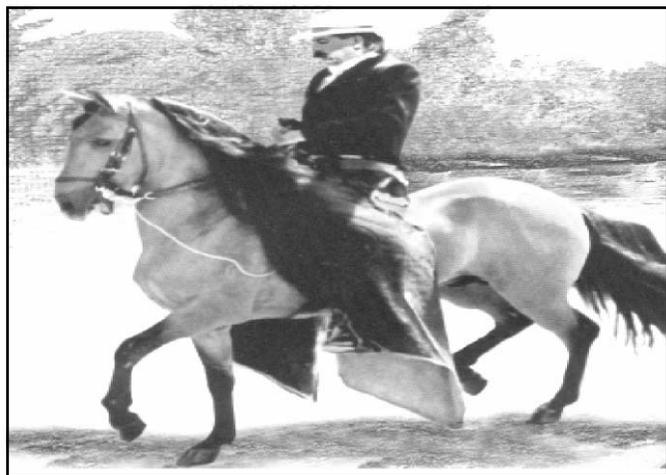
Por el mediterráneo llegan a España caballos nómadas y celtas mil años a. C. y con la invasión árabe del siglo VII d. C., desde el norte de Africa por Gibraltar, penetra en mayor proporción el Caballo Barberisco, de andar a la ambladura o trote lateral, que va a durar en la Península los ocho siglos de dominación musulmana y a formar con las antiguas razas, ya establecidas, el famoso caballo español del siglo X al XV de andar diagonal, y el de ambladura rota que ejecutaba ya un andar de cuatro tiempos sin finura, en lugar de los dos tiempos del Barberisco.

#### Regreso al continente americano del caballo

El famoso caballo español del siglo XV fue utilizado para la conquista de América, fue traído por Colón en el segundo viaje a la isla la española, hoy Santo Domingo, en 1493, a donde llegaron en los años siguientes numerosas importaciones desde la península y desde donde va a venir a las costas colombianas en 1524 traído por el español-dominicano Don Rodrigo de Bastidas, para la fundación de Santa Marta.

### Formación de las razas en América

Con Colón y los posteriores colonizadores vinieron al Caribe, y de allí a Colombia, caballos de andar lateral descendientes del barberisco africano que ya ejecutaban cuatro tiempos laterales en endoneo, y caballos de trote y galope, posiblemente de origen Celta-Barberisco, que van a servir de semilla a las importantes razas de América del Sur entre las cuales se encuentran, en orden de antigüedad, cuatro alternativas en Colombia: La de Paso Fino, la de Trote y Galope, la de Trocha sola y la de Trocha y galope.



### Antecedentes legales

**La Ley 427 de 1998.** Por la cual se reglamenta los títulos genealógicos, las exhibiciones, los espectáculos para los semovientes de razas puras del sector equino y bovino y se crean mecanismos para su protección y propagación.

Esta ley establece en su articulado la definición de raza para el caso de los caballos, el libro genealógico y su delegación, la señal particular, lo referente al criador, el registro y la vigilancia, la creación y conformación de la Comisión Colombiana de Carreras de Caballos, Programas de investigación y sanitarios, convalidación y preservación de la raza criolla.

La Ley 427 de 1998, reconoce oficialmente al Fedequinas como federación representativa del gremio equino y la designa, conjuntamente con el Ministerio de Agricultura y con el Fondo Nacional de Ganado en el comité encargado de diseñar los programas sanitarios de aplicación inmediata para preservar, conservar y promover la raza caballar.

**Resolución 0053 del 16 de marzo de 1998.** Por medio del cual el Ministerio de Agricultura delegó a Fedequinas la facultad para llevar los libros genealógicos de la raza del caballo criollo colombiano.

### El caballo en Colombia

El caballo colombiano surge a partir del inmigrante de ambladura rota, más no exclusivamente como un descendiente directo de él: los cambios evidentes después de cuatro siglos de manejo regional en encastes ocasionales y selectivos con el andar diagonal y a merced de los efectos indiscutibles de nuestro medio ambiente, ameritan que la clasificación de la raza criolla colombiana se respalde con una mayor profundidad histórica y técnica.

La raza colombiana es una auténtica raza criolla por las importantes y notorias diferencias de identidad, fruto de una decisión regional en su función o andar, en su temperamento y en el fenotipo mismo.

### El paso fino en Colombia y sus cualidades sobresalientes

Después de 350 años de convivencia en nuestro país del caballo de paso original ibérico con el de andar al trote y galope, se consigue la ejecución de un andar lateral de excelente calidad que es el **“Paso Fino Colombiano”**.

En el cual el equino, mediante una rara sincronización entre la rapidez del ritmo y la magnitud del desplazamiento, alcanza y sostiene la igualdad sonora de los cuatro tiempos de ritmo, que en el lenguaje técnico se denomina isocronismo de los cuatro tiempos o finura.

Por aquel sincronismo, este andar tiene la virtud por efecto de la morfología y las proporciones del caballo, de eliminar en forma total los

impulsos transversales y verticales para que el ejemplar ejecute el más bello y suave desplazamiento, con total quietud de ancas y perfecta sonoridad de su ritmo, que se traduce, además en una armonía integral y constante del conjunto: Así es el Paso Fino Colombiano.

### El trotón galopero

El trotón galopero de origen ibérico, estabilizado como una raza autóctona y criolla solo duró en Colombia hasta la década del 60, por efecto de la llegada del “Jeep” después de la segunda guerra mundial.

Este caballo produjo una población escasa de ejemplares que ejecutaban la trocha, además del valioso “paso castellano”, que correspondía a un gran número de ejemplares que “Trochaban en el camino y entraban finos al pueblo”, y que resultaba de los encastamientos transitorios del caballo de laterales de origen peninsular con el trotón galopero.

### El paso castellano

Este caballo de paso castellano fue de gran estima y solo desapareció a partir de los años 60 cuando disminuyó población al trote y galope, y las exposiciones exigieron caballos de fino de pureza elevada y caballos de trocha pura.

La denominación de “castellano” o de “Castilla” según algunos tenía por objeto ponderar la excelencia o gran calidad de aquellos ejemplares para los viajes.

Los criadores más famosos de la época, a base de reproductores de paso fino obtenidos en procesos anteriores de selección, liberaron el paso de la notoria dosis de gene diagonal, consiguiendo en el caballo colombiano en forma maravillosa, la finura de hoy, cuya excelencia ha quedado patentada en los últimos cinco campeonatos Mundiales de Paso Fino, en los cuales los ejemplares colombianos han alzado con la totalidad de los premios en machos y hembras.

Todo como resultado de selecciones funcionales, ocasionales y transitorias con el caballo de trote y galope, que modificaron sus proporciones longitudinales y verticales y redondearon su línea de grupa, situando a mayor altura el desprendimiento de cola y reduciendo a 18 grados su ángulo de la pelvis con la línea horizontal del piso para alcanzar la suavidad, armonía y quietud de ancas que exhibe hoy, lejos de las demás razas latinoamericanas de andar al paso.

### Los caballos diagonales modernos en Colombia

#### La trocha

Mientras en América las razas derivadas de los caballos de la conquista evolucionaban hacia su calidad actual, en España, en el inicio del siglo XVIII, los monjes de la Cartuja por solicitud de la corona buscaban un caballo carrocer para las cortes con base en las yeguas dejadas por los Moros y caballos de trote diagonal con Arabes, Ingleses y Frisones, de cuyo vigor híbrido surge el caballo español Moderno de Rajoneo, con su mejor representación en Portugal para la silla con el caballo Lusitano.

