



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIV - Nº 807

Bogotá, D. C., viernes 11 de noviembre de 2005

EDICION DE 16 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA

SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 72 DE 2005 SENADO

por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio), celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional”, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005).

Bogotá, D.C., noviembre 1° de 2005

Doctor

JESUS ANGEL CARRIZOSA FRANCO

Presidente Comisión Segunda

Honorable Senado de la República

Tengo el honor de rendir ponencia para primer debate al proyecto de ley de la referencia, que fue presentado por la señora Ministra de Relaciones Exteriores y el señor Ministro de Comercio, Industria y Turismo en agosto 18 de 2005.

El proyecto en estudio fue negociado en el marco del Tratado de Montevideo de 1980, en seguimiento del Tratado de Libre Comercio entre Colombia, Venezuela y México, mejor conocido como Grupo de los Tres (G-3), de junio de 1994, el cual entró en vigor en Colombia en Enero de 1995 (Ley 172).

El G-3 dentro del cual se enmarca el proyecto, establece una apertura de mercados para diferentes bienes y servicios, además de un programa de desgravación arancelaria por el período de 10 años.

El instrumento internacional que se está sometiendo a consideración del Congreso de la República se celebró con el carácter de Acuerdo de Complementación Económica número 33. Particularmente, para el sector Automotor el acuerdo estableció en su artículo 4-04, dividir el programa de eliminación de impuestos de importación en dos grupos así:

El primero para los camiones y tractomulas de más de 15 toneladas de peso bruto vehicular y autobuses integrales originario

de una parte, el Tratado estableció un margen de dos años en los cuales se podían mantener los aranceles vigentes a la entrada en vigencia del tratado (1° de enero de 1995) y a partir del 1° de enero de 1997 iniciaba el programa de desgravación de once reducciones iguales, terminando el 1° de enero de 2007.

El segundo grupo se refiere a los demás bienes automotores del G-3, estableciendo que así la Comisión Administradora no llegara a un acuerdo para establecer la desgravación y las normas de origen aplicables a este sector, las tasas o tarifas arancelarias se eliminarían completamente a partir del 1° de enero de 2007, a menos que se acordara un plazo mayor.

Para la elaboración de una propuesta en este tema a la Comisión Administradora fue creado un comité del sector automotor, sin embargo durante el primer año este comité no se reunió y fue aplazando año tras año, el plazo inicialmente pactado, de forma que no se estableció una desgravación.

Antecedentes

En noviembre de 1997 el Gobierno Mexicano presentó una propuesta sobre las condiciones de desgravación y normas de origen del sector automotor. Esta propuesta fue rechazada por Venezuela y Colombia, quienes consideraron que las normas de origen eran inconvenientes para el sector, pues exigía un alto contenido regional que ni la industria colombiana y venezolana estaría en condiciones de cumplir.

En enero de 1999 se presentó de manera conjunta entre Colombia y Venezuela una contrapropuesta que en últimas no fue aceptada por México. Este escenario de desacuerdo, generaba un agotamiento en el tiempo para la negociación y la posibilidad de ofrecer algo más atractivo para México que la desgravación en el 2007.

De esta forma el 30 de mayo de 2004, el Presidente Álvaro Uribe Vélez, en visita que realizó a México, solicitó al Presidente Vicente Fox, renegociar las condiciones del G-3, lo cual permitió el intercambio de propuestas reales de negociación con México. Este impulso político logró destrabar el proceso que desde el 2000 no presentaba avances reales.

I. EL ACUERDO

Antes de referirme a este tema en particular deseo informar a la Comisión que considere pertinente consultar la opinión de diferentes sectores afines a este Acuerdo, como por ejemplo la General Motors S. A. quien a través de su Vicepresidente jurídico doctor Santiago de Francisco Caballero manifestó: “Me permito confirmarle que el Sexto Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica del llamado Grupo de los Tres (G-3), suscrito por Colombia, México y Venezuela, es conveniente para la industria automotriz nacional”.

En cuanto al contenido del Acuerdo podemos distinguir cuatro temas fundamentales:

1. Desgravación arancelaria para los vehículos. Este tema implica la concesión de cupos de exportación a Colombia, Venezuela y México, con unas tasas de desgravación desde el 1° de enero de 2005 hasta el 2011, para Colombia y Venezuela y hasta el 2009 para México.

Este tema es desarrollado en el apéndice segundo, que modifica el Capítulo IV del G-3, ya citado atrás. Los cupos y las desgravaciones se darán de la siguiente forma:

a) Colombia y Venezuela otorgarán un cupo a México de conformidad con el siguiente calendario:

Unidades anuales a exportar dentro de cupo a	A partir del 1° de enero de 2005	A partir del 1° de enero de 2006	A partir del 1° de enero de 2007	A partir del 1° de enero de 2008	A partir del 1° de enero de 2009	A partir del 1° de enero de 2010
Colombia	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000
Venezuela	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000	8.000
Impuesto de importación dentro del cupo	10%	8%	6%	4%	0%	0%

b) México otorgará cupos a Colombia y Venezuela de conformidad con el siguiente calendario:

Unidades anuales a exportar dentro de cupo por:	A partir del 1° de enero de 2005	A partir del 1° de enero de 2006	A partir del 1° de enero de 2007	A partir del 1° de enero de 2008
Colombia	6.000	7.000	8.000	9.000
Venezuela	6.000	7.000	8.000	9.000
Impuesto de importación dentro del cupo	7%	5%	3%	0%

Colombia y Venezuela eliminan el cupo a partir del 1° de enero de 2011 y las importaciones provenientes de México quedarán libres del impuesto de importación.

México elimina el cupo a partir del 1° de enero de 2009 y las importaciones de Colombia y Venezuela quedarán libres del impuesto de importación.

Esta negociación en este punto demuestra que en ella se reconoce la asimetría de las economías de los países del G-3. Sobre este tema se incluye en la ponencia un informe comparativo de la industria automotriz de los tres países involucrados en la negociación.

2. El segundo tema que se distingue es el referente al origen de los vehículos. Es decir qué porcentaje del vehículo debe ser de contenido regional para ser considerado objeto de aplicación por el Tratado. Este tema se desarrolla en el Apéndice III, según el cual el valor de contenido regional se calcula de conformidad con el artículo 6-04 del Tratado, y establece las modificaciones y adecuaciones a la Sección B del anexo al artículo 6-03 del Tratado (aquí debe entenderse del G-3, Ley 172 de 1994). Al respecto se estableció:

Categoría 1. Vehículos de menos de 4.4 ton de peso bruto vehicular: 40% de contenido regional.

Categoría 2. Vehículos de 4.4 ton a 8 ton de peso bruto vehicular: 35% de contenido regional.

Categoría 3. Vehículos de 8 ton a 15 ton de peso bruto vehicular: 50% de contenido regional.

3. El tercer tema distinguido es la desgravación arancelaria de autopartes. Este tema es desarrollado en los anexos 4 (Colombia), 5 (Venezuela) y 6 (México), párrafo 5° del artículo 4-02 del G-3. Para ello el numeral 5 del artículo 4-02, modificado en el Apéndice II, establece unos códigos de desgravación arancelaria para las autopartes originarias, así:

i) A: eliminación inmediata del impuesto de importación.

ii) B: desgravación en 3 reducciones anuales iguales a partir del 1° de enero de 2005 para quedar eliminados el 1° de enero de 2007.

iii) B*: desgravación de impuestos de importación en un solo corte para quedar eliminados el 1° de enero de 2007.

iv) B+: desgravación de impuestos de importación a partir del 1° de enero de 2005 en 5 etapas anuales iguales para quedar eliminados el 1° de enero de 2009;

v) C: desgravación de impuestos de importación a partir del 1° de enero de 2005 en 6 etapas anuales iguales para quedar eliminados el 1° de enero de 2010.

vi) Excl.: excluido del programa de desgravación.

En conclusión podemos decir que para Colombia se contemplan 288 subpartidas en desgravación inmediata y las 113 subpartidas restantes con distintos cronogramas de desgravación que terminan en 2010.

4. El otro tema que se distingue en el acuerdo es el de los requisitos de origen para las autopartes. Estos requisitos al igual que el relacionado con los de origen para los vehículos es señalado en el apéndice III, según el cual el valor de contenido regional se calcula de conformidad con el artículo 6-04 del Tratado, y establece las modificaciones y adecuaciones a la Sección B del anexo al artículo 6-03 del Tratado.

Al respecto podemos señalar que se estableció la utilización de los requisitos específicos de origen inicialmente establecidos en el acuerdo y algunos que se negociaron. Entre los nuevos requisitos flexibles pactados vale la pena mencionar los vidrios para vehículos que actualmente se exportan a los países andinos exitosamente así como las mangueras para frenos, producto que si bien hoy en día no registra cifras significativas de comercio a México podría convertirse en un rubro significativo de exportación a ese mercado, vistas las cifras recientes de ventas a la Comunidad Andina.

II. CONCLUSION

La industria automotriz colombiana, que en los últimos años ha comenzado a mostrar signos de recuperación de la crisis que debió afrontar en los últimos años de la década pasada, no está en condiciones de afrontar la libre competencia mexicana en 2007; requiere un tiempo adicional para prepararse.

Por lo tanto es necesario garantizar una desgravación del sector más allá del año 2007, que permita a la industria colombiana posicionarse en el mercado interno y adaptarse a la competencia.

Del estudio de este proyecto de ley y las consultas realizadas a la industria automotriz colombiana, es necesario coincidir con el planteamiento de los Ministros de Relaciones Exteriores y de Comercio, Industria y Turismo, al señalar que el Acuerdo de Complementación Económica número 33 aquí estudiado, desarrolla el acuerdo del G-3 particularmente en lo relacionado

con el comercio del sector automotor, creando normas y sustentos que permiten un ajuste gradual de la industria nacional a la competencia mexicana, generando certidumbre para el sector productivo automotor colombiano y permitiendo que se ataque el contrabando de autopartes, todo ello en beneficio del consumidor colombiano.

Como Anexo número 1 de esta ponencia se encuentra un análisis comparativo de la industria automotriz en Colombia, Venezuela y México para aquellos honorables Senadores que lo deseen consultar.

Con base en las anteriores consideraciones me permito poner en consideración de los honorables miembros de esta Célula Legislativa la siguiente:

Proposición

Aprobar en primer debate el Proyecto de ley número 72 de 2005 Senado, *por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio), celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional”*, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005), de acuerdo con el texto del articulado anexo presentado por el Gobierno Nacional en el proyecto original.

Del señor Presidente

Gustavo Cataño Morales,
Senador Ponente.

TEXTO DEL ARTICULADO A CONSIDERACION DE LA COMISION AL PROYECTO DE LEY NUMERO 72 de 2005 SENADO

por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio), celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional”, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005).

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Apruébase el “Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio), celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional”, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005).

Artículo 2°. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Ley 7ª de 1944, el “Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio), celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional”, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005), que por el artículo 1° de esta ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Gustavo Cataño Morales,
Senador Ponente.

ANEXO N° 1

ANALISIS COMPARATIVO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN COLOMBIA, VENEZUELA Y MEXICO SECTOR AUTOMOTOR FRENTE AL TLC-G3

En este documento se formulan algunas reflexiones del sector automotor (autopartes y vehículos) frente a la negociación en el Tratado de Libre Comercio del Grupo de los Tres. En la primera parte del documento se describen las diferencias cuantitativas y cualitativas de las industrias automotrices de México y Colombia. La segunda parte se refiere a la adecuación de la industria en materia de productividad y competitividad, estrategia requerida por Colombia en materia de industria automotriz de cara a los acuerdos comerciales del TLC-G3 y el CAN-Mercosur para poder participar en el nuevo escenario de libre comercio que los acuerdos mencionados implican. Por último se plantean las recomendaciones para la negociación en condiciones de asimetría, tendiente a corregir el desequilibrio comercial y a contribuir con el desarrollo de la industria automotriz colombiana.

1. Caracterización de las industrias (cuantitativa y cualitativa)

Al comparar la industria colombiana con la mexicana, se aprecian importantes diferencias de orden cualitativo y cuantitativo:

1.1. Perfil empresarial de Colombia

El ensamble de un vehículo comprende tres procesos básicos: El ensamble de subconjuntos (o división de carrocerías), la pintura (aplicación de anticorrosivos, sellantes y pintura) y el montaje donde se realiza el ensamble de todas las piezas que conforman el vehículo como lo son las instalaciones eléctricas, guarnecidos y motor, entre otras.

