



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVII - N° 620

Bogotá, D. C., lunes, 27 de agosto de 2018

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 19 DE 2018 SENADO

por medio de la cual se reglamenta la reproducción humana asistida, la procreación con asistencia científica y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 24 de agosto de 2018

Honorable Senador

CARLOS EDUARDO ENRÍQUEZ MAYA

Presidente de la Comisión Primera Constitucional Permanente

Senado de la República.

E. S. D.

Asunto: Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de ley número 19 de 2018 Senado, *por medio de la cual se reglamenta la reproducción humana asistida, la procreación con asistencia científica y se dictan otras disposiciones.*

Apreciado señor Presidente:

En cumplimiento del honroso encargo que me hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República el pasado 09 de agosto de 2018, y en desarrollo de lo dispuesto en la Ley 5ª de 1992 artículos 150, 153 y 156, en mi calidad de ponente, me permito radicar Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de ley número

19 de 2018 Senado, *por medio de la cual se reglamenta la reproducción humana asistida, la procreación con asistencia científica y se dictan otras disposiciones,* en la Secretaría de la Comisión.

Cordialmente,

ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA.

Senador de la República.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 19 DE 2018 SENADO

por medio de la cual se reglamenta la reproducción humana asistida, la procreación con asistencia científica y se dictan otras disposiciones.

Palabras clave: Reproducción humana asistida, procreación con asistencia científica, infertilidad, gametos, aportante, depositante, donante, receptora, cigoto, fecundación in vitro, inseminación artificial, uso solidario del vientre, reglamentación, prohibición de lucro, derecho a la información.

Instituciones clave: *Comisión Nacional de Reproducción Humana Asistida, Ministerio de Salud y de Protección Social, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), Superintendencia Nacional de Salud, Tribunal Nacional de Ética, Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (Invima).*

I. INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente documento es realizar un análisis detallado del Proyecto de ley número 19 de 2018 Senado (de ahora en adelante, “el proyecto de ley”) para determinar la conveniencia de los cambios propuestos al ordenamiento jurídico colombiano. En otras palabras, se busca determinar si el proyecto de ley debe continuar su trámite (con o sin modificaciones) en el Congreso de la República o, por el contrario, debe ser archivado.

La presente ponencia consta de las siguientes secciones:

- I. Introducción.
- II. Trámite y Antecedentes.
- III. Objeto y contenido del proyecto de ley.
- IV. Argumentos de la Exposición de Motivos.
- V. Marco normativo.
 - Marco constitucional.
 - Marco legal.
 - Marco jurisprudencial.
- VI. Consideraciones del ponente.
- VII. Conclusión.
- VIII. Proposición.

II. TRÁMITE Y ANTECEDENTES

El presente proyecto de ley, del cual soy autor, fue radicado el jueves 23 de julio de 2018 en la Secretaría General del Senado de la República.

El día 1° de agosto de 2018, el proyecto de ley fue recibido por la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República y el jueves 09 de agosto del mismo año, –mediante Acta MD-01– se me designó como ponente de la iniciativa para el Primer Debate.

III. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley tiene por objeto reglamentar las técnicas de reproducción humana asistida y las relaciones que de estas técnicas surgen entre

sujeto donante, sujeto receptor, uso de útero, médico y ser humano procreado.

El texto contiene 40 artículos, incluida la vigencia. Se divide en ocho capítulos de la siguiente forma: En el Capítulo I define el objeto del proyecto; en el Capítulo II define los conceptos que van a ser tratados a lo largo del proyecto de ley; en el Capítulo III se definen las reglas para la aplicación de los procedimientos estipulados en la presente propuesta; en el Capítulo IV se reglamenta el uso de los gametos; en el Capítulo V se crean las disposiciones en torno al consentimiento jurídico; en el Capítulo VI se trata el tema de la filiación; en el Capítulo VII se reglamenta el caso excepcional de la reproducción póstuma; en el Capítulo VIII se definen las normas de la reserva; en el Capítulo IX se reglamenta el tema del uso del vientre; en el Capítulo X se incluyen las prohibiciones; en el Capítulo XI se crea la Comisión Nacional de Reproducción Humana Asistida; en el Capítulo XII se incluye la regulación de los centros y equipos biomédicos y en el Capítulo XIII se crean las sanciones y se incluye la vigencia del proyecto de ley.