Cuando los primeros rejoneadores trajeron el toreo de a caballo en la década de los cincuenta, se cruzaron en Colombia caballos portugueses con los criollos de trote y galope y con el de paso Fino, para entonces ya estabilizados. De este cruzamiento en segunda generación, surge el famoso caballo “Don Danilo”, precursor de la segunda presencia de la trocha en el país a partir de la década de los 60.

Esta Trocha de mucha belleza fenotípica por la exuberancia de sus miembros motores ha pulido en ocho o diez generaciones, en forma satisfactoria, y está dando base, por su abundante población, para que se fijen sus caracteres genotípicos y fenotípicos en cuatro generaciones que van permitiendo alcanzar su pureza racial.

Hoy en día es la trocha un bellísimo andar con un caballo de excelentes dimensiones y buen brío y suavidad. La calidad de movimiento por bípedos saltados, le hace excelente para los terrenos ondulados y su belleza rítmica es imposible de describir por la elasticidad de miembros motores y su armonía total.

### El trochador galopero

En este nuevo andar de la trocha, especialmente por la línea del caballo “Rebelde”, hijo de Danilo, se ha producido un caballo de gran fenotipo y movimientos más lentos, que ha permitido que el ejemplar combine la

trocha lenta con un galope también de cadencia lenta. Ha habido excelentes ejemplares, pero su población es escasa su crianza y adiestramiento difícil, porque no se buscan progenitores con los dos andares lo que hace que generalmente la trocha sea muy rápida, circunstancia que sumada al error de los montadores de enseñar una trocha rápida a los potros y potrancas antes de su enfrenada para entrar a galopar, ha dificultado su estabilización como una raza de excelente futuro por su comodidad para su silla.



#### Organizaciones gremiales equinas

El 16 de noviembre de 1946 se dio comienzo al proceso de organización gremial del sector equino en el país, cuando un grupo de criadores de caballo fundó Asdepasso.

Posteriormente, se fundarían Asdesilla, Anca, Asocaba, Crines, y Asdecca. Y en los años siguientes, fueron fundándose, sucesivamente, las 19 asociaciones restantes que existen en la actualidad. Esas 25 asociaciones conforman lo que hoy es Fedequinas.

#### Fedequinas

Fedequinas fue fundada en febrero de 1984 y es la federación que agrupa todas las asociaciones existentes. Ha logrado consolidar una mentalidad asociativa en todos sus afiliados que ha logrado preservar. En la cohesión y unidad radica la fuerza y solidez del gremio.



Fedequinas cuenta hoy con sede con una moderna infraestructura física propia y personal especializado a disposición de las asociaciones afiliadas.

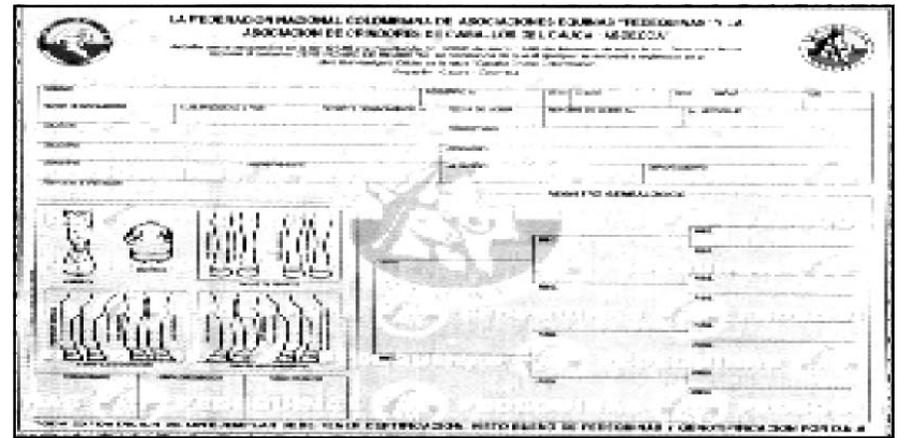
Las asociaciones equinas afiliadas a Fedequinas son las siguientes:

Asdeoccidente, Ahcaballo, Asdepasso, Asdecaldas, Crines, Asocaba, Potros, Asocala, Asocatol, Pasopista, Asocaballos, Asdesillas, Sogasilla, Anca, Acopasos, Asoequinos, Caballanos, Cabaquín, Asdecca, Casco, Cabalgar, Asocanorte, Cabacor, Pasopista, Acabaca.

En 1995 Fedequinas implementó el Sistema nacional de Registros, con un mismo programa y un mismo formato.

#### Sistema nacional de registros equinos

La forma como en el pasado se llevaba los registros permitió que se cometieran irregularidades e imposturas, que le hicieron perder credibilidad y confiabilidad nacional e internacional. Por lo anterior, se necesitaba la creación de un sistema único que permitiera centralizar la información, controlar los procedimientos para su expedición y unificar el manejo de esos documentos a escala nacional. En efecto, en 1995 se implementó el Sistema Nacional de Registros, con un mismo programa y un mismo formato.



El sistema integra la información consolidada, en el ámbito nacional, de los registros equinos expedidos por las 25 Asociaciones Federadas. Además, permite la consulta y expedición de certificados de genealogía de los ejemplares registrados y mantiene el control sobre las transferencias de dichos ejemplares.

En la actualidad se tienen en Colombia 120.000 caballos registrados. Además, se estableció el programa de Genotipificación, por el Sistema de ADN, con filiación de parentesco, sistema absolutamente confiable y seguro, dentro del cual ya se han Genotipificado 7.000 caballos en el país; y la adopción de sistema de identificación equina, mediante la implantación de microchips, que es un excelente sistema por lo aséptico, lo permanente, lo rápido económico y seguro.

Lo anterior permite, que quienes adquieran un caballo, en esta forma registrados, pueden estar seguros de su origen genético, su identidad y la procedencia.

Además, este sistema ofrece información complementaria relacionada con las asociaciones, las juntas directivas, socios, criadores, propietarios de ejemplares, etc., lo cual permite conformar un sistema de información total.

#### Tipos de registros

A través del Sistema Nacional de Registros de Equinos, SNRE, se expiden cuatro tipos de registros:

- Reportado
- Denunciado
- Certificado
- De oro

Todo ejemplar macho que está siendo utilizado para la reproducción debe estar genotipificado por DNA.

#### Tipos de registro

##### Registro reportado

A partir de 1º de Julio de 1999, se volvieron a expedir registros reportados bajo las siguientes condiciones:

- Diligenciar la solicitud.
- Tres fotografías a color del ejemplar completo.
- Genotipificar el ejemplar a registrar.
- Identificar el ejemplar con microchip.

##### Limitaciones del registro reportado

El registro reportado tendrá las siguientes limitaciones:

\* En la genealogía no se podrán anotar los padres, los abuelos, ni los bisabuelos de los ejemplares. Solo en los casos en que se demuestre por

medio de genotipificación, se podrán incluir el nombre del padre, de la madre o de ambos, según sea el caso.

\* En las exposiciones avaladas u organizadas por las Asociaciones Federadas, los ejemplares que posean registro reportado, no acumularán puntaje para el premio “Mejor Criador”.

\* Como las Asociaciones Federales no dan fe de la información consignada en el registro Reportado, los jueces y directivos de las exposiciones equinas avaladas u organizadas por las Asociaciones Federadas, se atenderán a la edad que estime el veterinario de Prepista después de hacer el examen dentario al ejemplar.