En Colombia, las plantas ensambladoras de vehículos más importantes son: la Compañía Colombiana Automotriz S. A. subsidiaria de Mazda Motors Corporation y Sumitomo Corp del Japón; General Motors, Colmotores S. A., subsidiaria de General Motors Corporation; y la Sociedad Fabricante de Automóviles S. A., subsidiaria de Renault (Francia) y de Toyota (Japón). En estas compañías se concentra el 98% de la producción nacional actual.

Compañía Colombiana Automotriz S. A. (marcas y CKD: Ford, Mazda y Mitsubishi):

Ensambla vehículos Mazda, Mitsubishi y Ford con 24 versiones de automóviles Mazda y Ford, camperos y pick ups Mitsubishi. Sus fuentes de importación de material CKD son Japón y Tailandia y su red de distribución está conformada por 57 establecimientos, entre talleres, concesionarios y almacenes autorizados.

Automóviles Mazda 323

Mazda Allegro

Mazda 626

Ford Laser

Comerciales Pick-up Mazda

Ford Ranger

Camperos Mitsubishi Montero

General Motors-Colmotores S. A.

Ensambladora establecida en 1956 (marca: Chevrolet; CKD: General Motors, Isuzu, Suzuki y Opel, principalmente). Es la ensambladora más grande en Colombia con productos de General Motors Corporation, Isuzu, Suzuki, Opel y Volvo. Actualmente comercializa 52 versiones de vehículos entre los que están automóviles, camperos, Pick Ups, camiones y buses. Los países

fuelle de importación del material CKD son Japón, Canadá y Brasil. La planta se encuentra localizada en Bogotá y su red de distribución cuenta con 66 establecimientos comerciales, entre talleres, concesionarios y distribuidores.

Automóviles Chevrolet Alto
 Chevrolet Sprint
 Chevrolet Corsa
 Chevrolet Wagon R
 Chevrolet Swift
 Comerciales Chevrolet Carry
 Chevrolet LUV
 Chevrolet NHR
 Chevrolet NKR
 Chevrolet NPR
 Chevrolet B-70
 Chevrolet Kodiak
 Chevrolet CHR
 Chevrolet Brigadier
 Chevrolet Superbrigadier
 Volvo B10M Articulado

Camperos Chevrolet Jimny

Sofasa S. A. (marcas y CKD: Renault y Toyota)

Esta ensambladora se estableció en Colombia en 1969, comercializa 35 versiones y fabrica automóviles Renault y camperos y Pick Ups Toyota; los países fuente de importación de material CKD son Japón, Brasil y Francia. La planta se encuentra localizada en Medellín. Y la red de distribución cuenta 87 establecimientos comerciales, entre talleres, concesionarios y almacenes autorizados.

Automóviles Renault Megane
 Renault R-19
 Renault Twingo
 Renault Clio
 Renault Symbol

Comerciales Pick-up Toyota

Camperos Toyota FZJ
 Toyota Prado

Arga (marca propia):

Comerciales Arga Chasis
 Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)
 Comerciales Minibús NPU MT-3000
 Bus NPU MT - 500
 Bus Volkswagen 8-140

Compañía de Autoensamble Nissan (marca y CKD: Nissan)

Comerciales Nissan
 Monoblock (marca propia; CKD Mercedes Benz-Brasil)
 Comerciales Monoblock LO814
 Monoblock OH1420

El sector de autopartes en Colombia está constituido en su mayoría por empresas clasificadas entre pequeñas y medianas. Existen aproximadamente 100 empresas, dentro de las cuales sobresalen Incolbestos, Imal, Gabriel de Colombia, Bonem,

Cofre, Ciemel, Transejes-Dana, Fanalca, Icollantas y Goodyear, entre otras.

Todas las autopartes integradas localmente por las ensambladoras deben cumplir un proceso de homologación por parte de las mismas.

Las empresas autopartistas pueden considerarse de primer anillo y segundo anillo. Las primeras son proveedoras directas de las ensambladoras y en general comprenden un número de proveedores reducido, con los cuales las empresas terminales (ensambladoras) sostienen una estrecha relación a largo plazo. Por su parte los proveedores del segundo anillo son aquellos que surten a los proveedores directos de las ensambladoras.

En su mayoría las empresas autopartistas son de capital colombiano y reciben asistencia técnica extranjera, mediante contratos con casas dueñas de los diseños y la tecnología.

1.2 Perfil empresarial de México

A partir de la década de los ochenta la base de la industria automotriz mexicana ha sido la industria terminal, integrada por empresas establecidas en México que fabrican vehículos de las principales tecnologías y de procedencia mundial, como es el caso de las plantas que hoy hay en México de las siguientes marcas: BMW, Chrysler, Ford, GM, Honda, Mercedes Benz, Nissan y Volkswagen, entre otras empresas nacionales.

Ford

Cuenta con tres plantas. La planta de Chihuahua, creada en 1983, está dedicada a la producción de motores. La inversión fue de US\$400 millones, con una superficie de 66.000 m². Allí se produce el motor de cuatro cilindros, tanto para el mercado nacional como para exportación. En 1992 se invirtieron US\$700 millones para la ampliación del edificio de manufactura y la creación de un centro de entrenamiento. En esta planta se producen monoblocks, cigüeñales, árboles de levas, bielas y cabezas. Desde 1993 la planta de Chihuahua produce el motor Zetec.

La planta de Cuatitlán es un gran complejo industrial ubicado en el Estado de México, construido sobre una superficie de 1'063.143 m². Allí se producen camiones desde 1970 y en 1980 se inició la producción de automóviles. En Cuatitlán se fabrican los modelos Mystique, Contour y la línea de camiones Serie F. La planta tiene una capacidad de producción de 159.000 unidades anuales.

En 1986 Ford inaugura una planta de estampado y ensamble en Sonora, Hermosillo, una de las más modernas del mundo. En el parque industrial de Hermosillo, Ford ensambla el Escort Sedán y el Wagon. Esta planta tiene un área construida de 136.743 m² dentro de un moderno complejo industrial, cuna del Escort a escala internacional.

General Motors

Cuenta con tres plantas ubicadas en los Estados de México, Coahuila y Toluca.

El complejo industrial de Coahuila, creado en 1963 en la ciudad de Ramos Arizpe, posee cuatro plantas para producción de vehículos, estampado, motores y línea de pintura. Allí producen los modelos Chevrolet Corsa, Leader, Chevy (en todas sus versiones), Cavalier y Monza, y el Pontiac Sunfire. En este complejo también se fabrican los motores V-6. Estos modelos se exportan a Japón, Canadá y Centroamérica.

El complejo industrial de Toluca cuenta con las plantas de fundición, mecanizado, ensamble de motores y ensamble de camiones. Allí producen los modelos medianos Kodiak y los

camiones pesados Volvo. De igual manera, se fabrican los motores serie 1, L4, L6 y V8.

La planta de Silao, Guanajuato, es la más nueva en México, creada en 1994. Cuenta con la planta de ensamble de vehículos utilitarios y la planta de estampado. Allí se producen los modelos Suburban, Blazer, Silverado, C-3500, Tahoe y Yukon de Chevrolet (estos dos últimos para exportación).

BMW

La planta de BMW en Toluca fue inaugurada en 1996 y cuenta con unas instalaciones de 80.000 m². BMW México recurre al sistema CKD (Completely Knocked Down) para el ensamble de la Serie 3. Para las demás series, BMW México utiliza el sistema CBU (Completely Built Up o unidades acabadas).

BMW, que ha realizado en México programas con proveedores de autopartes nacionales, incrementó en 50% las exportaciones de autopartes para las otras plantas de BMW en el mundo, convirtiendo a México en una de sus principales fuentes de suministro de autopartes de alta tecnología.

Volkswagen

Volkswagen instaló su primera planta en México en 1962, en la localidad de Xalostoc, donde se ensamblaron más de 50.000 'escarabajos' hasta 1966. En 1965 empieza la construcción de la actual planta de Puebla y en 1967 se fabrica el primer 'escarabajo'. En 1980 VW inauguró, en el complejo de Puebla, una de las plantas de fundición más modernas de América Latina para la fabricación de motores, con una capacidad de 2.500 unidades diarias, donde se producen motores enfriados por agua en diferentes versiones (2.0 lt, 4 cilindros, 115 hp, 2 válvulas, 1.8 lt Turbo, 4 cilindros, 150 hp, 2 válvulas). La fundidora también produce árboles de levas, motores enfriados por aire, ejes, tambores, discos de frenos y 4.500 piezas diarias en aluminio. El complejo industrial de Puebla cuenta con plantas para hojalatería, estampado, pintura, montaje y motores.

Volkswagen produce en México los modelos Beetle, Golf A3, Jetta A3, Golf Cabrio, New Beetle (VW fabrica este modelo exclusivamente en México para el resto de países) y Jetta A4. Actualmente, la planta de Puebla produce 1.500 vehículos diarios en diferentes modelos.

Mercedes-Benz

El primer paso que Daimler-Benz dio en México fue la adquisición, en 1985, de 49% de las acciones de Famsa (Fábrica de Autotransportes Mexicana S. A.), propiedad del Grupo Industrial Hermes. Dos años después, inició la producción de motores diésel en la planta de Famsa. En 1989, Daimler-Benz adquiere 80% de la empresa y en 1991 inaugura Mercedes-Benz México, con la producción de la línea de camiones y buses integrales, además de los tractocamiones Freightliner. Mercedes-Benz fabrica en México Motores Diésel OM 364 LA y OM 366; camiones de carga de 9 a 22 toneladas; tractocamiones Freightliner FLD 120 y 112; corazas y boxers MBO de 10 a 16 toneladas, y los automóviles Mercedes-Benz A, C, E, G, M y S.

Daimler-Chrysler

Cuenta con tres plantas ubicadas en Saltillo, Toluca y Ciudad de México. La instalación de Toluca dispone de una planta de ensamble, una de motores, una de estampado y otra de transmisión. Gracias a la excelente mano de obra especializada de los trabajadores mexicanos, su alto grado de calidad y el avanzado equipo con que cuenta para ensamblar automóviles, la planta de Toluca fue seleccionada a fin de fabricar para sesenta países el popular Chrysler PT Cruiser. En Toluca también se producen los modelos Chrysler Sebring convertible, el Dodge y el Plymouth Neon (para el mercado canadiense). Para el mercado

mexicano se producen los modelos Chrysler Sebring convertible, Chrysler Cirrus, Chrysler Startus y Chrysler Neon. Esta planta funciona desde 1968 y tiene una capacidad anual de producción de aproximadamente 140.000 unidades. La planta de motores produce las líneas 5.9 litros, V-8 MPI, V-8 TBI y 5.2 litros. La capacidad anual de producción aproximada de esta planta es de 190.000 unidades y la de transmisión produce alrededor de 60.000 unidades anuales. En la planta de estampado, creada en 1997 y la más nueva, se fabrican paneles para diferentes modelos.

La instalación, ubicada en Saltillo, Coahuila, cuenta con una planta de ensamble de camiones, una de motores y otra de estampado. La planta de camiones, inaugurada en 1995, dedica su producción al mercado canadiense con los modelos Dodge Ram Quad pickup trucks, Ram 1500 (4x4), Ram 2500 (4x4), Dodge Ram Club Cab pickup, Ram 1500 (4x2, 4x4) y Ram 2500 (4x2, 4x4). En la planta de motores se fabrican las líneas 2.0 y 2.4 litros para el I-4 DOCH con una producción anual aproximada de 320.000 unidades.

La planta de Lago Alberto, ubicada en el Distrito Federal, es centro de producción de los modelos Dodge Ram Club Cab pickup y la línea Ram 1500, 2500, 3500, 4000, 6500. Aquí se producen alrededor de 100.000 automóviles en el año.

Nissan-Renault

Cuenta con dos plantas de ensamble, una en Cuernavaca (Civac-Ciudad Industrial del Valle de Cuernavaca) y otra en Aguascalientes, además de una planta de fundición en Lerma. Nissan inició el ensamble de automóviles en 1966 en la planta de Cuernavaca, Estado de Morelos. Este complejo, de 400.000 m², tiene una capacidad anual de producción de 132.000 automóviles y 86.000 camiones ligeros. Allí se producen los modelos Tsuru, Tsubame, Scénic (Renault), además de camiones, motores, partes mecanizadas, defensas y refacciones.

El complejo industrial de Aguascalientes, inaugurado en 1982 (planta de componentes y estampado) y reestructurado en 1992 (planta de vehículos) cuenta con una superficie de 1.800.000 m². Esta planta tiene una capacidad anual de producción de 202.500 vehículos. Allí se producen los modelos Sentra, Platina y Clio (Renault). Allí también se producen motores, ejes, partes mecanizadas, partes estampadas, partes de aluminio, defensas y refacciones.