IV. ARGUMENTOS DE LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los principales argumentos esbozados en la Exposición de Motivos del proyecto buscan demostrar la necesidad que existe en Colombia de llenar los vacíos jurídicos que en la actualidad se evidencian frente al tema de la fecundación por medio de técnicas asistidas. El proyecto se basa en una serie de antecedentes históricos nacionales y de otros países que demuestran la viabilidad de este método para la procreación humana y la conformación de una familia en casos en los que los padres, por medios naturales, se ven incapaces de lograrlo.

Por su parte, el proyecto se centra en varios antecedentes jurídicos en el país que demuestran que estas prácticas no están expresamente restringidas y, por el contrario, obedecen al reconocimiento de los derechos sexuales y reproductivos de una persona, haciendo un claro énfasis en la necesidad de su regulación.

V. MARCO NORMATIVO

• MARCO CONSTITUCIONAL

El texto del proyecto ha sido redactado a la luz de nuestra Carta Política en los siguientes artículos:

“**Artículo 13.** Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua,

religión, opinión política o filosófica. El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados. El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan”.

“**Artículo 16.** Todas las personas tienen derecho al libre desarrollo de su personalidad sin más limitaciones que las que imponen los derechos de los demás y el orden jurídico”.

“**Artículo 42.** La familia es el núcleo fundamental de la sociedad. Se constituye por vínculos naturales o jurídicos, por la decisión libre de un hombre y una mujer de contraer matrimonio o por la voluntad responsable de conformarla.

El Estado y la sociedad garantizan la protección integral de la familia. La ley podrá determinar el patrimonio familiar inalienable e inembargable.

La honra, la dignidad y la intimidad de la familia son inviolables.

Las relaciones familiares se basan en la igualdad de derechos y deberes de la pareja y en el respeto recíproco entre todos sus integrantes.

Cualquier forma de violencia en la familia se considera destructiva de su armonía y unidad, y será sancionada conforme a la ley.

Los hijos habidos en el matrimonio o fuera de él, adoptados o procreados naturalmente o con asistencia científica, tienen iguales derechos y deberes. La ley reglamentará la progeneración responsable.

La pareja tiene derecho a decidir libre y responsablemente el número de sus hijos y deberá sostenerlos y educarlos mientras sean menores o impedidos.

Las formas del matrimonio, la edad y capacidad para contraerlo, los deberes y derechos de los cónyuges, su separación y la disolución del vínculo se rigen por la ley civil.

Los matrimonios religiosos tendrán efectos civiles en los términos que establezca la ley.

Los efectos civiles de todo matrimonio cesarán por divorcio con arreglo a la ley civil.

También tendrán efectos civiles las sentencias de nulidad de los matrimonios religiosos dictadas por las autoridades de la respectiva religión, en los términos que establezca la ley.

La ley determinará lo relativo al estado civil de las personas y los consiguientes derechos y deberes”.

TRATADOS INTERNACIONALES

Convención Americana sobre Derechos Humanos

“Artículo 17, numeral 2. Se reconoce el derecho del hombre y la mujer a contraer matrimonio y a fundar una familia si tienen la edad y las condiciones requeridas para ello por las leyes internas, en la medida en que estas no afecten el principio de no discriminación establecido en esta convención”.

• MARCO LEGAL

El proyecto de ley se relaciona con lo dispuesto en las siguientes normas jurídicas:

– Código Civil.

– Decreto ley 1260 de 1970.

• MARCO JURISPRUDENCIAL

– Sentencia T-274 del 2 de mayo de 2015. M. P. Jorge Iván Palacio Palacio.