\* Los registros reportados expedidos con fecha igual o superior al primero (1°) de julio de 1999, no podrán cambiar de calidad de registro, siempre serán Reportados. Los resultados de genotipificación solo se utilizarán para efectos de su descendencia y eventualmente para incluir en el registro los padres del ejemplar registrado.

#### **Plazo para reportar la monta**

El reporte de monta solo se debe expedir cuando se compruebe la preñez de la yegua. El plazo para inscribir la monta ante una asociación Federada es de 90 días calendario, contados a partir de la fecha del servicio efectivo.

#### **Plazo para reportar nacimiento**

Dentro de los 90 días siguientes a la fecha del parto, deberá reportarse el nacimiento de ejemplar ante una asociación federada. Al momento de reportar el nacimiento, el ejemplar debe ser identificado con microchip.

#### **Plazo para hacer el registro**

Para los registros denunciados y certificados se ha establecido un plazo de 180 días contados a partir de la fecha en que se hizo el reporte del nacimiento ante una asociación Federada. Para los registros Reportados no hay establecido un plazo.

#### **Registro denunciado**

Es el que se le expide a un ejemplar cuando cumple los siguientes requisitos:

- El ejemplar está identificado con microchip.
- La monta y el nacimiento se reportaron en su oportunidad ante una asociación Federada.
- El Reprodutor, padre del ejemplar a registrar, está genotipificado.
- Los padres del ejemplar a registrar poseen al menos registro reportado.
- Desde la fecha en que se hizo el reporte de Nacimiento, no han transcurrido más de 180 días.

Para el registro Denunciado no se exigen al momento de tramitar el registro la genotipificación del ejemplar a registrar ni la de su yegua madre, pero el ejemplar registrado debe ser genotipificado en los siguientes casos:

- Cuando el ejemplar vaya a ser exportado.
- Cuando el ejemplar vaya a participar en una exposición grado “A”.
- Cuando el ejemplar vaya a ser utilizado para la reproducción.
- Cuando se vaya a hacer un traspaso o cambio de propietario.

#### **Registro certificado**

Cuando se cumplen los siguientes requisitos, se expide un registro certificado:

- Los padres del ejemplar a registrar están genotipificados por DNA y se ha comprobado mediante verificación de filiación, su paternidad.
- El ejemplar a registrar está identificado con microchip.
- Los padres del ejemplar a registrar poseen al menos registro denunciado y sus abuelos poseen, al menos, registro reportado.
- La monta y el nacimiento fueron reportados en su oportunidad ante una asociación Federada.
- Desde la fecha en que se hizo el reporte de nacimiento, no han transcurrido más de 180 días.

#### **Registro de oro**

El Caballo Criollo Colombiano de paso que aspire a obtener un registro de oro, debe cumplir con los siguientes requisitos:

- El ejemplar debe estar registrado o ser registrado en una asociación afiliada a Fedequinas, bajo las normas y procedimientos establecidos por la Federación.

- Los padres, abuelos y bisabuelos del ejemplar, deben tener registro expedido por una asociación Federada.

- El ejemplar y sus ascendientes en tres generaciones, deben estar identificados con microchip. Se exceptúan de este requisito a los ascendientes del ejemplar que estén muertos.

- Que el ejemplar que aspire a obtener el registro de oro compruebe mediante genotipificación con verificación de filiación su procedencia con respecto a su genealogía en tres generaciones

- Que el ejemplar y sus ascendientes en tres generaciones, sean o hayan sido, de un mismo aire o andar, de uno cualquiera de los que se crían o producen en Colombia: Trote y Galope Colombianos; Trocha y Galope Colombianos; Trocha Pura Colombiana o Paso Fino Colombiano. Este requisito se comprobará por el andar que figure en sus respectivos registros.

#### **Reglamentación para el transplante de embriones:**

En la pasada Asamblea de la Confederación Internacional de Caballos de Paso, Confepaso, realiza en Tampa (Florida) y de la cual es miembro Fedequinas, se reglamentó que a partir del primero (1°) del año 2000, solo se admitirán por yegua al año, una cría por transplante de embrión y otra por gestación natural. La Junta Directiva de la Fedequinas, como entidad Confederada, acogió la medida para ser implantada en Colombia.

#### **Registros por asociación año 2001**

La tabla 1 representa la expedición de registros por cada una de las Asociaciones Federadas en el año 2001. Desde este período, la mayoría de las asociaciones empezaron a enviar registros a Fedequinas. A abril 15 de 2002 se tiene registrados en la base de datos de Fedequinas 120.780 registros, todos los registros que se han expedido y que han llegado a la Federación para firma ya han sido digitados, con esto se busca agilizar más este proceso y simultaneo a este trabajo se digitan registros expedidos en años anteriores.

#### **Expedición de registro por cada una de las asociaciones confederadas en el año 2001**

<b>Asociación</b>	<b>Reportado</b>	<b>Denunciado</b>	<b>Certificado</b>	<b>Total</b>
Asdepasso	253	646	53	952
Asdeoccidente	235	346	223	804
Asocaba	205	519	10	734
Asdesilla	98	386	11	495
Crines	94	209	4	307
Acopasos	94	209	2	305
Asdecaldas	89	160	4	253
Asdecca	71	148	1	220
Anca	51	153	1	205
Asocaballos	47	100	4	151
Cabequín	72	50	1	123
Pasopista	12	95	6	113
Potros	31	60	0	91
Asocatol	53	19	0	72
Asocala	29	38	2	69
Ahcaballo	44	6	0	50
Asoequinos	5	44	0	49
Casco	13	33	2	48
Asocanorte	21	20	0	41
Cabalgar	2	37	1	40
Cabacor	3	36	0	39
Caballanos	13	2	0	15
Sogasilla	11	4	0	15
Acabaca	6	0	0	6
Riendas	0	0	0	0
<b>TOTALES</b>	<b>1.552</b>	<b>3.320</b>	<b>325</b>	<b>5.197</b>

**Grabados en base 120.780**

### Seguimiento al programa de genotipificación

Para este análisis se tomó el período comprendido entre 1996 y marzo de 2002, a esta fecha se tiene 17.537 ejemplares genotipificados, de los cuales a 11.104 se les ha podido efectuar verificación de parentesco, lo cual representa un 63 %, siendo el ideal que al restante 37% también se le pueda efectuar la verificación de parentesco.

Hemos conseguido a la fecha reducir las verificaciones de parentesco, que se demoraban de 15 a 20 días, entregar el resultado a una semana.

#### Ejemplares genotipificados

Para este análisis se tomó el período comprendido entre 1996 y marzo de 2002. La gráfica siguiente ilustra cómo se ha comportado el proceso de genotipificación por cada una de las Asociaciones.

**Tabla de genotipificación del período comprendido entre 1996 y marzo de 2002**

Asociación	Cantidad
Asdepasso	2.348
Asdeoccidente	5.278
Asocaba	2.286
Asdesilla	1.545
Crines	925
Acopazos	706
Asdecaldas	704
Asdecca	291
Anca	381
Asocaballos	416
Cabequín	407
Pasopista	182
Potros	119
Asocatol	213
Asocala	87
Ahcaballo	162
Asoequinos	303
Casco	241
Asocanorte	63
Cabalgarr	246
Cabacor	57
Caballanos	125
Sogasilla	52
Acabaca	9
Riendas	0

### La hipoterapia y el caballo

Históricamente, la hipoterapia se conoció en Grecia, 460 años antes de Cristo, Hipócrates, ya hablaba del saludable ritmo de los caballos y sus beneficios terapéuticos; a lo largo de la historia, se puede encontrar muchas referencias a los beneficios físicos y emocionales de la equitación. Se desarrolló en nuestros días en Alemania, extendiéndose por Europa y Estados Unidos, en los años 60, naciendo en 1970 la asociación Nahara; en 1933 se funda AHA (American Hipotherapy Ass), la cual tiene más de 550 centros ecuestres afiliados y dedicados a la terapia en solo Norteamérica. En Canadá se funda por los años 70 la asociación cartha (Canadian Riders Handicaped).