La planta de fundición, ubicada en Lerma, inició operaciones en 1978 y cuenta con una superficie de 120.000 m². Tiene una capacidad de producción de 96.000 toneladas fundidas de hierro gris para producir monoblocks, discos de frenos, tambores, múltiples de escape, árboles de levas, soportes de motor, cabezas de cilindro, poleas de cigüeñal, cajas de dirección, contenedores de catalizador y soportes de compresor.

Desde 1994 Nissan tiene un centro de desarrollo tecnológico en Toluca, dedicado al diseño y al desarrollo de proyectos y proveedores.

En el año 2000 Nissan Mexicana llega a la producción de tres millones de vehículos. Ese mismo año inicia la producción del Scénic, primer vehículo dentro de la Alianza Nissan y Renault.

Honda

Tiene una planta ubicada en El Salto, Jalisco, donde se fabrica el modelo Accord en sus diferentes versiones. Honda de México inició operaciones de importación y distribución de motocicletas en 1987, y en 1988 empezó a producir partes para motos. En 1995 inició la producción del modelo Accord. En el año 2000 se hicieron las primeras exportaciones de ese modelo a Estados Unidos con certificación ISO 14000. La capacidad de la planta de Honda es de 15.000 automóviles anuales (en dos turnos), 20.000 motos y

400.000 piezas para automóviles. Honda comercializa en México el Civic EXR (sedán y cupé), el Accord EX y EXL 4 cilindros, además del Accord EX y EXR 6 cilindros. También produce las motocicletas SA50 y CH80, y fabrica autopartes para exportación.

En cuanto a la industria de autopartes mexicana, estas surgieron en el período de sustitución de importaciones gracias a la política de fomento de la industria automotriz, cuyo objetivo central era crear y desarrollar un sector mexicano de autopartistas. La reglamentación estableció limitaciones al número de empresas terminales, restricciones a la participación de la inversión extranjera en las empresas de autopartes y algunas prohibiciones (importación de vehículos y componentes producidos localmente, la producción de autopartes en las empresas terminales y las cuotas de contenido local en los automóviles).

La producción de la industria mexicana de autopartes desde el año 2000 ha alcanzado los US\$18.000 millones anuales.

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que mientras México produce o fabrica vehículos utilizando sus propias materias primas y empleando procesos de fundición, estampado, fabricación de motores y transmisiones, en Colombia se realizan procesos de ensamblaje en razón a que no se producen materias primas básicas es necesario el abastecimiento de fuentes externas.

1.3. Producción en Colombia

Si bien la industria automotriz colombiana, no es de las proporciones de la industria de México y de Brasil, es importante en el ámbito andino e inclusive hacia fuera del mismo si se contemplan las posibilidades de mercado en algunos otros países de América del Sur, de Centroamérica y de Caricom.

La producción de vehículos en Colombia presentó un crecimiento del 11.9% entre los años 2000 a 2003. Este incremento en la producción de vehículos también se manifestó en la producción de autopartes toda vez que en 1999 las exportaciones eran de US\$171 millones en ese año y pasaron a US\$ 481 millones en 2001.

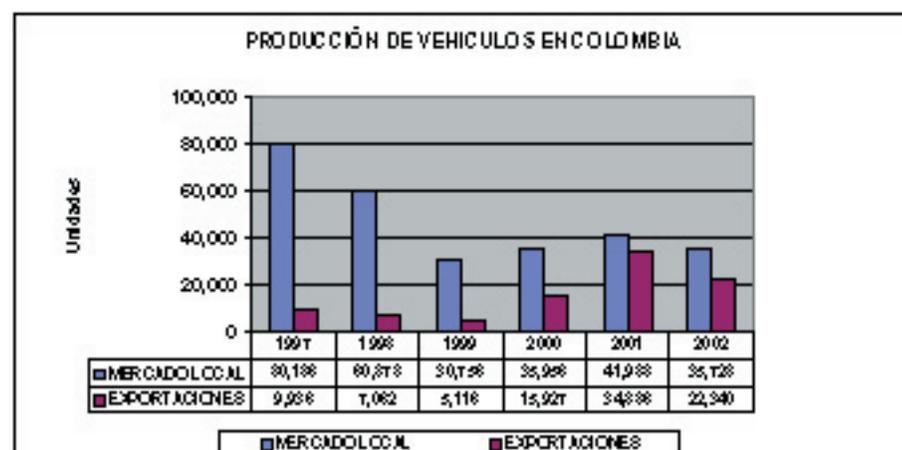
Resulta de suma importancia salvaguardar el mercado interno que hoy representa cerca del 70% de la producción, y ampliar el mercado externo que hoy representa casi el 30%.

A continuación se observan los niveles de producción alcanzados en Colombia durante los últimos seis años.

Producción de Vehículos por Empresa en Colombia Unidades

EMPRESA	1997	1998	1999	2000	2001	2002
COLMOTORES	31.495	26.359	13.015	19.429	28.500	23.577
CCA	25.189	21.059	8.699	9.511	14.767	15.124
SOFASA	31.441	18.524	12.159	20.943	31.606	17.365
TOTAL	90.122	67.940	35.872	51.883	76.874	58.068
MERCADO LOCAL	80.186	60.878	30.756	35.956	41.988	35.728
EXPORTACIONES	9.936	7.062	5.116	15.927	34.886	22.340

Fuente: Ensambladoras, cálculos Acolfa.



Fuente: Ensambladoras, cálculos Acolfa.

1.4. Producción en México

México ha sorprendido en los últimos dos años a la industria automotriz mundial al superar en la producción anual de automóviles a Brasil, el grande de América Latina. En el 2002, México exportó el 72% de su producción con destino a más de 60 países, de los cuales se cuentan Estados Unidos, Canadá, Europa y América del Sur.

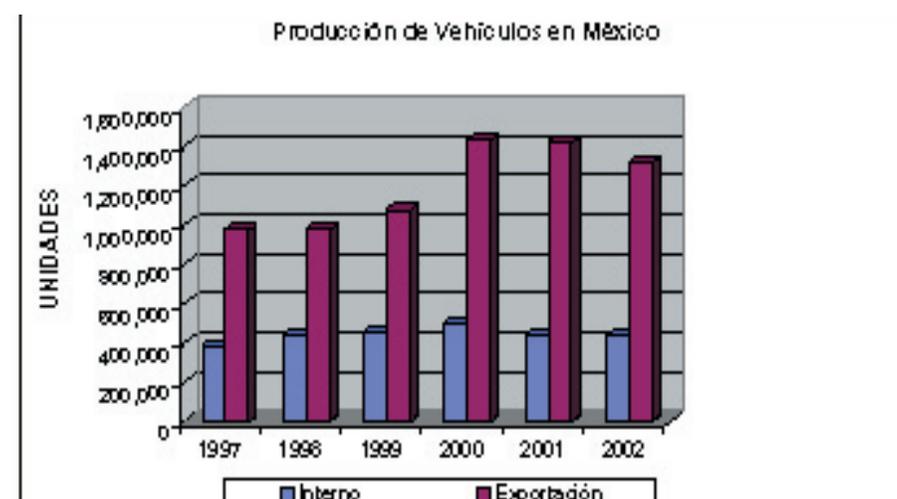
De las nueve empresas que fabrican vehículos en México (DaimlerChrysler, Ford, General Motors, Nissan, Honda, BMW, Mercedes Benz, Renault y Volkswagen), seis son exportadoras.

Los autopartistas exportan sus componentes en los vehículos producidos en las diferentes plantas mexicanas y venden directamente a las matrices ubicadas en Estados Unidos, Europa y América Latina, bien sea para utilizar en el ensamble de vehículos o como piezas de reposición.

Producción de Vehículos por Empresa en México Unidades

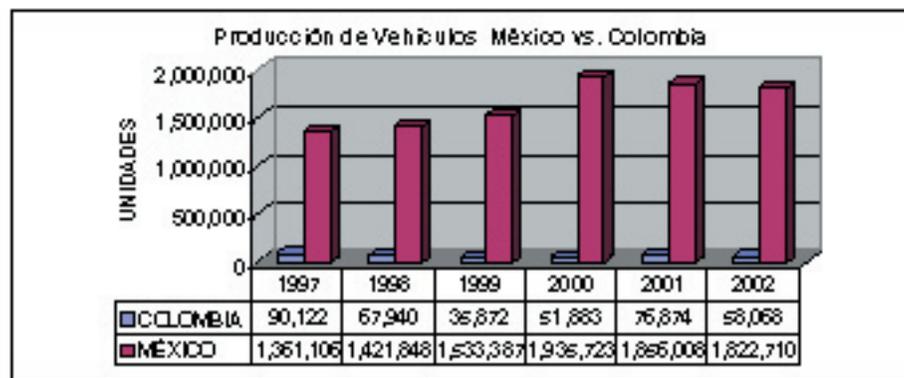
EMPRESAS Y MODELOS	Acumulado						
	1978-1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
DAIMLER'CHRYSLER	2.115.743	355.914	358.780	329.930	404.637	395.119	380.518
FORD MOTOR COMPANY	2.076.302	246.089	206.281	209.119	280.585	239.690	185.874
GENERAL MOTORS	1.727.822	300.900	315.946	331.021	444.670	447.802	508.002
HONDA	1.329	3.045	7.194	10.241	18.801	23.825	24.962
MERCEDES BENZ	68.415	955	464	132	0	0	0
NISSAN	1.666.506	172.763	189.787	185.574	313.496	327.923	328.950
RENAULT	0	0	0	0	0	1.757	12.141
VOLKSWAGEN	2.621.413	257.366	300.116	410.308	425.703	380.690	332.876
MCI	0	0	0	0	438	483	544
CHRYSLER	603	392	212	632	0	0	0
DINA DIESEL	67.666	4.708	4.385	2.234	1.799	0	0
FORD MOTOR COMPANY COMERCIALES	975	1.413	7.986	13.799	10.099	6.890	6.684
GENERAL MOTORS COMERCIALES	1.494	1.415	1.512	3.495	1.884	2.006	2.392
INTERNATIONAL	0	0	0	0	9.311	10.393	15.203
KENWORTH	33.884	5.556	7.054	7.253	7.326	5.355	6.940
MERCEDES BENZ COMERCIALES	3.168	6.409	14.229	21.026	12.875	10.591	14.901
SCANIA	7.085	272	403	435	529	475	429
VOLVO	90	327	488	0	1.759	1.778	1.103
OTROS	3.744	2.612	5.079	6.592	217	230	145
GRAN TOTAL	10.396.971	1.361.106	1.421.848	1.533.387	1.935.723	1.856.008	1.822.710
MERCADO INTERNO		384.816	443.090	456.170	501.180	432.153	503.335
EXPORTACION		976.290	978.758	1.077.217	1.434.543	1.423.855	1.319.375

Fuente AMIA, AMPAC, Cálculos Acolfa.



Fuente AMIA, AMPAC, Cálculos Acolfa.

Mientras en México se produjeron 1.822.710 unidades de vehículos en el 2002, Colombia en el mismo año produjo tan solo el 3% de este volumen, es decir 58.068 vehículos.



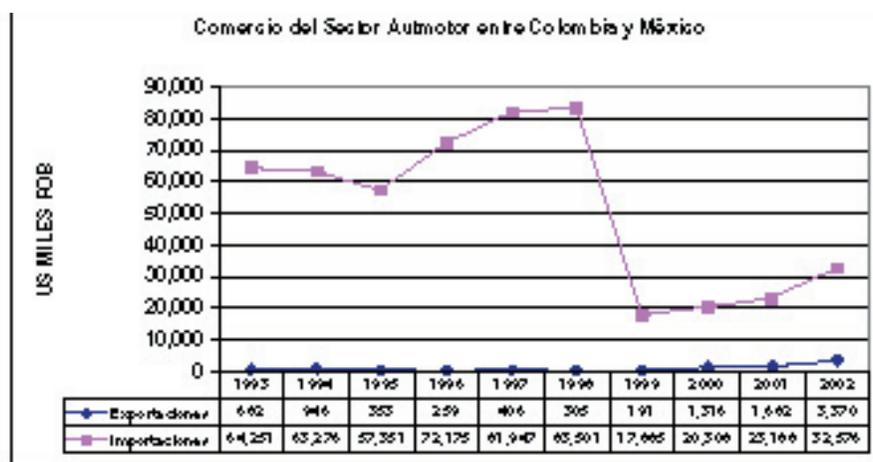
FUENTE: ANILTA, ANITAC, ENSEMBLADORAS COLOMBIANAS, CÁLCULOS ANILTA.