“En consecuencia, al analizar la procedencia de la acción de tutela para los tratamientos de reproducción asistida desde una perspectiva diferente a la que hasta ahora ha dado esta Corporación, se pretende dar un enfoque diferente a ese estudio, a partir del derecho a la salud reproductiva y otros derechos relacionados. A juicio de la Sala, las consecuencias de la imposibilidad de procrear de manera biológica van más allá de un proyecto de vida y su estudio no puede quedar limitado al simple examen de si otorgar o no los tratamientos de reproducción asistida afecta o pone en peligro la vida o integridad personal del paciente. De hecho, en algunas sentencias la Corte trató de dar un matiz en esta clase de asuntos, al hacer referencia a los derechos sexuales y reproductivos como un componente sobre el estudio para conceder los tratamientos de fertilidad de manera excepcional. Tal es el caso, como se expuso en acápites anteriores, de la sentencia T-528 de 2014, donde incluso se exhortó al Ministerio de Salud y Protección Social para que iniciara la discusión de la política pública que incluyera la posibilidad de incluir esa clase de tratamientos en el Plan Obligatorio de Salud”.

VI. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), la infertilidad se reconoce como una patología y se explica como “una enfermedad del sistema reproductivo definida por el fracaso para

lograr un embarazo clínico después de 12 meses de relaciones sexuales regulares sin protección”. Aunque la infertilidad puede ser un problema tanto femenino como masculino, en Colombia, de acuerdo con la más reciente Encuesta Nacional de Demografía y Salud (ENDS), el 47.7% de las mujeres en edades entre los 13 a 49 años y de los 15 a los 49 que no han podido quedar embarazadas reporta como problema dificultades de su parte. El porcentaje de mujeres que desean tener un hijo y no ha sido posible por problemas de infertilidad es mayor en edades entre los 40 a 44 años con 25.4%, seguido del rango de edad entre los 35 a 39 con 22.8%.

Esta situación ha incentivado a que las parejas que se ven incapaces de procrear por medios naturales acudan cada vez más a los especialistas y a nuevas metodologías para lograrlo. Según cifras del Instituto de Fertilidad Humana en Colombia (Inser), al año aproximadamente 6 mil mujeres acuden a especialistas para ser madres y, en el último año, se incrementó en 30% la consulta de mujeres que acuden a tratamientos de fertilidad en el país. Esto se ve reflejado en los numerosos casos que se presentan de gestación subrogada o alquiler de vientres, en los que, de manera solidaria o a cambio de un monto de dinero estipulado, se utiliza el útero de una mujer a fin de sustituir artificialmente la imposibilidad natural de procrear de otra que sufra de esterilidad.

Si bien la práctica de alquiler de vientres no está regulada en Colombia, la ley tampoco la prohíbe expresamente. De hecho, según la Corte Constitucional, el artículo 42 de la Constitución legitima jurídicamente las técnicas de reproducción asistida, dentro de las cuales se ubica la maternidad subrogada o sustituta, al prever que “los hijos habidos en el matrimonio o fuera de él, adoptados o procreados naturalmente o con asistencia científica, tienen iguales derechos y deberes”. Para la Corte, la maternidad sustituta es un “mecanismo positivo para resolver los problemas de infertilidad de las parejas”, poniendo de manifiesto la necesidad de regular la materia para evitar, por ejemplo, la mediación lucrativa entre las partes, la desprotección de los derechos e intereses del recién nacido y los conflictos que se originan cuando surgen desacuerdos entre los involucrados.

Actualmente, la gestación subrogada es legal en Estados Unidos, Rusia, Ucrania, Grecia, Georgia, Portugal y Canadá. En todos ellos esta modalidad reproductiva está permitida para extranjeros, mientras que, para las parejas homosexuales y los hombres solos, existen bastantes restricciones en su acceso, al punto de que tan solo la legislación canadiense y de algunos estados estadounidenses permite este método reproductivo para este modelo de familia. Los costos de este alquiler varían entre países, teniendo en cuenta que, aunque

solo algunos permiten esta práctica de manera legal, es común encontrar numerosos casos en países donde aún no está regulada pero que los incentivos económicos abren paso al crecimiento de un mercado en esta materia. Se estima que un alquiler de vientre puede llegar a costar hasta 100.000 dólares en Estados Unidos, mientras que en India, Tailandia, Ucrania y Georgia este costo puede ascender hasta los 50 mil dólares. Por su parte, se estima que en Colombia el costo de esta práctica oscila entre los 2 mil y los 15 mil dólares, una cifra considerablemente baja, que genera mayores incentivos para que el mercado de alquiler nacional se haya instituido como un atractivo para nacionales y extranjeros.