Es la monta terapéutica; una actividad rehabilitadora, reconocida en todo el mundo. Disciplina utilizada para la rehabilitación de pacientes con enfermedades neurodegenerativas y traumáticas, entre otras patologías, a través del paso cadencial del caballo.

La hipoterapia es un tratamiento que usa el movimiento multidimensional del caballo.

Es un entrenamiento especial físico, que se puede usar terapéuticamente como tratamiento médico, para pacientes con disfunciones de movimiento y otras enfermedades.

Por su naturalidad, la equitación terapéutica, influye a la persona en su totalidad y el efecto en todo el cuerpo, puede ser profundo. Por tanto, una progresión natural fue desarrollándose por todo el mundo, en la aplicación del caballo médicamente.

Una terapia ocupacional con un caballo adecuado, requiere de una consulta para establecer el programa, dirigir específicamente las sesiones a las áreas de planificación motora e integración sensorial del paciente. El paciente en función de las indicaciones del terapeuta, puede adoptar diferentes posturas en el caballo en diferentes sesiones.

El paseo a caballo, posee una entrada sensorial a través del movimiento variable, rítmico y repetitivo. La respuesta del movimiento resultante en el paciente, es semejante a los movimientos humanos de la pelvis cuando anda.

Físicamente, la hipoterapia puede mejorar el equilibrio y la movilidad, aunque también puede afectar positivamente a las funciones de comunicación y de comportamiento para pacientes de todas las edades.

De la hipoterapia, pueden sacar provecho personas con:

- Parálisis cerebral.
- Esclerosis múltiple.
- Autismo.
- Retraso mental.
- Síndrome de down.
- Espina bifida.
- Traumas cerebrales.
- Distrofia muscular.
- Conducta caracteriales.
- Ciegos.
- Enfermedades neurodegenerativas.
- Enfermedades traumatológicas.
- Anorexia.
- Bulimia.
- Afecciones crónicas.
- Problemas de comportamiento.
- Discapacidad física.
- Discapacidad sensorial.
- Y otras muchas afecciones invalidantes.

Un caballo al paso, transmite al jinete impulsos por minuto, en una serie de oscilaciones tridimensionales como son avance y retroceso, elevación y descenso, desplazamiento y rotación.

El jinete recibe a través del dorso del caballo, un masaje producido por las vibraciones generadas por el movimiento activo del jinete, le provoca acción muscular y le despierta los reflejos.

Unos 110 movimientos diferentes transmite el caballo al andar al jinete; no hay músculo ni zona corporal al que no se transmita un estímulo sensorial.

Lo importante de esta terapia, es que el paciente, actúa positivamente en respuesta al movimiento del caballo que le influencia; el terapeuta debe analizar la respuesta del paciente y ajustar la manera en la que debe moverse el caballo.

**Básicamente la hipoterapia consiste en que las personas afectadas por enfermedades o trastornos crónicos, monten a caballo. Esto hace que el paciente reciba un estímulo físico en todo su cuerpo, haciendo que las zonas que jamás han sido estimuladas físicamente, reciban estímulos, lo cual puede causar efectos increíbles.**

En Colombia existe la Fundación Centro Colombiano de Hipoterapia, dedicada exclusivamente a la atención del discapacitado, sin límite de edad, donde practican las terapias tradicionales y en especial la hipoterapia.

En 1997 se iniciaron las primeras hipoterapias en Colombia en el municipio de Cota-Cundinamarca. La primera experiencia exitosa en

llogras se consiguió con un paciente parapléjico, abogado Jaime Rincón, quien actualmente se encuentra en una rehabilitación del 90%.

Posteriormente se abre el centro de Sopó, donde actualmente funciona la Fundación, con el apoyo académico de las Universidades de El Bosque, Santo Tomás y Pontificia Universidad Javeriana.

En la actualidad atendemos aproximadamente 180 pacientes de diversas patologías y edades.

CAMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARIA GENERAL

El día 15 de abril del año 2004 ha sido presentado en este Despacho, el Proyecto de ley número 246 con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Armando Amaya A.*

El Secretario General,

*Angelino Lizcano Rivera.*

## PONENCIAS

### **PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 054 DE 2003 CAMARA**

*por la cual se crea una modalidad para el transporte público terrestre en vehículos tipo tricimóviles y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., 15 de marzo de 2004

Doctor

MUSA BESAILE

Presidente comisión Sexta Constitucional

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

En cumplimiento de la honrosa designación que me hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la honorable Cámara de Representantes, procedo en los términos fijados por la Ley 5ª de 1992, a rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 054 de 2003 Cámara, *por la cual se crea una modalidad para el transporte público terrestre en vehículos tipo tricimóviles y se dictan otras disposiciones.*

#### **Origen de la iniciativa**

El proyecto de la referencia es iniciativa de los **honorables Representantes Jorge Enrique Ramírez Urbina y Elías Raad Hernández**, quienes lo presentaron para que se surta el debate correspondiente en esta Comisión.

#### **Consideraciones al proyecto**

Los bicitaxis o tricimóviles son hoy una realidad tanto en las grandes ciudades como en los pequeños municipios, tanto de Colombia como del resto del planeta, debido que representan una modalidad de transporte ecológico, de bajo costo, de bajo impacto vial y fuente de trabajo para muchos sectores sociales que hoy se encuentran sin posibilidades reales de un empleo estable.

Precisamente por esas características de los tricimóviles, es posible que se popularicen muy rápidamente antes de que exista una norma que regule su uso, lo que terminaría fomentando aún más el surgimiento de empleo informal que genera remuneraciones precarias.

Los tricimóviles deben ser entendidos como una fuente alterna de generación de empleo y de prestación de un servicio público en una perspectiva alternativa y ecológica no competitiva, ajustados a las nuevas realidades de nuestros pueblos y ciudades.

Por tal motivo, el legislador, quien no solo debe legislar para enfrentar problemas actuales, sino prever los que puedan presentarse en un futuro, debe abordar este fenómeno a fin de regularlo.

Por todo lo anterior y luego de estudiarlo, acojo el texto del proyecto y su respectiva exposición de motivos y me permito formular la siguiente:

#### **Proposición**

Darse primer debate al Proyecto de ley número 054 de 2003 Cámara, *por la cual se crea una modalidad para el transporte público terrestre en vehículos tipo tricimóviles y se dictan otras disposiciones.*

De los honorables Representantes

*Alexánder López Maya, José R. Gamarra Sierra, John Jairo Velásquez Cárdenas*, Representantes Ponentes.

### **TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 054 DE 2003 CAMARA**

*por la cual se crea una modalidad para el transporte público terrestre en vehículos tipo tricimóviles y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I

#### **Objetivos y definiciones**

Artículo 1°. La presente ley tiene como objetivos de interés público:

a) Crear una modalidad para el transporte público en vehículos tipo tricimóviles, para prestar un servicio eficiente, seguro, oportuno, ecológico y económico bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios reglamentarios del transporte de pasajeros, como el de libre competencia e iniciativa privada;

b) Generar empleo formal, incorporando al desarrollo regional **nuevas empresas**;

c) Satisfacer las futuras demandas del transporte y al mismo tiempo tratar de asegurar la salud de nuestro medio ambiente;

d) Estimular esta actividad en constituirse como empresa en el orden a satisfacer los requerimientos de la demanda interna y a que su aprovechamiento se realice en forma armónica, sin monopolios y sin posiciones dominantes, a los cuales solamente se aplicará las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales;

e) Autorizar al Gobierno Nacional para que unifique los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación del Transporte Público Terrestre en vehículo Tricimóvil y su operación;

f) El Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333y 334 de la Constitución Política.