1.5. Balance Comercial

El comportamiento del comercio del sector automotor colombiano con México presenta un permanente déficit, las importaciones mexicanas de vehículos y autopartes en los últimos cinco años son en promedio 26 veces mayores que las exportaciones de Colombia a ese país, pues de US\$35,486 millones que se importan de México, tan solo exportamos US\$1,373 millones.

Las asimetrías existentes entre las industrias automotrices de México y de Colombia tienen importantes efectos sobre las escalas y los costos de producción. La balanza comercial favorece sustancialmente a México, por lo tanto un acuerdo comercial que no contemple un trato asimétrico a favor de Colombia, simplemente profundizaría el desequilibrio comercial y reduciría aún más el tamaño del mercado de la industria nacional.

Es de anotar que las exportaciones colombianas del sector corresponden a autopartes, toda vez que el acceso de vehículos en México es restringido.



1.6. Acuerdos Comerciales de México

La orientación de México hacia los mercados de exportación se consolidó con la firma del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica, NAFTA.

México logró una negociación en la que se le reconoce el menor grado de desarrollo relativo frente a Canadá y Estados Unidos. Si bien el Acuerdo se suscribió en 1992, la apertura del mercado mexicano para vehículos nuevos procedentes de los países firmantes del acuerdo será a partir de 2004 y para las unidades usadas será en 2009, hasta tanto, las políticas restrictivas e impositivas y los requisitos de inversión, entre otros, se mantendrán.

En el acuerdo suscrito por México con Estados Unidos y Canadá, a México se le permitió el desmonte de sus restricciones en el año 2004, logrando así que estos países de mayor desarrollo, reconocieran la desventaja proporcional de México, permitiéndole

ajustarse en el tiempo y establecer reglas para el beneficio de su industria y el incremento de sus niveles de competitividad y medidas tendientes a la atracción de inversión extranjera.

México, noveno fabricante de vehículos en el mundo, exporta más del 70% de su producción, en los últimos años, México ha firmado tratados comerciales con cerca de 32 países, entre los que figuran los principales bloques del mercado automotor.

Es de destacar que del resultado de las recientes negociaciones de México en el sector automotor, tanto con Brasil como con Chile, México otorga cupos anuales bajo el esquema de autorización automática de importaciones, manteniendo las restricciones establecidas en sus políticas públicas para el resto del comercio.

México no quiere depender del mercado estadounidense por eso busca afianzar otros mercados, especialmente en Asia y América Latina.

2. Adecuación de la industria automotriz colombiana

Las negociaciones del sector automotor en G3 hacen parte de una estrategia de desarrollo competitivo del sector que garanticen su viabilidad y promueva el empleo y una creciente incorporación de valor agregado, es necesaria la reconversión del sector para alcanzar estándares que permitan sobrevivir en un mercado globalizado.

El futuro de la industria automotriz de la región depende de que las plantas automotrices se adapten a las circunstancias de los bloques económicos como el G3 y Mercosur.

Hacia el futuro, el crecimiento de las ensambladoras debe estar a la par del desarrollo de los autopartistas y que deben motivar a los industriales para estar preparados para competir dentro de las condiciones competitivas de la región. Según datos del sector privado colombiano, de una integración actual de 30% se estima que en el mediano plazo la industria puede llegar a alcanzar un nivel alrededor del 60% de integración, cosa que permitiría a los proveedores crecer y mejorar su competitividad no sólo interna sino también externamente.

Por eso debe incentivarse y defenderse el armado de vehículos con piezas fabricadas en la región, para que en el futuro y ante la perspectiva de la implementación definitiva del G3 y del CAN-Mercosur, participemos en estos mercados con mayor competitividad.

Para lograr avanzar en esta dirección, se requería como paso fundamental, lograr condiciones más favorables a las que actualmente se tienen para el sector automotor en el G3, de manera que se puedan visualizar nuevas oportunidades de negocios. Para lograrlo es necesario que la desgravación arancelaria del sector se prorrogue en un término posterior al 2007, de tal manera que sea posible el ajuste de la industria automotriz colombiana y se garantice su permanencia en el mercado.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 155 DE 2005 SENADO, 332 DE 2005 CAMARA

por la cual se ordena la elaboración y ejecución del Plan General de Desarrollo Sostenible de la Amazonia Colombiana; se crea el Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana, se determina su composición, sus funciones y su funcionamiento; y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Las movilizaciones campesinas del Putumayo y demás departamentos amazónicos, marcaron un punto de quiebre en los

proceso de construcción de región amazónica, que se traduce en las relaciones de los campesinos cultivadores de arbustos de coca con el Estado, después de un proceso de negociación los dirigentes del movimiento firmaron un acuerdo con el Estado colombiano.

Entre otros compromisos está la formulación DE UN PLAN ESTRATEGICO, pero las mesas de trabajo se disolvieron por falta de apoyo y compromiso por parte de las entidades territoriales. Una reivindicación LOGRADA EN ESAS MARCHAS, fue la necesidad de tener un plan de desarrollo sostenible para el Putumayo como modelo para otros departamentos amazónicos y su solución aplazada desde entonces, es un deber culminar ese compromiso del Estado Colombiano con la región amazónica colombiana. Dicho acuerdo, es el de formular un plan de desarrollo sostenible amazónico en armonía con los tratados internacionales y en especial el TCA, porque fue en los departamentos amazónicos donde se vivió la movilización de campesinos productores de hoja de coca.

La amazonia colombiana es una oportunidad y este proyecto de ley sintetiza las intencionalidades de viabilizar a la amazonia colombiana como una región integrada a la construcción de paz y riqueza social a partir de su oferta ambiental, cambiando la visión imperante después de la Ley 2ª de 1959; el recorrido por los diferentes momentos históricos de la amazonia colombiana nos comprometió en la necesidad de realizar una lectura cuidadosa sobre las experiencias desarrolladas en la región y los logros obtenidos por instancias, tanto de planificación como de ejecución de las políticas ambientales, entre las que se incluyen los acuerdos establecidos por Colombia en el marco del Tratado de Cooperación Amazónica, TCA, los trabajos realizados por la Corporación Colombiana para la Amazonia, COA, el Instituto Amazónico de Investigaciones, Imani, adscrito a la Universidad Nacional, el Programa Fondo Amazónico, el Consejo Regional de Planificación para la Amazonia, Corpes, entre otros, así como la aplicación de la Política para el Desarrollo y Conservación de la Amazonia, Documento Conpes 2545 de 1991, y los resultados de los trabajos realizados por el Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas, Sinchi, en el proceso de formulación de la Agenda Amazonia colombiana siglo XXI.

Los intercambios sostenidos con muchos actores, y el análisis acucioso de materiales como los arriba referidos, dieron como resultado la propuesta que ponemos a su disposición, enmarcada dentro de los tratados, acuerdos y normatividad actualmente vigente para la región amazónica colombiana, entre los que cabe mencionar, además de los arriba referidos, la Constitución Política de Colombia de 1991, la Ley 99 de 1993, la Ley 812 de 2003 y los Planes de Gestión Ambiental Regional formulados por las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible con incidencia en la región.

Estamos convencidos que la orientación dada al trabajo y la propuesta formulada, constituyen una base sólida para abordar de manera coherente el proceso de formulación y ejecución, en y para la región, de los instrumentos requeridos para definir y alcanzar un verdadero “Desarrollo Sostenible de la Amazonia Colombiana” como son el Plan General de Desarrollo Ambiental de la Amazonia Colombiana y su corolario el Plan de Gestión Ambiental de la Amazonia Colombiana, a través de procesos amplios de participación de la comunidad regional, es entonces la iniciativa una excelente apuesta regional, para cuyos propósitos se requiere tener en cuenta lo siguiente:

1. Enseñanzas de origen muy remoto ya en la historia de la humanidad, señalan de manera tajante que, cuando en una norma el significado de ciertas palabras, conceptos, expresiones, no es claro, la norma deja de tener sentido y utilidad práctica para su

imposición en una estructura organizada de la autoridad basada sobre la observación de la ley como perfección ética, como “deber ser”. Esto es especialmente grave cuando las posibilidades de interpretación del pensamiento del legislador van más allá de lo que honestamente permite la aplicación de principios de hermenéutica como los contemplados en la Ley 153 de 1887; y, cuando la interpretación extralegal de los términos da pie a debates delicados por su contenido filosófico e ideológico, más que científico o técnico, y que, por ende, fácilmente pueden desembocar, entre otras, en posturas fundamentalistas, en posturas romancescas, alejadas de toda realidad, de toda racionalidad. Y, de paso, también se abren las puertas a todo un universo de zonas grises y propicias para transgredir la ley, sin llegar a la ilegalidad. Como señala Pedro Medellín: “La ambigüedad legislativa no sólo elimina la frontera entre lo legal y lo ilegal. También elimina los ámbitos de responsabilidad de quienes la aplican. Entre más ambigua es la ley, mayor es el margen de maniobra que se le confiere al funcionario (o a quien la interpreta) para definir los alcances y los parámetros de su aplicación. El desenlace jurídico queda sometido a una serie de juegos interpretativos infinitos en los que la acción de la justicia se disuelve en la impunidad. El poder sale de la esfera judicial, para concentrarse en los arreglos informales. Los que mejores artimañas jurídicas desarrollen serán los que inclinen a su favor la balanza de la justicia”¹.

2. La normatividad positiva colombiana asciende a millares de artículos a las estimaciones hablan de tres millones y medios de artículos vigentes-dispersos en centenares de instrumentos de derecho positivo, pertenecientes a decenas de jerarquías. Además, este fardo normativo se ha producido a lo largo de muchos años, a veces sin percatarse de la existencia y vigencia aparente de normas que versan sobre el mismo tema. No debe sorprender que esta “fluidez normativa” haya propiciado la existencia de numerosas instituciones que se disputan la competencia para administrar los actos públicos que otorgan derechos.

3. En apariencia la normativa ambiental colombiana ha incorporado con plena validez y vigencia el concepto de calidad de vida y, de esta manera, las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos relacionados con su entorno, previstas en el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia de 1991, pueden ser legítimamente ejercidas cuando se trate de defender la calidad de vida de una parte o de toda la población. Inclusive darían lugar a la interposición de la acción de tutela por tratarse de un derecho fundamental, no obstante la opinión de algunos juristas.

Sin embargo, la simple lectura de los contenidos de los textos lleva a la compleja conclusión que no existe uniformidad, ni de criterio, ni de lenguaje, dentro del derecho colombiano, en el tratamiento de lo que algunos autores suelen llamar el “tema ambiental”, lo que genera buena parte de las confusiones y de las controversias, y, al mismo tiempo, plantea la eventual ineffectividad de toda esta normatividad. Basta un solo ejemplo para ilustrar este planteamiento:

La misma definición de la Ley 99 de 1993, cuando evoca el “crecimiento económico” como primer elemento del, actualmente tan mentado, “desarrollo sostenible”, genera una clara contradicción en los términos. Las siguientes palabras son suficientemente elocuentes, dada la incuestionable autoridad de quienes las formulan:

¹ Diario *El Tiempo*. 2002. “El flagelo de la ambigüedad”, abril 16.

“La Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CMMMA) definió el “desarrollo sostenible” como un ‘desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer los propios’. Este término ha sido objeto de críticas por su ambigüedad y porque se presta a interpretaciones muy diversas, muchas de las cuales son contradictorias. La confusión se ha debido a que se han utilizado indistintamente ‘desarrollo sostenible’, ‘crecimiento sostenible’ y ‘utilización sostenible’, como si sus significados fueran idénticos. Y no lo son ‘Crecimiento sostenible’ es un término contradictorio: Nada físico puede crecer indefinidamente. ‘Uso sostenible’ solo es aplicable a los recursos renovables: Significa su utilización a un ritmo que no supere su capacidad de renovación”².