Uno de los argumentos que más peso tiene entre los escolares y académicos que han estudiado la materia es la posibilidad que existe de generar un daño físico a la madre sustituta, o un daño emocional y psicológico para el niño en el momento del desprendimiento de su madre natural. Sin embargo, estudios realizados en la materia han demostrado que el alquiler de vientre solidario, el cual se hace de manera consciente y sin un pago por el servicio, no generó un daño significativo, ni físico, ni emocional para la madre sustituta en el proceso de gestación y entrega del recién nacido (Humbyrd, 2009). De hecho, la experiencia demuestra que el riesgo que se experimenta durante el proceso de gestación para una madre sustituta no difiere del proceso ordinario de gestación de cualquier madre en embarazo (Andrews, 1995). Cuando se examina el bienestar del niño que ha sido concebido por este método a mediano y largo plazo, los estudios demuestran que estos niños no presentan diferencias en ningún indicador de bienestar en comparación con niños concebidos de manera natural (Golombok *et al.*, 2011). Además, la evidencia demuestra que las parejas que buscan este tipo de método para procrear presentan mayor estabilidad que una pareja promedio, indicando que un hijo gestado en vientre alquilado puede llegar a disfrutar de mejores condiciones familiares que otros niños (Andrews, 1995).

Los derechos sexuales y reproductivos han sido reconocidos como derechos humanos y, por lo tanto, como derechos reconocidos por la Constitución colombiana. Estos derechos parten de la base del reconocimiento que la igualdad, equidad de género y la emancipación de la mujer son esenciales para la promoción de la dignidad y el progreso de la humanidad en condiciones de justicia social. Con esto en mente, resulta necesario examinar la viabilidad de la regulación de estas prácticas en Colombia, partiendo de la premisa de que todos los colombianos tienen un derecho a conformar una familia y, sobre todo, entendiendo la realidad del país en donde estos procedimientos se llevan a cabo con frecuencia y representan un

peligro para la integridad de las partes debido a su falta de reglamentación.

Bibliografía:

- Andrews, Lori. (1995). Beyond doctrinal boundaries: A legal framework for surrogate motherhood. *Virginia Law Review* 81: 2343-2375.

- Golombok, Susan, Jennifer Readings, Lucy Blake, Polly Casey, Alex Marks, and Vasanti Jadva. 2011. Families created through surrogacy: Mother-child relationships and children's psychological adjustment at age 7. *Development Psychology* 47: 1579-1588.

- Humbyrd, Casey. (2009). Fair trade international surrogacy. *Developing World Bioethics* 9: 111-118.

- Instituto de Fertilidad Humana (Inser). <https://www.inser.com.co/>

- Organización Mundial de la Salud (OMS). Tomado de <http://www.who.int/topics/infertility/es/>

- Profamilia. (2015). Encuesta Nacional de Demografía y Salud. Tomado de <https://profamilia.org.co/investigaciones/ends/>

CONCLUSIÓN

En nuestra opinión, el proyecto de ley bajo estudio debe continuar su trámite en el Congreso de la República, por las consideraciones expuestas en el aparte anterior.

VII. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones y argumentos, en el marco de la Constitución Política y la ley, propongo a los honorables Senadores de la Comisión Primera del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de ley número 19 de 2018 Senado, *por medio de la cual se reglamenta la reproducción humana asistida, la procreación con asistencia científica y se dictan otras disposiciones*, de acuerdo con el texto original.

Con toda atención,



ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA.

Senador de la República.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 23 DE 2018 SENADO

por la cual se reglamentan las prácticas de la Eutanasia y la asistencia al suicidio en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 24 de agosto de 2018.