Artículo 2°. *Tricimóvil*. Vehículo no motorizado de tres ruedas, destinado al servicio público de pasajeros, con capacidad para tres personas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará la homologación de esta modalidad del transporte.

CAPITULO II

#### **Ambito de aplicación**

Artículo 3°. Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplicarán exclusivamente a la modalidad de transporte público terrestre, en vehículos tipo tricimóviles en todo el territorio nacional, teniendo en cuenta las restricciones que el Gobierno Nacional, reglamente al respecto.

Parágrafo 1°. La autoridad local competente en la materia, concederá, el permiso de prestación del servicio dispuesto en el artículo anterior, previo cumplimiento de las reglamentaciones.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional reglamentará las condiciones bajo las cuales se autorizará la prestación de este servicio público terrestre.

CAPITULO III

#### **Capacitación y licencias de conducción**

Artículo 4°. El Ministerio de Transporte habilitará centros de enseñanza legalmente autorizados para la capacitación de los conductores de los vehículos tipo tricimóviles, requisito indispensable para obtener la licencia o permiso de conducción de este tipo de vehículos.

Artículo 5° Para operar los vehículos tipo tricimóviles el conductor deberá obtener licencia o permiso de conducción en esta modalidad previo cumplimiento de los requisitos exigido por la autoridad competente en esta materia.

Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará los requisitos y condiciones que deben reunir quienes quieran acceder a este tipo de licencia.

#### CAPITULO IV

##### **Creación y funcionamiento de las empresas de transporte público terrestre**

Artículo 6°. Los propietarios de los vehículos tipo tricimóviles deben operar en empresas asociativas de trabajo de transporte público o en cooperativas legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas con sus respectivas personerías jurídicas para prestar el servicio público de transporte terrestre en este tipo de vehículos y debidamente habilitadas por la autoridad competente de transporte del país.

Parágrafo 1°. Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

Artículo 7°. Los conductores deben estar vinculados laboralmente conforme a lo establecido en la legislación laboral vigente, con el deber de afiliarse a una EPS, a un Fondo de Pensiones y a Riesgos Profesionales.

Artículo 8°. Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar:

1. La habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en este modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

2. El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización, capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital, aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes sobre la materia, reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías de las pólizas de seguros que deben tomar las empresas, para operar como prestadores del servicio público de transporte terrestre en la modalidad de vehículos tipo tricimóviles.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional no exigirá a las empresas prestadoras del servicio, otros requisitos que los establecidos en las normas legales y reglamentos específicos vigentes sobre la constitución de empresas.

#### CAPITULO V

##### **De la prestación del servicio**

Artículo 9°. *Requisitos.* Las empresas de que trata la presente ley, podrán operar en sus respectivos municipios de acuerdo con las condiciones establecidas por la autoridad local competente, la cual asignará de acuerdo con las características de su municipio, rutas, radio de acción, horarios, frecuencias de despacho, áreas de operación y tarifas.

Parágrafo. De conformidad con lo establecido por el artículo 3° numeral 7 de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de

operación, servicios especiales de transporte, tales como: Escolar, de asalariados, de turismo y ocasional, el cual también se aplicará en este modo de transporte.

#### CAPITULO VI

##### **Equipo, identificación y tarifas**

Artículo 10. El Gobierno Nacional homologará el equipo a través del Ministerio de Transporte, reglamentando los requisitos y especificaciones de orden técnico concernientes a las características del vehículo.

Artículo 11. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de que trata la presente ley solo podrán hacerlo con equipo registrado e identificado para dicho servicio, previamente homologado ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura hecha para este modo de transporte.

Artículo 12. De acuerdo con lo establecido en el artículo 29 de la Ley 336 de 1996 “En su condición rectora y orientadora del Sector y del Sistema Nacional de Transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte”.

Artículo 13°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los tratados, acuerdos, convenios, conferencias o prácticas internacionales sobre el régimen tarifario para un modo de transporte en particular.

#### CAPITULO VII

##### **Sanciones y procedimientos**

Artículo 14. Para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, por violación a la presente ley, se tendrá en cuenta la reglamentación que para los efectos expida el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. La autoridad local competente impondrá las sanciones a que haya lugar por violación a los reglamentos establecidos por el Ministerio de Transporte, en materia del Modo de transporte público en vehículo tricimóvil.

#### TITULO II

##### **DISPOSICIONES FINALES**

#### CAPITULO I

Artículo 15. Las actuaciones iniciales con anterioridad a la vigencia de la presente ley, quedan derogadas.

Artículo 16. Autorízase al Gobierno Nacional para adoptar las medidas presupuestales que fueren necesarias con el fin de darle cumplimiento a lo que en esta ley se dispone y para difundir su contenido y alcance.

Artículo 17. El Gobierno Nacional por medio del Ministerio de Transporte, dictará en el término de seis meses, contado desde la vigencia de esta ley, las reglamentaciones que correspondan a este nuevo modo de transporte terrestre.

El plazo para acogerse a la reglamentación expedida por el Gobierno Nacional, será señalado en la misma.

Artículo 18. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las que le sean contrarias.

##### **EXPOSICION DE MOTIVOS**

Desde hace muchos años los chinos han venido utilizando un medio de transporte muy particular de bajo costo, vistoso y con cero impacto ambiental; se trata de los tricimóviles o “rickshaws”, bicicletas transformadas en triciclos para llevar pasajeros o cargas livianas.

Los Bicitaxis, vehículos de tracción humana, se han venido implementando no solo en aquellos países de culturas milenarias como la China y la India, sino también en países desarrollados como Holanda, Alemania, Dinamarca, Inglaterra, Austria y Canadá; donde se está fomentando la cultura de la bicicleta como transporte ecológico.

Pero también en los países del tercer mundo, el bicitaxi o el tricimóvil, comienza a irrumpir como una alternativa de transporte ecológico. En Kenia Occidental al Nqware Bicycle Transportes Youth Group, le fue otorgado el premio Colin Relf 2001, pues este grupo conformado por cuatro varones que en 1991, vivían cerca del mercado de Chiga, a 20 kilómetros de Kisumu, decidieron usar sus bicicletas para acarrear carga desde y hacia el mercado por un precio muy bajo. La idea resultó un éxito y al año siguiente el grupo lo integraban 200 personas y en el año de 1994, el número de miembros se había incrementado a 1.500.

El objetivo del grupo es ayudar a mejorar económica y socialmente a sus miembros, ofrecerles préstamos a intereses bajos, crear oportunidades de trabajo y fomentar el acceso a la educación y a los servicios de salud. Esta actividad del grupo ha hecho una contribución importante a la comunidad al hacer más fácil la situación de transporte, dando trabajo a los desempleados y reduciendo el potencial de desocupación y actividades antisociales entre los varones juveniles.

En la antigua y la nueva Delhi, los autos Rickshaws, cuentan con 6 asientos, resultan muy adecuados en las horas pico, ya que son más rápidos que los taxis para desplazamientos cortos y lo mejor; sus tarifas equivalen a la mitad de una tarifa de taxi.