4. A juicio de algunos estudiosos de la Ecología Política, como por ejemplo el ingeniero Arthur Simon, desde hace algunos lustros sostiene que la situación que se acaba de señalar de manera muy breve se ha vuelto especialmente notoria y notable, y, además, crítica, en todo lo relacionado con la política ambiental colombiana, cuya normativa dispersa, muchos de cuyos textos están redactados en un lenguaje lo suficientemente confuso como para permitir interpretaciones subjetivas en diferentes direcciones, es lo suficientemente “fluida” como para dar cabida a cualquier clase de soluciones casuísticas, en función de las circunstancias, en función de la personalidad de los agentes actuantes, *etc.* Este esquema “fluido” facilita el entendimiento de hechos tales como: La existencia de varias instituciones –no siempre de acuerdo entre sí– que pretenden ser, cada una, “el verdadero mandatario con autoridad para expedir las autorizaciones”. La existencia, en torno al mandatario, de toda una “corte multicolor” que comprende desde los indispensables promotores y tramitadores de los permisos, hasta los ecologistas fundamentalistas más furibundos (dedicados a salvar el mundo de todo el mundo y todo el mundo de todo, desde su bicicleta “ecológica” con diez cambios y cinturón de seguridad automático), pasando por los ingenuos y crédulos perdidos en la selva de la realidad política, los ecologistas romancescos, los que se saben de memoria los nombres de todas las mariposas amarillas, los planeadores, *etc.* Además, los mecanismos de control social (tanto formales, como informales) asociados a dicha “corte” son lo suficientemente estrictos como para evitar que cualquiera de los integrantes de la “corte” alcance a “agitar el bote de manera tan fuerte como para poner en peligro a demasiados pasajeros a la vez”. *Etc.*

Pero, curiosamente, el Estado parece encontrarse cómodo con esta figura propia de la economía extractivista heredada de la época colonial. Y, simplemente, se limitó a transformar el derecho de regalía que antes se debía pagar al “dueño de la colonia” para poder recibir una determinada concesión, por el de la obtención de una licencia para tener el permiso para realizar la extracción, movilización o comercialización de una determinada cantidad de recursos. Y, consecuente con ello, la política ambiental, y sus estructuras de gobierno y administración están abiertamente concebidas para tramitar la expedición de los actos administrativos pertinentes, y, para controlar que no ocurran actividades ilegales (entendidas como aquellas extracciones, movilizaciones y comercializaciones que no están amparadas por el permiso exigido por el mandatario).

5. Todo lo anterior es especialmente flagrante en la Amazonia Colombiana, que, además, desde hace casi cinco siglos ya, representa lo que el mismo ingeniero Simón califica como una de las varias “Fronteras Críticas” heredadas por Hispanoamérica a principios del Siglo XIX, derivadas del confuso lenguaje de los tratados, y, por supuesto, también como fruto de las concesiones

territoriales metropolitanas durante la vida colonial, de la poca exactitud de los mapas primitivos y de la desigualdad militar de los reclamantes. Y, esta “lejana” Amazonia Colombiana es visualizada, y manejada, desde la metrópolis de turno, como una entidad territorial político administrativa *sui generis*, una “Marca”. La función esencial de este tipo de entidades territoriales, heredadas de las guerras de conquista europeas, es la de actuar como asiento local de la “Comisaría de Guerra”³. Dependiendo de la lejanía espacial o socio política con respecto al “centro político”⁴, del carácter de la amenaza enemiga identificada en la periferia, del rol militar específico asignado a una determinada marca, *etc.*, los encargados de la administración de estas entidades territoriales político administrativas *sui generis* podían tener, además de sus amplios poderes en el campo de la defensa territorial, ciertas atribuciones notariales, judiciales, policívas, *etc.*, incluso sobre la población civil. Usualmente las marcas estaban adscritas a entidades territoriales político administrativas corrientes y, los señores de estas recibían el título nobiliario complementario de “Marqués” para señalar que, además, fungían como encargados de la administración de aquellas^{5,6}.

La visualización de la Amazonia Colombiana como una “Marca” (o, más bien, como un conjunto de marcas) facilita la comprensión de muchos aspectos de la historia de la misma a lo largo de los últimos quinientos años. Por ejemplo: Los fenómenos cíclicos de abandono y de bonanzas esencialmente fundamentadas en una economía extractivista (de esclavos, de miel, de oro, de tagua, de animales y plantas ornamentales y medicinales – entre otras del yagé, la coca, la quina, de los cauchos, de maderas, de hidrocarburos, de explotación turística de las bellezas “naturales exóticas”⁷ “únicas”⁸, *etc.*); El contraste entre la pobreza endémica

² UNION MUNDIAL PARA LA NATURALEZA UICN, PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL MEDIO AMBIENTE PNUMA & FONDO MUNDIAL PARA LA NATURALEZA WWF. 1991. Cuidar la Tierra. Estrategia para el Futuro de la Vida. Gland, Suiza, UICN

³ Es decir, el servicio que vela por la provisión de las necesidades básicas de las fuerzas armadas y que asegura la administración de estas últimas.

Nota: En la mayoría de los países europeos la denominación de “Comisaría de Guerra” se modernizó por la de “Intendencia Militar” durante la primera mitad del siglo XIX.

⁴ *V. gr.:* La historia registra el caso de marcas creadas para la administración de regiones localizadas en el interior físico de los países, pero, reacias a aceptar la legitimidad institucional de la autoridad central legal del correspondiente Estado, consideradas como precariamente pacificadas, *etc.*

⁵ Con cierta frecuencia la voz “*marqués*” se usa con unas connotaciones peyorativas, por los aires que se daban dichos personajes, por la manera despótica que solían ejercer sus funciones, *etc.*

⁶ Reminiscencias de la dependencia de estas entidades territoriales político administrativas *sui generis* también se reflejan en la voz compuesta “comarca”, y su derivada “comarcano”, que ciertos personajes aún suelen utilizar para señalar que una determinada región, o los habitantes de la misma, pertenecen a una especie de “segunda categoría”...

⁷ Esta costumbre de calificar como “exóticos” los paisajes, la flora y la fauna de la Amazonia Colombiana, está muy arraigada en ciertos medios socioculturales y de su dependiente gremio de “comunicadores sociales”. Es claro que se trata de un juicio de valor basado en un Sistema de Valores netamente foráneo, externo a la “Región”, por más que algunos de los voceros y voceadores de dicha postura efectivamente nacieron en ella. Es verdaderamente asombrosa la inversión de valores que alcanza a registrarse en dichos círculos, que llegan hasta el extremo de presentar (y de aceptar) lo autóctono como “exótico”... Como si con este calificativo se mejorara la calidad de los “atractivos” locales.

Lastimosamente es necesario registrar el hecho verdaderamente avergonzante que este calificativo de “exótico” no sólo se aplica en dichos círculos a la biota “natural”, sino también a ciertas cohortes de habitantes humanos de la Amazonia Colombiana que, para ellos, no representan más que “otro” atractivo turístico, u objetos para álbumes de fotografías, affiches promocionales, *etc.*, que permiten generar pingües beneficios comerciales a sus autores.

⁸ Si bien es cierto que, para fines prácticos, y dentro de determinados horizontes temporo espaciales, se puede aceptar que existen eventos geográficos idénticos entre sí, en la visión sistémica de la epistemología de la ciencia ecológica, todo lugar, sin excepción, representa un *ser* cuya unicidad es absolutamente apodíctica.

generalizada de la inmensa mayoría de los habitantes locales y la riqueza concentrada en los grupos sociales vinculados a las bonanzas (ora a título directo, ora a título indirecto a través de la administración de las regalías, de las licencias para legalizar las actuaciones de los “valientes pioneros” dedicados a la explotación de las riquezas locales, o del comercio proveedor de los bienes de consumo-generalmente importados en su totalidad desde fuera de la región-demandados por todos los anteriores); El contraste entre la inseguridad alimentaria generalizada y la importación masiva de alimentos ajenos a la cultura local; *etc.* El todo inmerso en patrones de conducta desprovistos de toda atadura con el medio socio cultural y físico biótico local. Luego, no es extraño que los límites –territoriales, sociales, personales– se hayan convertido en linderos “límitrofes”. En el derecho de ordenamiento territorial romano, los “terrenos limítrofes” designaban a las tierras afectadas para la subsistencia de los soldados encargados de defender las fronteras. De allí su etimología: *limes*: confín o lindero; y *trophos*: que se alimenta. Se trata de un concepto asociado con el auge de la soldadesca mercenaria al servicio de ciertos gobernantes europeos para imponer dominio en territorios de su interés. La manutención de los ejércitos mercenarios a cargo de condotieros, que libraron las confusas guerras entre ciudades y principados en la península itálica desde mediados del siglo XIV hasta el siglo XVI, no provenía del patrimonio de los príncipes contratantes, sino que cada huésped tenía la obligación y –el derecho– de conseguir sus vituallas y estipendios con el saqueo de los territorios limítrofes de los principados al servicio de los que guerreaban: Es decir, donde los vecinos. La conquista de América siguió esta tradición cultural europea, e infortunadamente es uno de los legados que más se ha generalizado en el imaginario de los colombianos. Fue sin duda la mentalidad “límitrofe” –la de acumular despojando al otro– la que ha alimentado el conflicto social durante generaciones en Colombia, y en la Amazonia Colombiana en especial, una lucha entre colonos y terratenientes por apropiarse de tierras públicas en zonas de frontera, casi siempre con la certeza de que las decisiones favorecerían a los terratenientes gracias a la connivencia de las autoridades locales. Lo que, por supuesto, explica también el por qué de la confusión generalizada entre el concepto de *ordenamiento territorial* –para propósitos político administrativos– y el concepto de la –**ordenación territorial** para propósitos funcionales– (¡tema este último que es el único que nos ocupa, y preocupa, en el presente proyecto de ley!).

Y, en los últimos lustros, se ha sobre impuesto a todo lo anterior una nueva tendencia, también originada, inspirada y auspiciada por los amazonólogos de los “centros políticos” metropolitanos, de decretar a grandes extensiones de la Amazonia Colombiana como “áreas protegidas”. Hasta tal punto que se volvió común entre los amazónicos, es decir, los habitantes locales, decir “*nos acostamos anoche en una chagra que forma parte de nuestras tierras ancestrales y amanecemos con la notificación formal que estamos invadiendo un ‘parque natural’ o un ‘santuario biológico’ y que nos toca desplazarnos...*”. Situaciones estas que son, entre otros, un claro y unívoco reflejo de la confusión entre “lo ambiental” y “lo ecológico” a lo cual nos referimos hace algunos años en el siguiente escrito:

Maya Ponce, L. E., B. Pérez Salazar & A. Simon. 1997. Experiencias en el Desarrollo de Instrumentos de Gestión Ambiental en el Sur de la Amazonia Colombiana. **en**: Seminario “Apoyo al Desarrollo de Instrumentos de Manejo de Recursos Naturales: Ordenamiento Territorial”. Santiago de Chile, Comisión Nacional de Medio Ambiente, Conama.

Estas características, que, repitámoslo, en su gran mayoría están presentes en la Amazonia Colombiana desde hace ya casi quinientos años, vienen asociados con periódicas rebeliones de las comunidades locales, a veces con manifestaciones de abierta agresividad, a veces con manifestaciones de retracción y aislamiento. Actitudes todas estas que, dependiendo del lente a través del cual se leen, serán tildadas, ora como gestas libertadoras, ora como actos terroristas. Basta recordar cómo Simón Bolívar (1783-1830) consideraba a Lope de Aguirre (*ca.* 1515-1561), fundador de la primera institución americana creada por “blancos” cuyo programa era el abierto desconocimiento de la autoridad centralista real y de sus representantes locales, en fin, la independencia de España, como uno de sus inspiradores, mientras para el Establecimiento de la época no era sino un vil tirano... (y, sigue siendo representado de este modo en muchos contextos).

6. Una sociedad, cuyos integrantes se han entregado de lleno al desacato desafortunado e irresponsable de los parámetros mínimos de convivencia sociopolítica ¿estará en condiciones de darse un “proyecto de vida” autónomo y de tomar las decisiones de ordenación territorial correspondientes? No, mientras esa sociedad no comparta de manera generalizada una memoria social y unos conocimientos bien arraigados, que den respuestas inequívocas acerca de los límites físico, bióticos, sociales, políticos y culturales a los cuales los individuos deben ajustar su comportamiento para garantizar la armonía y estabilidad. Esa sería la respuesta de Simón. De no reconocer esta carencia, los colombianos probablemente continuaremos guerreando por varias generaciones más al tenor del “canto de sirenas”. Pero como nos advierte el mito de Ulises, sucumbir al canto de las sirenas sin amarras firmes es un riesgo que puede llevar a la muerte. Y en el caso de nuestra sociedad, a la involución.

El desafío planteado a los habitantes de la Amazonia Colombiana por medio del presente proyecto de ley consiste precisamente en el ofrecerles una herramienta para superar este lastre histórico. En efecto, el propósito perseguido por la norma propuesta es el de instigar a las comunidades locales a:

- *Comprometerse* con una postura concreta de política ambiental acorde con los principios del desarrollo sostenible; lo cual conlleva la necesidad de
- *Comprender* las características específicas del entorno y el contorno en el cual se desenvuelven, con miras a
- *Saber* concebir, y aplicar, unos derroteros de gestión de sus actuaciones que les permitan, a la par, maximizar el aprovechamiento de la oferta ambiental y, minimizar su vulnerabilidad ante amenazas que tienen origen en fenómenos naturales, y
- *Compartir* sus conocimientos con todos los usuarios actuales y potenciales de la oferta ambiental local.