Honorable Senador

CARLOS EDUARDO ENRÍQUEZ MAYA

Presidente de la Comisión Primera Constitucional Permanente

Senado de la República

E. S. D.

Asunto: Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de ley número 23 de 2018 Senado, *por la cual se reglamentan las prácticas de la Eutanasia y la asistencia al suicidio en Colombia y se dictan otras disposiciones.*

Apreciado Señor Presidente:

En cumplimiento del honroso encargo que me hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República el pasado 09 de agosto de 2018, y en desarrollo de lo dispuesto en la Ley 5ª de 1992 artículos 150, 153 y 156, en mi calidad de Ponente, me permito radicar Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de ley número 23 de 2018 Senado, *por la cual se reglamentan las prácticas de la Eutanasia y la asistencia al suicidio en Colombia y se dictan otras disposiciones*, en la Secretaría de la Comisión.

Cordialmente,



ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA.

Senador de la República.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 23 DE 2018 SENADO

por la cual se reglamentan las prácticas de la Eutanasia y la asistencia al suicidio en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Palabras clave: Eutanasia, suicidio asistido, médico tratante, médico de referencia, enfermedad terminal, decisión informada.

Instituciones clave: Ministerio de Salud y de Protección Social.

I. INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente documento es realizar un análisis detallado del Proyecto de ley número 23 de 2018 Senado (de ahora en adelante, “el proyecto de ley”) para determinar la conveniencia de los cambios propuestos al ordenamiento jurídico colombiano. En otras palabras, se busca determinar si el proyecto de ley debe continuar su trámite (con o sin modificaciones) en el Congreso de la República o, por el contrario, debe ser archivado.

La presente Ponencia consta de las siguientes secciones:

- Introducción.
- Trámite y Antecedentes.
- Objeto y contenido del proyecto de ley.
- Argumentos de la Exposición de Motivos.
- Marco normativo.
- Marco jurisprudencial.
- Consideraciones del ponente.
- Conclusión.
- Proposición.

II. TRÁMITE Y ANTECEDENTES

El presente proyecto de ley fue radicado el jueves 23 de julio de 2018 en la Secretaría General del Senado de la República, del cual es autor el honorable Senador Armando Benedetti Villaneda.

El día 1° de agosto de 2018, el proyecto de ley fue recibido por la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado de la República y el jueves 09 de agosto del mismo año –mediante Acta MD-01– se me designó como ponente de la iniciativa para el primer debate.

III. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley tiene por objeto reglamentar integral y rigurosamente la forma en que se atenderán las solicitudes de los pacientes sobre la terminación de su vida en condiciones dignas y humanas; los procedimientos necesarios para tal fin y la práctica de la eutanasia y la asistencia al suicidio, por los respectivos médicos tratantes, así

como establecer los mecanismos que permitan controlar y evaluar la correcta realización de la eutanasia y el suicidio asistido, atendiendo al deber del Estado de proteger la vida.

El texto se encuentra contenido en 13 artículos: el artículo 1° contiene el objeto del proyecto de ley; los artículos 2°, 3°, 4°, 5° y 6° establecen las condiciones para practicar la eutanasia o asistir al suicidio y los procedimientos de cuidado debido, así como los requisitos y el contenido de la solicitud de terminación de la vida; el artículo 7° señala la obligatoriedad de los médicos tratantes de completar un registro médico eutanásico; los artículos 8°, 9° y 10° crean y señalan las funciones y composición de la Comisión Nacional de Evaluación y Control Posterior de Procedimientos Eutanásicos y Suicidio Asistido; el artículo 11 modifica los artículos 106 (homicidio por piedad) y 107 (inducción o ayuda al suicidio) del Código Penal; el 12 establece una cláusula especial para la protección de los derechos del paciente y, finalmente, el 13 señala la vigencia de la ley y derogatorias.

IV. ARGUMENTOS DE LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los principales argumentos esbozados en la Exposición de Motivos del Proyecto parten de la definición del Estado colombiano como un Estado Social de Derecho fundado sobre el respeto a la dignidad humana.

Seguidamente se hace un recuento de los pronunciamientos de la Corte Constitucional en la materia, resaltando que para el Alto Tribunal “el derecho a la vida no puede reducirse a la mera subsistencia, sino que implica el vivir adecuadamente en condiciones de dignidad” y que en el año 1997 exhortó al Congreso para que regule el tema de la muerte digna. Esta exhortación fue reiterada en el año 2014, con el objetivo de brindar seguridad jurídica al procedimiento de la Eutanasia y señalando “la ausencia de legislación y protocolos médicos como obstáculos para la plena vigencia de los derechos fundamentales”.