En España, el ayuntamiento de la ciudad Condal puso este año en funcionamiento los Trixis, un original, futurista y divertido medio de transporte para recorrer la ciudad, en donde los españoles al subirse a estos bicitaxis tienen la sensación de estar en una ciudad asiática.

En Nueva York, cuando el tráfico es un caos, los taxis y autos se mueven muy lentamente, pero entre ellos y haciendo zigzag se abren paso los bicitaxis con luces de neón de variados colores, que iluminan las noches de la gran ciudad. Esta es una de las nuevas modas en Manhattan, donde se les escucha haciendo sonar sus campanillas cerca de los lugares más turísticos como el Empire State, el Rockefeller Center o el Central Park.

En México, en poblaciones como Huejotzingo, Guerrero y el Centro Histórico de Ciudad de México, implementaron este sistema de transporte desde hace varios años para evitar las congestiones de los vehículos a motor y preservar los monumentos de la contaminación del “smog”, funcionando con éxito extraordinario, ya que los bicitaxis solucionan no solo una necesidad a las amas de casa de la clase media-baja que prefiere utilizar estos vehículos por ser más económicos cuando regresan con la canasta llena de mercado, sino que también constituyen una fuente de empleo para un buen número de jefes de familia.

En municipios del occidente de Nicaragua, empezando por Nagarote, la empresa Alfa de Managua introdujo como alternativa de transporte “limpio”, los bicitaxis, medio que le soluciona el problema de transporte a la población más pobre que no tiene posibilidades de alquilar un taxi y que ha generado empleo a los jóvenes de la comunidad a quienes se les entrega los ciclotaxis con carácter de alquiler.

Estos bicitaxis hacen competencia a los taxis, porque son más baratos, ya que el operador conviene el pasaje con el usuario siendo muy utilizados como transporte escolar, de allí que sea necesario reglamentar su uso, antes de que se informalicen y terminen creando un conflicto innecesario con los taxistas.

En La Habana, uno de los grandes problemas con que se enfrenta el cubano hoy, es el transporte público; la falta de ómnibuses, trenes y aviones, hace que el ciudadano resuelva con dificultad sus necesidades de desplazamiento. Es por esto que apareció en la Isla un singular medio de transporte que surca las calles a cualquier hora del día y de la noche, este híbrido de la bicicleta y el automóvil nos hace recordar a Centauro, aquel ser mitológico griego, mitad hombre y mitad bestia. Solo que este de ahora es real como la gente que los diseña y conduce, estos triciclos adornados con calcomanías y banderitas cuya fuerza motriz es un hombre pedaleando que puede trasladar a dos pasajeros a muy bajo costo, se han convertido en una verdadera solución de transporte de cortas distancias urbanas, al tiempo que se constituye en medio de subsistencia diaria para algunos cubanos.

Pero no tenemos que trasladarnos a lugares tan remotos y de tan variada cultura, para darnos cuenta de las bondades de este ecológico vehículo, simplemente echemos un vistazo en nuestro propio territorio y centremos nuestra atención en las costas de Colombia, donde encontramos estos particulares vehículos ampliamente utilizados por turistas y lugareños.

El conflicto armado generado por los grupos violentos en las zonas rurales trajo graves consecuencias como el desplazamiento forzado hacia las cabeceras municipales, sumado a la crisis económica desatada de manera incontrolable durante los últimos diez años y la política de reducción del Estado impulsada por el Gobierno ha llevado a sus habitantes a tener pocas opciones para solucionar las necesidades básicas, entre ellas las de empleo y transporte. Es por esto que deben echar mano de su ingenio y habilidad para generar su propio empleo.

De igual manera, las situaciones ambientales de contaminación generadas por los automotores que cada vez inundan más las calles y avenidas de grandes y pequeñas poblaciones, traen consigo un impacto negativo a la salud y el sacrificio de áreas verdes y espacios urbanos antes dedicados a vivienda y esparcimiento.

La crisis de combustibles, expresada en la acelerada reducción de nuestras reservas petroleras, pone de presente la inminencia de la importación de petróleo, si la actividad exploratoria continúa sin dar los resultados esperados, lo que obliga a la búsqueda de nuevas fuentes de energía, como la corporal aplicada a la bicicleta.

Por fortuna, el ingenio popular inventó este nuevo servicio que hoy beneficia a miles de personas en muchas poblaciones colombianas, las cuales en algunos casos no contaban con medios de transporte público, y hoy a bajos costos, disfrutan de un placentero viaje debido al eficiente servicio puerta a puerta que prestan a sus comunidades los operadores de estos vehículos.

Esta alternativa no genera peligros como medio de transporte urbano, ya que, a diferencia de los vehículos automotores que manejan altas velocidades, estos alcanzan una velocidad aproximadamente de 15 km por hora, además no contaminan, son económicos, no requieren infraestructura costosa, son de fácil manejo y, algo muy importante, contribuyen a la conservación de las vías urbanas.

El bicitaxi o tricimóvil se ha insertado sin mayores conflictos en el contexto de los municipios y ciudades del mundo y a golpe de música grabada y constante pedal, su presencia en nuestras calles comienza a ser parte del paisaje urbano, como en Bogotá, donde existen ya tres cooperativas de bicitaxis, prestando servicios en zonas comerciales del Norte, por lo cual es hora de reglamentar su uso, antes de que se convierta en fuente de un servicio informal de transporte.

El reconocer oficialmente a través de una ley a los tricimóviles o bicitaxis (en el presente proyecto de ley preferimos emplear el concepto de tricimóvil, debido a que se trata de un triciclo y no de una bicicleta. Además, puede operar como taxi o como otro tipo de servicio turístico, ambiental o alternativo) como medio de transporte público permitiría aliviar en parte la precaria situación económica de muchos pobladores de municipios y barrios deprimidos, ya que hoy los tricimóviles generan en el país alrededor de 15.000 empleos directos, beneficiando de esta manera a 15.000 familias, que cubren con el producto de esta actividad la mayor parte de sus necesidades básicas, dinamizando así la economía local en una época de crisis en que la generación de empleo industrial tiende a decrecer.

La utilización de este medio de transporte ha generado una difícil situación por la falta de reglamentación por parte del Gobierno Nacional, no encontrando las autoridades locales soporte jurídico para su implementación.

Por todo lo expuesto anteriormente, se hace necesario expedir una ley que consagre este medio como transporte público, que además se ha convertido para los conductores y sus familias en opción de ocupación.

*Jorge Enrique Ramírez Urbina*, Representante a la Cámara departamento del Cesar; *Elías Raad Hernández*, Representante a la Cámara departamento del Cesar.

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO  
DE LEY NUMERO 233 DE 2004 CAMARA**

*por medio de la cual la Nación rinde homenaje a la provincia antioqueña de Urabá en sus cien años de pertenecer al departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.*

Doctor

JUAN HURTADO CANO

Presidente

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Honorable Cámara de Representantes

E. S. D.

En cumplimiento de la honrosa designación que me hizo el señor Presidente de la Comisión Segunda Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, me permito presentar ponencia favorable para primer debate al Proyecto de ley número 233 de 2004 Cámara, *por medio de la cual la Nación rinde homenaje a la provincia antioqueña de Urabá en sus cien años de pertenecer al departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.*

**Antecedentes**

El 10 de abril de 1905 mediante la Ley 17 en su artículo 4º estableció que la banda oriental y suroccidental del Golfo de Urabá, desde la desembocadura del río Atrato, fueran adjudicadas nuevamente al departamento de Antioquia, fue así como se erigió en ley, la provincia antioqueña de Urabá o que luego se denominaría, hasta hoy, como “el Urabá Antioqueño”.