Es decir, emprender entre todos el viaje de la construcción de su región, de nuestra región, por la ruta de la convivencia pacífica de acuerdo con el valor social máximo de la preservación ambiental, que representa la postura concreta de política ambiental antagónica a todas las posturas de política ambiental que genéricamente se pueden calificar como no preservacionistas; relacionables con economías fundamentadas sobre procesos extractivistas (eventualmente justificadas con base en consideraciones de tipo legal de variada índole), con mecanismos de proteccionismo ecologista fundamentalista romanesco como compensación, como indulgencia acordada por medio de una licencia para la realización de una actuación no preservacionista, *etc.*

7. Para el cabal cumplimiento de las funciones y responsabilidades sociales legales relacionadas con la planificación y la gestión de

la dimensión ambiental del desarrollo regional de la Amazonia Colombiana, es indispensable mirar la “Región” de manera concomitante a través de dos lentes, el formal y el funcional.

7.1. El espacio formal: De acuerdo con lo estipulado en la Ley 99 de 1993, la Amazonia Colombiana, (dividida para fines administrativos en *Sur y Nor Oriental* como espacio jurisdiccional formal bajo la responsabilidad de la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Sur de la Amazonia, Corpoamazonia, y de la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Norte y el Oriente Amazónico, CDA, respectivamente) abarca la totalidad de los territorios departamentales de Amazonas, Caquetá, Putumayo, Vaupés, Guainía y Guaviare. Como tal, esta “región” puede inscribirse en una figura rectangular enmarcada por los paralelos 03°00’N 04°15’S y los meridianos 066°45’W 077°15’W.

Con base en una primera revisión de fuentes secundarias, se puede afirmar que esta “región” tiene una extensión aproximada a los 403.500 km². Como tal representa alrededor de una tercera parte del total del área “tradicional” de Colombia⁹.

7.1.1. La Ley 99 de 1993 otorga mucho énfasis a los temas de la gestión, en general, y de la ordenación, en especial, de las cuencas hidrográficas, consideradas por el legislador como unidades espaciales unívocas y justas. Razón por la cual la misma ley señala que los espacios jurisdiccionales de las corporaciones regionales deben estar armonizados con determinadas cuencas particulares.

En el caso específico para la Amazonia Colombiana se puede suponer que la pretensión del legislador fue la de crear una corporación regional responsable de dirigir, orientar, coordinar y concertar los procesos de planificación y gestión ambiental del extremo Sur y SE del territorio nacional, perteneciente a la Cuenca Hidrográfica del Río Amazonas. De esa manera, esta Corporación representaría el interlocutor colombiano pertinente en el Tratado de Cooperación Amazónica. Sin embargo, al tratar de hacer coincidir la Amazonia Colombiana con los territorios de los departamentos de Amazonas, Caquetá, Putumayo, Vaupés, Guainía y Guaviare, se perdió de vista que los límites político administrativos de estas entidades territoriales son arbitrarios, y además, que los textos jurídicos que definen los límites de estos departamentos presentan notables carencias, originando un bajo nivel de precisión en el valor de la extensión territorial de la región. Lo anterior hace que amplias extensiones de la Amazonia Colombiana no estén sujetas a la autoridad ambiental de las Corporaciones creadas para la Región Amazónica.

7.1.2. Partes significativas del espacio jurisdiccional formal asignado a las corporaciones Corpoamazonia y CDA, están cobijadas por normas legales especiales (v.gr. parques nacionales, territorios indígenas, etc.). Muchos de estos espacios están regidos por normas de orden nacional que pretenden condicionar, y hasta cierto punto incluso determinar, de manera preestablecida una serie de restricciones y orientaciones para cualquier escenario de ordenación y uso del suelo de la región. Pero, ... resulta que en la definición y delimitación de dichos espacios se cometieron ligerezas del mismo estilo que las ya anotadas para los departamentos¹⁰ ... Lo anterior se encuentra agravado con el hecho que no siempre se tuvo la debida y oportuna precaución de, entre otros, hacer anotar dichos espacios para los cuales se pretenda que rijan controles y regulaciones especiales de la propiedad por parte del Estado en los folios correspondientes de la Superintendencia de Notariado y Registro, del Catastro Nacional, etc. Con las consecuencias obvias de conflictos sociales y litigios interminables en los cuales suelen cargar con las pérdidas las comunidades locales y, por ende, la región como un todo.

7.2. El espacio funcional: Para la Amazonia Colombiana es indispensable que se oriente adecuadamente su ¿un? espacio funcional de manera tal que las actuaciones de las instituciones en especial los procesos de ordenación de acuerdo con una postura de política ecológica ambientalmente sostenible maximicen el aprovechamiento de los recursos humanos y financieros disponibles en un momento dado, teniendo en cuenta:

- La extensión del territorio.
- El abanico de las situaciones socio políticas imperantes en dicho territorio, y
- Las exigencias de generar efectos ambientales positivos para las diversas comunidades humanas asentadas en el territorio, rápidamente capitalizables como logros de una gestión estatal responsablemente interesada en el desenvolvimiento de dicha región.

7.2.1. Pero ¿cuál es, o podría ser, ese espacio funcional efectivo y conveniente?

Para el espacio jurisdiccional formal “único” identificado en el Numeral anterior existen varios modelos de espacio funcional, bastante diferentes entre sí. Los elementos más sobresalientes de algunos de los más usuales de estos modelos fueron reseñados recientemente por MAYA *et al.* (1997; *op. cit.*) de la siguiente manera:

- “*Para el resto del mundo, la Amazonia representa la última ‘gran frontera’ de lo natural, área especial de reserva ecológica de interés mundial por ser recipiente singular de la megabiodiversidad del trópico húmedo. No [se desconoce] que hay razones que ameritan estos calificativos, pues la Amazonia colombiana alberga importantes centros de diversidad y endemismo, en teoría debido a la influencia de los refugios de clima húmedo que perduraron allí durante las glaciaciones del Pleistoceno, y conocidos como los refugios del Napo, de Loreto e Imerí [la serranía Imerí alcanza su máxima altitud, del orden de los 3050 m, en el pico Phelps], entre otros. Igualmente debe reconocerse el valor de [los] ecosistemas localizados en zonas de rápida transición de clima, relieve y suelos, como ocurren en la vertiente oriental de la Cordillera Andina y sus piedemontes, en las selvas ubicadas en la transición entre la Amazonia y la Orinoquia, y aquellas entre el río Guaviare y el río Vichada. Del mismo modo, existen condiciones que propician una alta diversidad de ecosistemas terrestres y acuáticos como lo son las várzeas, los igapós, y los complejos de caatingas y campinas y los bosques subhigrofiticos e higrotropofíticos, entre otros. Esa es la visión de la Amazonia colombiana desde ‘lo ecológico’.*”

- *El [la Amazonia Colombia] recibe las mayores precipitaciones de la Amazonia (entre 3.500 y 5.000 mm/año), y por lo tanto alberga*

⁹ El sesgo cultural “*terricola*” de los colombianos hace que suelen considerar que el territorio nacional le integra sólo el área correspondiente al “mundo continental” convencional. ¡Por más que el artículo 101 de la Constitución Política [de Colombia de 1991] contenga una serie de palabras que dicen una cosa distinta!...

¹⁰ Por ejemplo, la Ley 2ª de 1959 establece, en su artículo 1º literal g), los siguientes límites para la “Zona de Reserva Forestal de la Amazonia”:

“Partiendo de Santa Rosa de Sucumbíos, en la frontera con el Ecuador, rumbo Noreste, hasta el cerro más alto de los Picos de la Fragua; de allí siguiendo una línea, 20 kilómetros al oeste de la cordillera Oriental hasta el alto de Las Oseras; de allí en línea recta, por su distancia más corta, al río Ariari, y por este hasta su confluencia con el río Guayabero o el Guaviare, por el cual se sigue aguas abajo hasta su desembocadura en el Orinoco; luego se sigue la frontera con Venezuela y el Brasil, hasta encontrar el río Amazonas, siguiendo la frontera sur del país, hasta el punto de partida”.

Por referencia circunstancial los sitios a que se refiere el texto parecen estar distantes entre sí de varios centenares de kilómetros, y, además, se supone que dichos eventos geográficos están localizados sobre la superficie del planeta Tierra. ¡Luego, es imperativo descartar la posibilidad de aplicar el principio de la geometría plana impuesto por la norma de derecho positivo colombiano...!

los bosques pluviales tropicales más exuberantes e impresionantes de la tierra, bosques naturales con altísima biodiversidad pero con condiciones de bajísima productividad económica inicial. Estos bosques están ubicados sobre suelos extremadamente pobres con severos limitantes agronómicos, entre ellos una alta deficiencia en fósforo y potasio, niveles tóxicos de aluminio, baja capacidad de intercambio catiónico y alta erodabilidad.

- *El área tampoco cuenta con una red natural de drenajes favorables para la navegación, lo cual hace de la misma una de las de menor accesibilidad fluvial de toda la Amazonia. Finalmente, se trata del territorio colombiano más lejano de los puertos marítimos profundos que tiene [el] país.*

- *Una de las áreas más periféricas de toda Sudamérica, de la cual sólo [se dispone] de conocimientos marginales y fragmentados acerca de su potencial para el desarrollo de actividades socioeconómicas distintas al cultivo y procesamiento de la hoja de coca, y donde seguramente existe la dotación a nivel de equipamiento e infraestructura social y económica de la menor densidad y mayor precariedad en el continente. No por casualidad es aquí donde las FARC, el grupo guerrillero más poderoso de América Latina y quizás del mundo entero, disputa con mayor firmeza al Estado colombiano el dominio territorial y militar en [este] país.*

- *Haciendo a un lado la coca, el [la Amazonia Colombia] es una región pobre en recursos que pueden ser exportados y además está desfavorablemente localizada para actividades de exportación. En el pasado, la Amazonia ha vivido numerosas bonanzas extractivistas quina, caucho, oro, pieles, petróleo, coca las cuales han determinado la ocupación, explotación y posterior abandono de [este] territorio. Por lo tanto es fácil comprender por qué algo tan elemental en otros contextos como puede ser la existencia de un sentido social de arraigo territorial o de una memoria social acerca de los factores determinantes del funcionamiento de los ecosistemas regionales, es para [la región] algo aún por construir.*

- *Vista como área fronteriza internacional, la dirigencia colombiana le ha dado importancia a la Amazonia colombiana como base para el establecimiento y mantenimiento de la presencia militar y de colonizaciones dirigidas para el poblamiento y la salvaguardia de la soberanía nacional en las fronteras con Brasil, Perú y Ecuador, sin prestar mayor reparo a las condiciones, impactos y costos ocasionados por este propósito de Estado.*

Como frontera interna, tampoco se han hecho consideraciones acerca de estos aspectos. Se le ha considerado como espacio desocupado, inicialmente susceptible de ser tratado en su totalidad como reserva forestal de uso restrictivo, y luego, hacia el cual dirigir desplazados de las zonas de expulsión de población del interior del país, para aliviar la presión sobre la capacidad de los grandes centros urbanos para absorber estas migraciones”.

7.2.2. ¿A cuál de estas Amazonas se debe dar un mayor peso relativo como referente en los procesos de ordenación que se están impulsando?

En el presente proyecto de ley se optó por utilizar como referente una Amazonia concebida desde “lo ambiental” y no desde “lo ecológico”. Eso, por supuesto, obliga a avanzar en una dirección muy distinta a la que se seguiría en caso de optar hacerlo desde “lo ecológico”: La riqueza que está albergada en la enorme diversidad biológica, de la cual los habitantes locales son depositarios, no es el resultado espontáneo de una “naturaleza prístina” alejada de la mano del hombre, sino, mejor, el de 10.000 años de selección y manipulación intencionada de su entorno en general, y de especies cultígenas en especial, por parte de las comunidades nativas de

la Amazonia. Y, como complemento de lo anterior, desde “lo ambiental”, no tiene mayor sentido hablar de “selvas vírgenes”, de “bosques primarios”, de “espacios vacíos”, de “territorios desocupados”, de “tierras baldías”, etc. Partiendo de este supuesto, es claro entonces que la preservación del patrimonio amazónico va depender de la posibilidad que las comunidades locales puedan seguir ocupando sus territorios autónomamente, que puedan seguir utilizando y manejando sus ecotopos y biomas productivamente.