Adicionalmente se presenta una comparación con la legislación de Holanda, Bélgica, Finlandia y Estados Unidos en materia de Eutanasia, con el propósito de evidenciar cómo este procedimiento se ha venido abriendo paso en diferentes ordenamientos jurídicos.

V. MARCO NORMATIVO

• MARCO CONSTITUCIONAL

El texto del proyecto ha sido redactado a la luz de nuestra Carta Política en los siguientes artículos:

“**Artículo 1°.** Colombia es un Estado Social de Derecho, organizado en forma de República Unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.”.

“**Artículo 2°.** Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional; mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”.

“**Artículo 16.** Todas las personas tienen derecho al libre desarrollo de su personalidad sin más limitaciones que las que imponen los derechos de los demás y el orden jurídico”.

• MARCO LEGAL

El proyecto de ley se relaciona con lo dispuesto en las siguientes normas jurídicas:

– Código Penal Colombiano. Ley 599 de 2000. Artículo 326.

– Resolución número 1216 de 2015 del 20 de abril del mismo año, expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social.

• MARCO JURISPRUDENCIAL

Sentencia C-239 del 20 de mayo de 1997. M. P. Carlos Gaviria Díaz

“El deber del Estado de proteger la vida debe ser entonces compatible con el respeto a la dignidad humana y al libre desarrollo de la personalidad. Por ello, la Corte considera que frente a los enfermos terminales que experimentan intensos sufrimientos, este deber estatal cede frente al consentimiento informado del paciente que desea morir en forma digna. En efecto, en este caso, el deber estatal se debilita considerablemente por cuanto, en virtud de los informes médicos, puede sostenerse que, más allá de toda duda razonable, la muerte es inevitable en un tiempo relativamente corto. En cambio, la decisión de cómo enfrentar la muerte adquiere una importancia decisiva para el enfermo terminal, que sabe que no puede ser

curado, y que por ende no está optando entre la muerte y muchos años de vida plena, sino entre morir en condiciones que él escoge, o morir poco tiempo después en circunstancias dolorosas y que juzga indignas. El derecho fundamental a vivir en forma digna implica entonces el derecho a morir dignamente, pues condenar a una persona a prolongar por un tiempo escaso su existencia, cuando no lo desea y padece profundas aflicciones, equivale no sólo a un trato cruel e inhumano, prohibido por la Carta, sino a una anulación de su dignidad y de su autonomía como sujeto moral. La persona quedaría reducida a un instrumento para la preservación de la vida como valor abstracto.

El Estado no puede oponerse a la decisión del individuo que no desea seguir viviendo y que solicita le ayuden a morir, cuando sufre una enfermedad terminal que le produce dolores insoportables, incompatibles con su idea de dignidad. Por consiguiente, si un enfermo terminal que se encuentra en las condiciones objetivas que plantea el Código Penal considera que su vida debe concluir, porque la juzga incompatible con su dignidad, puede proceder en consecuencia, en ejercicio de su libertad, sin que el Estado esté habilitado para oponerse a su designio, ni impedir, a través de la prohibición o de la sanción, que un tercero le ayude a hacer uso de su opción. No se trata de restarle importancia al deber del Estado de proteger la vida, sino de reconocer que esta obligación no se traduce en la preservación de la vida sólo como hecho biológico”.

Sentencia T-970 del 15 de diciembre de 2014. M. P. Luis Ernesto Vargas Silva.