El 10 de abril de 2005, se cumplen 100 años de dicho acontecimiento y nos brinda la oportunidad no solo como una evocación histórica sino además como para propender que a nivel nacional se le dé un reconocimiento a una región que desde el descubrimiento de la Corona Española en 1501-2, por intermedio del señor Rodrigo de Bastidas, descubre la costa Atlántica, hasta Urabá; la posterior fundación del Fuerte de San Sebastián de Urabá (cerca del casco urbano del municipio de Necoclí, Antioquia), por parte del señor Alonso de Ojeda en 1509, luego los sobrevivientes fueron recogidos y trasladados de dicho fuerte por el señor Vasco Núñez de Balboa, en 1510, al otro lado del Golfo, debido a los ataques de los nativos, conformando el primer municipio o ciudad en territorio americano tal como lo fue “Santa María de la Antigua del Darién” y fue allí donde Balboa se constituyó en el primer Alcalde elegido por votación popular en América. En Urabá se suscitó el primer litigio en América en razón a la disputa limítrofe entre las Gobernaciones de “Nueva Andalucía (Gobernador Alonso de Ojeda) y Castilla de Oro (Gobernador Alonso de Nicuesa) dirimido por la Corona Española.

**Consideraciones de la ponencia**

Las consideraciones de la ponencia al presente proyecto de ley propenden a hacerle un merecido reconocimiento a un asentamiento multiétnico y cultural que en sana armonía y convivencia y con un sentido admirable de pertenencia para con su territorio ha conjugado valores ético-sociales como la solidaridad para superar graves crisis sociales, políticas y económicos que azotaron hasta hace poco una comunidad que solo tiene como horizonte la virtud del trabajo y poniendo a prueba su fortaleza al superar con dignidad y estoicismo los hechos socioculturales que perturbaron su vocación de paz, de progreso y desarrollo cultural, pero que por su tenacidad derrotó a los violentos y empezó a construir el proyecto de la mejor esquina de América; comportó a plenitud los altos valores que en este proyecto de ley resaltan su auto el honorable Representante a la Cámara Jesús Enrique Doval Urango, quien al momento de radicar el presente proyecto de ley lo sustenta en los siguientes términos:

“El objeto principal de esta ley permite reconocer y no dejar en el olvido a quienes se han interesado, han poblado la región de Urabá, en especial las personas que han hecho patria, han contribuido con su desarrollo, tanto las que aún vivimos y que han fallecido pero que se les recordaría en nuestras memorias ‘Urabá es una tierra de todos y para

todos y de oportunidades’ tal como lo dice un dicho ‘el mundo pasa y pasará por Urabá’. Se deben realizar proyectos económicos culturales desde la historia, desde la academia, desde la política. Nos dirigimos pues, a los espíritus generosos, a los oídos receptivos, a las mentes inquietas y críticas de nuestras mujeres, de nuestros hombres, de nuestra juventud. No estamos investidos con el manto oscuro de las verdades reveladas. Nuestras palabras y acciones son propuestas para el debate o incluso son propuestas ya debatidas. No actuamos con el pretendido espejismo de la originalidad. Sabemos que hay esfuerzos encaminados en el mismo sentido de trabajar por un proyecto de desarrollo regional que trascienda mecánicas puramente coyunturales, calenturas estrictamente electorales o de cualquier otra naturaleza similar”.

El proyecto de ley por tanto no se queda en un mero estímulo valorativo de las virtudes de los habitantes del Urabá Antioqueño, sino que va mucho más allá, es más ambicioso, pues compromete a los Ministerios de Cultura, Medio Ambiente y demás entidades del sector para fomentar, internacionalizar, promocionar, proteger, divulgar, financiar y desarrollar los valores culturales, históricos y ecológicos que componen la Región de Urabá y en la ayuda, elaboración, edición y publicación de una monografía para el Urabá.

También el proyecto de ley abarca un estimulante aspecto académico-cultural al recomendar la inclusión dentro de las áreas optativas, la cátedra “Historia y Desarrollo de Urabá” en los planteles educativos de básica primaria y secundaria, tanto en los establecimientos educativos públicos y privados de la región de Urabá por un período de 5 años, lo que fortalece aún más el sentido de pertenencia de sus pobladores y de las generaciones venideras que como legado recibirán una fortalecida región que sus manos y sus ideas deben de hacer prosperar.

El proyecto de ley quiere además enfatizar en el impulso de la elaboración de un “plan estratégico” para Urabá que permita proyectar de manera integral su desarrollo en la región y en especial Darién, que es una de las zonas con más futuro en el país, siendo este proyecto de ley un factor fundamental para reactivar todos los esfuerzos para sacar adelante esta zona del país y proyectarla mundialmente por su privilegiada posición geopolítica.

Por último, es voluntad de los ponentes de este proyecto de ley que quede plasmado para la posteridad un monumento que representa el choque e integración de las etnias y culturas, de la región de Urabá, que como vivencia sirva de marco referencial cultural para sus habitantes y visitantes el empuje mancomunado, solidario y de ejemplo para la humanidad que la diversidad cultural bien canalizada es un motor de desarrollo y de sana convivencia que no puede llegar a ser jamás un obstáculo por la confraternidad y el desarrollo de los pueblos.

**Soporte legal**

“El principio predicable del Congreso y de sus Miembros en materia legislativa no puede ser otro que el de la libertad. A voces del artículo 154 de la Constitución Política, las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 146, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.

Por vía excepcional, la Constitución, en el artículo citado, reserva la iniciativa del Gobierno a las leyes a que se refieren los numerales 3, 7, 9, 11, 22 y los literales a), b) y c) del numeral 19 del artículo 150, así como aquellos que ordenan participación en las rentas nacionales o transferencias de las mismas, las que autoricen aportes a suscripciones del Estado o Empresas Industriales o Comerciales y las que decreten excepciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales.

Por otro lado, la misma sentencia manifiesta: Las leyes que decreten gastos públicos de funcionamiento e inversión no se encuentran constitucionalmente atadas a la iniciativa gubernamental y, por lo tanto, no resulta legítimo restringir la facultad del Congreso y sus miembros a proponer proyectos de ley sobre referidas materias, con la obvia salvedad de que iniciativa de su inclusión en el presupuesto corresponde exclusiva y discrecionalmente al Gobierno”.

Además, el proyecto de ley tiene aseguradas las legalidades plenas como son:

1. Que exista una ley que decrete el gasto.
2. Que sea posible la intervención de la Nación en el tiempo de proyecto que en esa ley se determine; o en su defecto, que se trate de una partida de cofinanciación para programas en desarrollo de funciones de competencia exclusiva de las entidades territoriales.
3. Que no señale el monto del gasto que va a ser invertido por la Nación, ya que habría interferencia con la competencia del ejecutivo para programar y presentar su propio presupuesto.
4. Que no se recorte la facultad constitucional del Presidente de la República para la celebración de contratos que le correspondan, llegando incluso a determinar los elementos principales del contrato, como el objeto, los sujetos y el precio, sin mediar la iniciativa preceptuada constitucionalmente.