7.2.3. La discusión axiológica que se desprende del concepto de “lo ambiental” también conduce a una serie de conclusiones prácticas en el proceso de construcción regional en la Amazonia Colombiana – y su complemento insoslayable: El sentido de pertenencia. Entre ellas, se destaca la necesidad ineludible de que los procesos de ordenación se inicien a partir del reconocimiento de los intereses y aspiraciones de los diversos actores sociales, cuya presencia es condición para legitimar los resultados de dichos procesos de ordenación. Quiere decir lo anterior que antes de llegar a ser legales, los procesos de ordenación deben ser legítimos, y para ello deben ser manejados como procesos políticos es decir, como ejercicios a través de los cuales se definen acuerdos que aseguren niveles de satisfacción colectiva suficientemente aceptables para todas aquellas partes cuya concurrencia es necesaria para construir y mantener la cohesión y estabilidad social en un entorno determinado.

En este sentido, y particularmente en el contexto altamente turbulento y violento que existe actualmente en la Amazonia Colombiana, los procesos de ordenación apuntan a la de construcción de paz social¹¹ a partir de escenarios con niveles de conflicto reconocidos por todas las partes como insostenibles, dada la inconformidad colectiva que proporcionan y el alto deterioro ambiental inútil que generan.

Un proceso de ordenación de acuerdo con una postura de política ecológica preservacionista, que parta de un escenario de conflicto, tendrá como criterio principal el resultado de la discusión acerca de los fines sociales que deben orientar la asignación de destinos y usos funcionales de la oferta ambiental del territorio que se pretende ordenar. De por sí, esta condición no elimina la posibilidad que finalmente se llegue a disponer de espacios con rasgos ambientalmente indeseables. Pero en el evento de haber voluntad para ello, el método de ordenación concebido puede conducir a una colectividad humana a convertirse en comunidad, en la medida en que el proceso conduzca a esa colectividad a apreciar y aprovechar las posibilidades de uso social de la oferta ambiental de su entorno, para producir y distribuir beneficios socioeconómicos suficientemente aceptables para todas aquellas partes cuya concurrencia es necesaria para mantener la cohesión y estabilidad social en un territorio determinado. Como consecuencia de un proceso así, es concebible que las partes involucradas, con sus diferentes intereses y aspiraciones, lleguen a articularse en función de reglas, actuaciones y espacios sociales compartidos ocalmente, y a desarrollar la capacidad de administrar con autonomía el ámbito local que se propongan construir, en un contexto cada vez más marcado por la globalidad.

7.2.4. Para hacer que ese momento llegue, se han adelantado numerosas propuestas con relación a la naturaleza y en algunos casos, incluso a la delimitación de diferentes espacios que deben tener cabida en el plan de ordenación de la Amazonia Colombiana: Los resguardos indígenas, los Parques Nacionales Naturales, las áreas de manejo forestal productor y protector, las reservas

¹¹ Se utiliza aquí la expresión “paz social” en el sentido del ensamble sistémico de valores, principios y “reglas de juego” que permiten la existencia y convivencia tranquilas, sin zozobra, sin temor, sin escrúpulos de conciencia.

campesinas, las cuencas abastecedoras de acueductos, las áreas de exploración y explotación petroleras, entre otras.

Pero hasta ahora estos espacios han sido designados como tal, tan solo con criterio de “ordenamiento” (reunión de elementos de la misma naturaleza) y no de “ordenación”. El salto cualitativo que debe darse ahora consiste precisamente en encontrar la manera de articular estos espacios en un sistema regional en un SER por medio de un plan general de desarrollo que establezca los grandes valores y principios que van a gobernar el fin social hacia el cual se pretende que deba propender ese SER, así como las grandes líneas estratégicas, y sus correspondientes objetivos, necesarios para alcanzar esos fines. Dicho plan debe además delinear de modo general la compatibilización de los recursos disponibles con las necesidades percibidas de acuerdo con sus objetivos.

Ese es un ejercicio difícil para la Amazonia Colombiana, por razones ya referidas. Pero de antemano se reconoce la flexibilidad con la cual debe abordarse el asunto: Por ejemplo, el hecho que la ley haya definido como espacio jurisdiccional formal “único” el territorio perteneciente a seis entidades político administrativas contiguas, de por sí no es condición suficiente para considerar de partida que toda esa área pueda integrarse en un solo sistema regional. Otro punto importante que se debe tomar en consideración es el hecho que muchos de los asentamientos nucleados existentes se establecieron inicialmente como centros de acopio, o campamentos, relacionados con alguna de las bonanzas que han marcado la historia de la Amazonia Colombiana. En consecuencia un buen número de ellos no reúne las condiciones mínimas para permanecer y desarrollarse como centros urbanos sostenibles en el largo plazo. Como colectividad, los habitantes locales están en mora de reconocerlos como tal, para evitar que las redes de infraestructura (de transportes, de comunicaciones, de saneamiento ambiental básico y energéticas), etc., se diseñen bajo el supuesto de que esos pueblos actuales serán nodos permanentes de dichas redes.

7.2.5. Tomar la decisión colectiva de emprender la construcción de uno o varios sistemas regionales, con sus respectivos planes generales de desarrollo, en el contexto de la Amazonia Colombiana, traerá consigo disrupciones para muchos de los actores involucrados.

Por ejemplo, la decisión de cambiar la base productiva en las zonas coqueras de la Amazonia Colombiana, donde se adelanta la erradicación forzosa de cultivos de coca mediante fumigaciones masivas realizadas por la Fuerza Pública, acompañada por un programa de sustitución de cultivos ilícitos, seguramente traerá como consecuencia que el volumen demográfico y la localización espacial de esta población humana ya no sean compatibles con el nuevo patrón de actividades socioeconómicas; que muchas de las infraestructuras, de los equipamientos, e incluso de las estructuras político administrativas existentes (en los cuales se ha invertido la mayor parte del ahorro regional) resulten disfuncionales para la nueva situación creada. Por su parte las propuestas alternativas se han reducido a impulsar cultivos de sustitución de bajo valor por unidad de volumen o peso, para cuya comercialización la precaria infraestructura vial de la Amazonia Colombiana es del todo inadecuada. Mientras no se ventile el establecimiento productivo de otras alternativas de alto valor flores o peces ornamentales, por ejemplo que puedan soportar los costos del transporte aéreo, la Amazonia continuará presenciando la destrucción periódica de lo que en otro contexto dejarían de ser infraestructuras clandestinas y podrían convertirse en nodos de una red de transporte multimodal, como lo afirma el Gobierno Nacional en el plan Sur.

Este es un ejemplo de las consecuencias y costos que la Amazonia Colombiana debe asumir mientras no se configure en uno o varios sistemas regionales con fines, líneas estratégicas, objetivos y propuestas de compatibilización de recursos y resultados definidos en planes generales de desarrollo.

Proposición

Por lo anterior, nos permitimos rendir ponencia favorable para primer debate en el honorable Senado al Proyecto de ley número 155 de 2005 Senado y 332 de Cámara 2005, *por la cual se ordena la elaboración y ejecución del Plan General de Desarrollo Sostenible de la Amazonia Colombiana; se crea el Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana, se determina su composición, sus funciones y su funcionamiento; y se dictan otras disposiciones.*

Presentado a consideración de la Comisión Quinta del honorable Congreso de la República.

Cordialmente,

Mauricio Jaramillo, Coordinador Ponente; *Gonzalo Gómez Gómez*, Coponente, Senadores.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 155 DE 2005 SENADO, 332 DE 2005 CAMARA

por la cual se ordena la elaboración y ejecución del Plan General de Desarrollo Sostenible de la Amazonia Colombiana; se crea el Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana, se determina su composición, sus funciones y su funcionamiento; y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

TITULO I

DEFINICIONES

Artículo 1°. *De la Amazonia Colombiana.* Para los propósitos de la presente ley se entiende como Amazonia Colombiana, aquella fracción que queda dentro del territorio continental colombiano, de la gran unidad ecosistémica reconocida internacionalmente como Cuenca Hidrográfica del Río Amazonas.

Artículo 2°. *Del desarrollo sostenible.* Se entiende la expresión “desarrollo sostenible”, con el siguiente significado: Mejoramiento de la calidad de vida humana de las comunidades locales sin rebasar la capacidad de carga de los sistemas ecológicos que la sustentan.

Artículo 3°. *De la economía sostenible.* Se entiende la expresión “economía sostenible”, como el producto de un desarrollo sostenible; es decir, una economía que asegura el mantenimiento de su capital natural y que puede continuar desenvolviéndose y desarrollándose mediante la adaptación efectiva a la realidad cambiante; para lo cual se apoya en la continua mejoría en sus conocimientos, su organización, su eficiencia y eficacia técnica, nutridas en la sabiduría local.

Artículo 4°. *De la sociedad sostenible.* Se entiende la expresión “sociedad sostenible”, como aquella que vive de conformidad con los siguientes principios:

1. Mejorar la calidad de vida humana local.
2. Respetar y cuidar la comunidad de los seres vivientes.
3. Conservar la vitalidad y diversidad de la Tierra.
4. Mantenerse dentro de la capacidad de carga de la Tierra.

5. Reducir al mínimo la velocidad de agotamiento de aquellos recursos naturales que, para todos los fines prácticos, se deben considerar como no renovables.

6. Facultar a las comunidades locales para que cuiden su propio entorno.

7. Proporcionar un marco nacional para la integración del desarrollo y la preservación.

8. Forjar alianzas transnacionales para la integración del desarrollo y la preservación.

9. Ajustar las actitudes y prácticas personales a los puntos anteriores.

Artículo 5°. *De la calidad de vida.* Se entiende la expresión “calidad de vida”, que corresponde a la “dimensión ambiental”, como la totalidad de los atributos que caracterizan a una sociedad, a una comunidad, o a sus miembros en forma individual, como resultado de la integración entre el nivel de vida, las condiciones de vida y el medio de vida.

Artículo 6°. *Del nivel de vida.* Se entiende la expresión “nivel de vida”, que corresponde a la “dimensión económica”, como la totalidad de la riqueza material acumulada por una sociedad, una comunidad, o sus miembros en forma individual, a través del proceso de producción económica.

Artículo 7°. *De las condiciones de vida.* Se entiende la expresión “condiciones de vida”, que corresponde a la “dimensión social”, como el ambiente social en el cual se desenvuelve una sociedad, una comunidad, o sus miembros en forma individual, reflejado en las fuentes de trabajo productivo, la salud, el ritmo cotidiano de vida, la comodidad, la igualdad, la libertad, la tranquilidad, etc.

Artículo 8°. *Del medio de vida.* Se entiende la expresión “medio de vida”, que corresponde a la “dimensión ecológica”, como los atributos del entorno biofísico de una sociedad, una comunidad, o sus miembros en forma individual, considerado como la oferta básica de recursos naturales a partir de la cual, con la intervención humana, los habitantes locales pueden generar una mayor riqueza y satisfacción sociocultural.

Artículo 9°. *De la capacidad de carga de un ecosistema.* Se entiende la expresión “capacidad de carga de un ecosistema”, como la capacidad que tiene para sustentar organismos sanos y mantener al mismo tiempo su productividad, adaptabilidad y capacidad de renovación.

Artículo 10. *De la preservación ambiental.* Se entiende la expresión “preservación ambiental” como un valor social máximo, a la postura concreta de política ambiental efectiva de acuerdo con la cual una sociedad sostenible regula los diferentes componentes de su contrato social.

El fin social preservacionista implica aceptar la necesidad de lograr un proceso de desenvolvimiento y desarrollo de la sociedad en el cual, con base en la progresiva participación autorregulada de las comunidades locales, se busca crear y mantener las condiciones adecuadas para un mejoramiento permanente y continuado de la calidad de vida de estas comunidades, garantizando la máxima satisfacción de las necesidades y aspiraciones de las generaciones presentes y futuras, y, fomentando una dinámica social constructiva y duradera, capaz de movilizar a las personas y a las instituciones hacia una gestión de la producción y el aprovechamiento de sus propios recursos y fuerzas, con el mínimo de incidencias que van en contra de los niveles potenciales de la capacidad de carga del territorio en el cual están asentadas dichas comunidades humanas.

La implementación del fin social preservacionista requiere de la aplicación de una estrategia de índole general fundamental, que tiene como propósito la “conservación ambiental”; y, de una estrategia de índole especial, complementaria de la anterior, que tiene como propósito la “protección ecológica”. La intensidad de

aplicación de cada una de estas dos estrategias debe balancearse según las características específicas y particulares de cada lugar concreto; pero, en términos globales, la segunda estrategia siempre debe considerarse como subordinada a las necesidades de la primera.

Artículo 11. *De la conservación ambiental.* Se entiende la expresión “conservación ambiental” como la estrategia de índole general fundamental para la implementación efectiva del fin social preservacionista.