Esta sentencia resolvió conceder la acción de tutela interpuesta y ordenó al Ministerio de Salud y Protección Social que se emita una directriz y disponga todo lo necesario para que los hospitales, clínicas, IPS, EPS y, en general, prestadores del servicio de salud, conformen el comité interdisciplinario del que trata esta sentencia y cumplan con las obligaciones emitidas en esta decisión. Además, exhortó al Congreso de la República a que proceda a regular el derecho fundamental a morir dignamente, tomando en consideración los presupuestos y criterios establecidos en esta providencia. La sentencia continuó afirmando que:

“Lejos de ser preguntas abiertas, los interrogantes planteados muestran la estrecha relación que tiene el derecho a la muerte digna con la dignidad humana. En criterio de esta Sala, morir dignamente involucra aspectos que garantizan que luego de un ejercicio sensato e informado de toma de decisiones, la persona pueda optar por dejar de vivir una vida con sufrimientos y dolores intensos. Le permite alejarse de tratamientos tortuosos que, en vez de causar mejoras en su salud, lo único que hacen es atentar contra la dignidad de los pacientes. Cada persona sabe qué

es lo mejor para cada uno y el Estado no debe adoptar posiciones paternalistas que interfieran desproporcionadamente en lo que cada cual considera indigno. Recuérdese la Sentencia C-239 de 1997 cuando dijo que ‘el Estado no puede oponerse a la decisión del individuo que no desea seguir viviendo y que solicita le ayuden a morir; cuando sufre una enfermedad que le produce dolores insoportables, incompatibles con su idea de dignidad. Algunas enfermedades son devastadoras, al punto de producir estados de indignidad que solo pueden ser sanadas con la muerte. El fin del derecho a morir dignamente, entonces, es impedir que la persona padezca una vida dolorosa, incompatible con su dignidad. Eso se da cuando los tratamientos médicos realizados no funcionan o sencillamente cuando el paciente, voluntariamente, decide no someterse más a esos procedimientos pues considera, según su propia expectativa, que es indigna la manera como está viviendo’”.

En relación con el derecho a morir dignamente, la sentencia afirmó que:

“El derecho a morir dignamente es un derecho autónomo, independiente pero relacionado con la vida y otros derechos. No es posible considerar la muerte digna como un componente del derecho a la autonomía, así como tampoco es dable entenderlo como una parte del derecho a la vida. Sencillamente, se trata de un derecho fundamental complejo y autónomo que goza de todas las características y atributos de las demás garantías constitucionales de esa categoría. Es un derecho complejo pues depende de circunstancias muy particulares para constatarlo y autónomo en tanto su vulneración no es una medida de otros derechos. En todo caso, es claro que existe una relación estrecha con la dignidad, la autonomía y la vida, entre otros”.

Sobre el carácter fundamental del derecho a morir dignamente, la Corte se pronunció diciendo que:

“El derecho a morir dignamente cumple con el segundo criterio que la Corte ha dado para identificarle como fundamental. En efecto, existe consenso (en el sentido ya señalado) sobre la necesidad de reglamentar esa materia. A pesar de no ser un tema pacífico, el Congreso en cuatro oportunidades ha intentado reglamentar el asunto que no deja de ser controversial y sensible. Eso se explica al día de hoy, diecisiete años después de la sentencia de la Corte, no existe una decisión por parte del legislador. La ausencia de ley no ha sido por inactividad del Congreso. Adicionalmente, la Corte Constitucional mediante la ya tan mencionada Sentencia C-239 de 1997 declaró que el derecho a morir dignamente es un derecho fundamental. La discusión parece estar zanjada pues este Tribunal, luego de un ejercicio argumentativo e interpretativo de la Constitución,

reconoció que el derecho a morir dignamente es un derecho fundamental. En efecto, sostuvo que ‘El deber del Estado de proteger la vida debe ser entonces compatible con el de la dignidad humana y al libre desarrollo de la personalidad el derecho a vivir en forma digna implica entonces el derecho a morir dignamente’”.

Para terminar, la Corte Constitucional ofreció una guía para llenar de contenido el derecho fundamental, a través del Derecho Comparado, diciendo que:

“Finalmente, la muerte digna se puede traducir en un derecho subjetivo, pues son identificables tanto los sujetos activos, pasivos, obligados y el contenido mínimo de la obligación. No obstante, por razones metodológicas, ese será un asunto que se desarrollará en el caso concreto. El propósito será identificar con mayor certeza el contenido mismo de este derecho fundamental, sujetos activos y pasivos. Para ello, se basará en el derecho comparado como criterio de razonabilidad en la decisión de esta Corporación, para lo cual analizará la regulación que algunos países le han dado al asunto. El objetivo es brindar un panorama comparado sobre cómo se han comportado distintos ordenamientos jurídicos diferentes al colombiano, para dar cuenta de los problemas y virtudes de este tipo de regular esas prácticas”.