### Proposición

Por las anteriores consideraciones propongo ante la Comisión Segunda Constitucional Permanente que se apruebe en su integridad el Proyecto de ley número 233 de 2004 Cámara, *por medio de la cual la Nación rinde homenaje a la provincia antioqueña de Urabá en sus cien años de pertenecer al departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.*

Rindiéndole un merecido homenaje, exaltando su empuje y capacidad de desarrollo, la solidaridad de sus habitantes para que este proyecto de ley sea viable y se puedan ejecutar los programas allí señalados, es preciso autorizar al Gobierno Nacional para que se incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación correspondiente a próximas vigencias, las apropiaciones destinadas al desarrollo de los programas de fomento, internacionalización, promoción, protección, divulgación, financiación y desarrollo de los valores culturales, históricos y ecológicos que componen la región de Urabá y para la elaboración, edición y publicación de una monografía para el Urabá lo mismo que para la elaboración de un “Plan Estratégico” para Urabá y la elaboración del monumento que represente “el choque e integración de las etnias y culturas de la región de Urabá”.

Por lo anteriormente expuesto solicito a los honorables Representantes que se apruebe en primer debate el Proyecto de ley número 233 de 2004 Cámara, *por medio de la cual la Nación rinde homenaje a la provincia antioqueña de Urabá en sus cien años de pertenecer al departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.*

Atentamente,

*Oscar Suárez Mira,*  
Honorable Representante a la Cámara  
Departamento de Antioquia.

PROYECTO DE LEY NUMERO 233 DE 2004 CAMARA  
*por medio de la cual la Nación rinde homenaje a la provincia antioqueña de Urabá en sus cien años de pertenecer al departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación rinde público homenaje a la provincia antioqueña de Urabá en el departamento de Antioquia, con motivo de conmemorarse cien (100) años de pertenecer al departamento de Antioquia, por tal fin exalta y reconoce las virtudes de sus habitantes y a quienes han contribuido al desarrollo de sus valores históricos, culturales y ecológicos que componen la región de Urabá.

Artículo 2°. El Gobierno Nacional y el Congreso de la República exaltan y enaltecen con motivo de esta efeméride, la noble misión que cumplió la región del Urabá Antioqueño en el proceso de inicio del descubrimiento del territorio nacional y posterior confluencias de etnias y culturas.

Artículo 3°. Se autoriza al Gobierno Nacional para que incorpore en la Ley General de Presupuesto de las vigencias que así lo determinen las apropiaciones específicas, según su disponibilidad de ejecución y el previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 152 de 1994, en el estatuto orgánico del Presupuesto General de la Nación y, en las demás disposiciones reglamentarias vigentes sobre la materia para el fomento, internacionalización, promoción, protección, divulgación, financiación y desarrollo de los valores culturales, históricos y ecológicos que componen la región de Urabá, y en la elaboración, edición y publicación de una monografía para el Urabá.

Artículo 4°. A partir del año lectivo siguiente a la vigencia de la presente ley, se incluirá en los establecimientos educativos públicos y privados de la región de Urabá, por un período de cinco (5) años dentro de las áreas optativas, la cátedra “Historia y desarrollo de Urabá”.

Artículo 5°. A partir de la sanción de la presente ley el Gobierno Nacional a través de los Ministros respectivos impulsará la elaboración de un “plan estratégico” para Urabá, el cual permita proyectar de manera integral su desarrollo, en la región y en especial en el Darién.

Artículo 6°. Autorizar al Gobierno Nacional, a través del Ministro de la Cultura y conforme al plan de Desarrollo para el sector, la elaboración de un monumento que represente “el choque e integración de las etnias y culturas de la región de Urabá”, el cual se ubicará en el municipio de Necoclí, Antioquia.

Artículo 7°. Ténganse las festividades de todos los municipios del Urabá por el año 2005 como “Las festividades de la urabaneidad”.

Artículo 8°. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación.

## TEXTOS DEFINITIVOS

### TEXTO DEFINITIVO DEL PROYECTO DE LEY NUMERO 117 DE 2003 CAMARA

*por la cual se modifica la Ley 60 de 1982 y se dictan otras disposiciones, aprobado en segundo debate en sesión plenaria de la honorable Cámara de Representantes el día 30 de marzo de 2004, según consta en el Acta número 093.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Suprímase el artículo 5° de la Ley 60 de 1982.

Artículo 2°. El artículo 7° de la Ley 60 de 1982 tendrá un nuevo párrafo que quedará así:

“**Parágrafo 2°.** En todo caso, en las dependencias que se establezcan en los departamentos, de jurisdicción de la Universidad, cuya población de acuerdo con el censo de 1993, supere los 200.000 habitantes, el Consejo Superior creará una Dirección Administrativa, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 121 de la Ley 30 de 1992, para lo cual contribuirá el departamento respectivo”.

Artículo 3°. El párrafo 1°, del artículo 9° de la Ley 60 de 1982, quedará así:

**Parágrafo 1°.** A las reuniones del Consejo Superior se invitará a un representante de los diferentes departamentos que conforman la Amazonia, quien participará con voz pero sin voto.

Artículo 4°. El literal b), del artículo 12 de la Ley 60 de 1982, quedará así:

b) Por los aportes ordinarios y extraordinarios que anualmente haga el Gobierno Nacional, el Congreso de la República, los gobiernos departamentales, municipales o los correspondientes a entidades descentralizadas del sector público.

Artículo 5°. El literal e), del artículo 12 de la Ley 60 de 1982, quedará así:

e) Por las participaciones que para la Universidad de la Amazonia se establezcan en los contratos que celebren la Nación, los departamentos de Caquetá, Putumayo, Amazonas, Guainía, Guaviare y Vaupés, los municipios o los institutos descentralizados para la región.

Artículo 6°. El artículo 13 de la Ley 60 de 1982 quedará así:

**Artículo 13.** Los Gobiernos Nacional y departamentales, correspondientes a la zona amazónica, de conformidad con los organismos de planeación respectivos, harán las apropiaciones presupuestales que requiera el desarrollo progresivo de la Universidad de la Amazonia.

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

CAMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARIA GENERAL

Bogotá, D. C., 30 de marzo de 2004

En sesión plenaria del día 30 de marzo de 2004, fue aprobado en segundo debate el texto definitivo del Proyecto de ley número 117 de 2003, *por la cual se modifica la Ley 60 de 1982 y se dictan otras disposiciones.*

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario en el honorable Senado de la República y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior según consta en el acta de sesión plenaria número 093 de marzo 30 de 2004.

Cordialmente,  
Los Ponentes,

*Oliver Rayo Trigueros, Alexander López Maya.*

El Secretario General,

*Angelino Lizcano Rivera.*

**C O N T E N I D O**

Gaceta número 140 - Miércoles 21 de abril de 2004  
CAMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
<b>PROYECTOS DE LEY</b>	
Proyecto de ley número 245 de 2004 Cámara, por medio de la cual se regula la Contribución Nacional de Valorización. ....	1
Proyecto de ley número 246 de 2004 Cámara, por la cual se establece la Cuota de Fomento Equino y se crea el Fondo Nacional Equino. ....	2
<b>PONENCIAS</b>	
Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyectos de ley número 054 de 2003 Cámara, por la cual se crea una modalidad para el transporte público terrestre en vehículos tipo tricimóviles y se dictan otras disposiciones. ....	11
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 233 de 2004 Cámara, por medio de la cual la Nación rinde homenaje a la provincia antioqueña de Urabá en sus cien años de pertenecer al departamento de Antioquia y se dictan otras disposiciones. ....	14
<b>TEXTOS DEFINITIVOS</b>	
Texto definitivo del Proyecto de ley número 117 de 2003 Cámara, por la cual se modifica la Ley 60 de 1982 y se dictan otras disposiciones, aprobado en segundo debate en sesión plenaria de la honorable Cámara de Representantes el día 30 de marzo de 2004, según consta en el Acta número 093. ....	15