La estrategia conservacionista tiene como propósito, dentro de lo posible, y sin perjuicio para el logro del pleno desenvolvimiento socionómico y socioeconómico de las comunidades humanas locales, regular y reducir dinámicamente las pérdidas y los daños que se produzcan en los sistemas ecológicos y, en especial, las pérdidas de productividad potencial de la biósfera, debidas a actuaciones humanas abusivas y a menudo hechas de modo irreflexivo, dado que estas alteraciones pueden llegar a ser contrarias al hombre mismo.

Los derroteros e instrumentos concretos de la conservación ambiental se construyen sobre la base de:

- No sacrificar la calidad de vida humana en aras de un proteccionismo absolutista e irreflexivo de la naturaleza.
- No sacrificar la naturaleza en aras del poder económico individualista.
- No sacrificar los niveles de bienestar económico, social y psíquico de las colectividades humanas actuales.
- No sacrificar los niveles de bienestar económico, social y psíquico de las colectividades humanas venideras.

Artículo 12. *De la protección ecológica.* Se entiende la expresión “protección ecológica” como la estrategia de índole especial, complementaria de la anterior, para la implementación efectiva del fin social preservacionista.

Mediante la estrategia proteccionista una sociedad se esfuerza por mantener, en su sitio original, eventos específicos y particulares de los Sistemas de Sustentación Natural que se ven amenazados por el hombre, bajo circunstancias en las que su destrucción no resulta indispensable para garantizar la satisfacción de unas necesidades básicas para la comunidad humana local, e, inclusive, cuando por motivos productivos, científicos, culturales o recreativos, de grupos humanos mayores, se impone su mantenimiento.

Artículo 13. *De la autonomía.* Se entiende el principio de la “autonomía” previsto en la Constitución Política de Colombia de 1991, como la optimización en términos de eficiencia y eficacia del uso social que hace la comunidad local de sus propios recursos, atributos y potencialidades.

Teniendo en cuenta que el dinamismo de cualquier región radica en su gente, o, más específico aún, en el contrato social entre su gente, es necesario que estos lleguen a sentir que tienen el pleno control de su territorio, que tienen la posibilidad de preservar sus raíces y sus lenguas, que tienen la autoridad – y, por ende, también la responsabilidad, única, indefectible e indelegable para desarrollar sus propios patrones culturales y socioeconómicos de manera comprensiva, dentro del marco de unas relaciones cualitativamente enriquecedoras con los demás componentes del país.

TITULO II GESTION AMBIENTAL DE LA AMAZONIA COLOMBIANA

Artículo 14. *De la gestión ambiental de la amazonia colombiana.* La gestión ambiental de la Amazonia Colombiana es el ensamble

sistémicamente coherente de las acciones y actividades dirigido a mejorar, de manera sostenible, las condiciones de vida, el medio de vida y el nivel de vida, que integran la calidad de vida de la totalidad de los habitantes, actuales y futuros, de la Amazonia Colombiana, tanto en las áreas urbanas, como en las áreas rurales.

La gestión ambiental de la Amazonia Colombiana se fundamenta en la existencia de, y corresponde a la ejecución del Plan General de Desarrollo Sostenible a que se refiere el artículo 15 de esta ley.

La gestión ambiental de la Amazonia Colombiana es responsabilidad, en forma mancomunada, de todos los habitantes locales y de las administraciones de las entidades territoriales correspondientes, con especial énfasis en la responsabilidad de las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, de acuerdo con lo previsto en la Constitución Política de Colombia. En consecuencia, cada dependencia de las diferentes entidades territoriales relacionadas con el territorio de la Amazonia Colombiana, así como todas las demás instituciones públicas de todos los niveles, y las personas naturales y jurídicas del sector privado, deberán ajustar sus planes, programas y proyectos, en lo que afectan a la Amazonia Colombiana dentro de sus respectivos campos de actuación, al Plan General de Desarrollo sostenible (artículo 15 de la presente ley).

Parágrafo 1°. Con el propósito de actuar como instancias técnicas con funciones dinamizadoras y coheroras de la gestión ambiental, los habitantes locales y las administraciones de las entidades territoriales de la Amazonia Colombiana cuentan con el apoyo de las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible, que, en su calidad de entes corporativos integrados por las entidades territoriales, son las ejecutoras de la política ambiental nacional a escala regional, en el marco del Sistema Nacional Ambiental (SINA), bajo la rectoría del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

Artículo 15. *Del Plan General de Desarrollo Sostenible de la Amazonia Colombiana.* En la Amazonia Colombiana deberá formularse y ponerse en ejecución un Plan General de Desarrollo sostenible, dirigido al mejoramiento duradero de la calidad de vida de todos los habitantes locales, actuales y futuros, tanto en las áreas urbanas, como rurales.

Este Plan General de Desarrollo sostenible de la Amazonia Colombiana debe quedar oficializado dentro de los doce (12) meses siguientes a partir de la entrada en vigencia de esta ley. Una vez aprobado por medio de los mecanismos apropiados, será de obligatorio cumplimiento para todas las partes.

Para la formulación de este Plan General de Desarrollo sostenible de la Amazonia Colombiana se considerará como “largo plazo” el horizonte de planificación mínimo de tres (3) generaciones humanas; como “mediano plazo” una (1) generación; y, como fecha culminante para el “corto plazo” se tomará el 31 de diciembre de 2011.

TITULO III

CONSEJO DE PLANIFICACION AMBIENTAL DE LA AMAZONIA COLOMBIANA

Artículo 16. *Del Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana.* Créase el Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana como organismo de asesoría y de coordinación para la formulación, la aprobación y el seguimiento de la ejecución del Plan General de Desarrollo sostenible y del Plan de Gestión Ambiental de la Amazonia Colombiana.

Las funciones del Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana son:

a) Actuar como organismo consultivo para la formulación y tramitación del Plan General de Desarrollo sostenible y del Plan de Gestión Ambiental de la Amazonia Colombiana;

b) Asesorar a las autoridades competentes en el desarrollo y aplicación del Plan General de Desarrollo Ambiental y del Plan de Gestión Ambiental de la Amazonia Colombiana, y, en la determinación de las medidas necesarias para su ejecución;

c) Conceptuar sobre la inclusión y supresión de proyectos de gestión ambiental y auspiciar la formulación de nuevos proyectos con base en las propuestas que al respecto presentan las autoridades competentes y las asociaciones de ciudadanos debidamente constituidas;

d) Propiciar la participación de las entidades territoriales en planes, programas y proyectos que adelanten y pretendan adelantar instituciones públicas y privadas de orden regional, nacional e internacional que tengan interés para la gestión ambiental de la Amazonia Colombiana;

e) Actuar como unidad coordinadora nacional e interlocutor técnico pertinente en nombre de Colombia ante las instancias del Tratado de Cooperación Amazónica (TCA), firmado el día 3 de julio de 1978 y la Declaración de la Amazonia firmado el día 6 de mayo de 1989;

f) Promover e impulsar la constitución y desarrollo de grupos interdisciplinarios locales de discusión sobre la gestión ambiental de la Amazonia Colombiana;

g) Promover la discusión sobre la aplicación de prioridades y de criterios para el desarrollo de las líneas programáticas de la gestión ambiental de la Amazonia Colombiana;

h) Sugerir mecanismos y fuentes de financiación que permitan la ejecución de proyectos de gestión ambiental de la Amazonia Colombiana;

i) Estimular la identificación y la apreciación de las necesidades y aspiraciones ambientales sentidas por los habitantes de la Amazonia Colombiana, de sus intereses ambientales y de las maneras de satisfacerlos;

j) Estimular la medición de la satisfacción y aprobación ciudadana de la gestión ambiental de la Amazonia Colombiana;

k) Darse su propio reglamento de acuerdo con las normas vigentes; y

l) Las demás funciones que le asignen normas específicas.

Artículo 17. *De la composición del Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana.* El Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana estará compuesto por las siguientes personas:

- Los Gobernadores de los departamentos que, total o parcialmente, queden incluidos en la Amazonia Colombiana definida en el artículo 1° de la presente ley.

- Un Alcalde, escogido por sus pares, por cada uno de los departamentos que, total o parcialmente, quedan incluidos en la Amazonia Colombiana definida en el artículo 1° de la presente ley (sólo serán elegibles Alcaldes correspondientes a aquellos municipios de los cuales, como mínimo, el veinticinco por ciento de su territorio municipal queda incluido en la Amazonia Colombiana definida en el artículo 1° de la presente ley).

- Un Diputado, escogido por sus pares, por cada uno de los departamentos que, total o parcialmente, quedan incluidos en la Amazonia Colombiana definida en el artículo 1° de la presente ley.

Un Concejal, escogido por sus pares, por cada uno de los departamentos que, total o parcialmente, quedan incluidos en la Amazonia Colombiana definida en el artículo 1° de la presente ley (sólo serán elegibles Concejales correspondientes a aquellos municipios de los cuales, como mínimo, el veinticinco por ciento de su territorio municipal queda incluido en la Amazonia Colombiana definida en el artículo 1° de la presente ley).

Un representante, escogido por sus pares, de las entidades territoriales indígenas por cada uno de los departamentos que, total o parcialmente, quedan incluidos en la Amazonia Colombiana definida en el artículo 1° de la presente ley (sólo serán elegibles representantes correspondientes a aquellas entidades territoriales indígenas de las cuales, como mínimo, el veinticinco por ciento de su territorio queda incluido en la Amazonia Colombiana definida en el artículo 1° de la presente ley).

Un representante, escogido por sus pares, de las instituciones educativas por cada uno de los departamentos que, total o parcialmente, quedan incluidos en la Amazonia Colombiana definida en el artículo 1° de la presente ley (sólo serán elegibles representantes correspondientes a instituciones educativas localizadas en municipios de los cuales, como mínimo, el veinticinco por ciento de su territorio queda incluido en la Amazonia Colombiana definida en el artículo 1° de la presente ley).

Los Directores Generales de las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible cuyo espacio jurisdiccional formal queda total o parcialmente incluido en la Amazonia Colombiana definida en el artículo 1° de la presente ley.

Parágrafo 1°. La pertenencia al Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana es nominal y, por tanto, no es delegable.

Parágrafo 2°. El período para el ejercicio de sus funciones de los integrantes del Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana es de cuatro (4) años a partir de la fecha en la cual la Secretaría del Consejo emita el acto administrativo de conformación del Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana. Para aquellas personas cuya presencia en el Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana se origina en la detención de un cargo oficial, el proceso de reemplazo se realizará en concordancia con sus períodos legales como dignatarios.

Artículo 18. *Vigencia.* Esta ley rige a partir de su promulgación; modifica, en lo pertinente, las normas sobre la materia; y, deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Artículo 19. *Transitorio.* Del funcionamiento del Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana. El Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana deberá reunirse por primera vez dentro de los tres (3) meses calendario de la entrada en vigencia de esta ley, y, tendrá un plazo máximo

de seis (6) meses calendario para expedir su propio reglamento definitivo.

Mientras tanto, el Director General de la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Sur de la Amazonia, Corpoamazonia, actuará como Presidente del Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana, y lo convocará; así mismo, provisionalmente, el Asesor Jurídico de esta misma Corporación actuará como Secretario del Consejo.

El reglamento definitivo deberá contemplar todos los aspectos administrativos pertinentes para asegurar el cabal funcionamiento del Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana.

Proposición

Por lo anterior, nos permitimos rendir ponencia favorable para primer debate en el honorable Senado al Proyecto de ley número 155 de Senado y 332 de Cámara de 2005, por la cual se ordena la elaboración y ejecución del Plan General de Desarrollo Sostenible de la Amazonia Colombiana; se crea el Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana, se determina su composición, sus funciones y su funcionamiento; y se dictan otras disposiciones.

Presentado a consideración de la Comisión Quinta del honorable Congreso de la República.

Cordialmente,

Mauricio Jaramillo, Coordinador Ponente; *Gonzalo Gómez Gómez*, Coponente, Senadores.

C O N T E N I D O

Gaceta número 807 - Viernes 11 de noviembre de 2005
SENADO DE LA REPUBLICA

Págs.

PONENCIAS

Ponencia para primer debate y texto del articulado al Proyecto de ley número 72 de 2005 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio), celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional”, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005)	1
Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 155 de 2005 Senado, 332 de 2005 cámara, por la cual se ordena la elaboración y ejecución del Plan General de Desarrollo Sostenible de la Amazonia Colombiana; se crea el Consejo de Planificación Ambiental de la Amazonia Colombiana, se determina su composición, sus funciones y su funcionamiento; y se dictan otras disposiciones	7