VI. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

Como pudo observarse en el aparte anterior, la jurisprudencia de la Corte Constitucional cataloga como un **derecho fundamental** el derecho a morir dignamente.

En este sentido, el 20 de abril de 2015 el Ministerio de Salud y Protección Social acató la orden dictada por la Corte Constitucional en Sentencia T-970 de 2014, en la cual solicita que se *“emita una directriz y disponga todo lo necesario para que los hospitales, clínicas, IPS, EPS y, en general, prestadores del servicio de salud, conformen el comité interdisciplinario del que trata esta sentencia y cumplan con las obligaciones emitidas en esta decisión”*. En consecuencia, profirió la Resolución número 1215 de 2015, por medio de la cual se da cumplimiento a la orden cuarta de la Sentencia T-970 de 2014 de la Honorable Corte Constitucional en relación con las directrices para la organización y funcionamiento de los comités para hacer efectivo el derecho a morir dignamente.

En dicha resolución, se hacen importantes avances en la regulación del proceso de la Eutanasia, a saber:

- Crea los comités interdisciplinarios en los hospitales, precisa responsabilidades de

los mismos, puntualiza el papel de médicos e instituciones de salud y determina los trámites pertinentes para que el Sistema de Salud garantice la posibilidad de que un paciente pueda terminar con su vida en condiciones dignas.

- Define la práctica de la eutanasia y de la asistencia al suicidio, únicamente para pacientes terminales es decir, para una enfermedad que no tenga tratamiento y que su desenlace sea la muerte.

- Hace obligatorio verificar que el paciente recibió atención en cuidados paliativos para su enfermedad, antes de tomar su decisión. Así, establece que las personas con enfermedades en fase terminal tienen derecho a la atención en cuidados paliativos para mejorar su calidad de vida. En todo caso, el paciente podrá desistir de estos tratamientos, si no representa para él una vida digna.

- Prohíbe a las EPS negarse al procedimiento, por factores económicos. Igualmente, niega la posibilidad de la objeción de conciencia para las instituciones de salud y también para los miembros de los comités interdisciplinarios de los hospitales públicos y privados. Las EPS no podrán intervenir en la decisión del paciente de acceder al derecho a morir dignamente.

- Establece la composición de los comités interdisciplinarios que estarán conformados por un médico con la especialidad de la patología que padece la persona, un abogado y un psiquiatra o psicólogo clínico.

- Exige consentimiento escrito previamente, cuando el paciente no está en la posibilidad de expresarlo, para que los familiares puedan hacer la solicitud de eutanasia.

- La resolución del Ministerio de Salud consagra un procedimiento para hacer efectivo el derecho a morir dignamente que incluye que, pasados 10 días de la solicitud y luego de revisar los documentos correspondientes, el comité interdisciplinario reiterará la pregunta sobre si el paciente persiste en ella. De ser así, aprobará el procedimiento.

- Posteriormente, la entidad de salud cuenta con 24 horas para designar un médico no objetor de conciencia para la realización del procedimiento. En todo caso, la EPS deberá garantizar atención psicológica para el paciente y para su familia. Finalmente, la resolución consagra que el paciente o su familia podrán en cualquier momento desistir de la petición o proceso de la muerte digna.

Sumados a estos avances en materia reglamentaria, encontramos que el Derecho Comparado en otras latitudes ha desarrollado la figura de la eutanasia y el suicidio asistido, en los siguientes términos:

Holanda.

El Parlamento holandés aprobó la eutanasia y el suicidio asistido en el año 2001, siendo el primer país en el mundo en legalizar estas prácticas. Entre los requisitos para que una persona pueda tener acceso a este beneficio, se incluye que la persona objeto de la eutanasia o del auxilio al suicidio sea residente en Holanda, que el médico esté convencido de que la petición es voluntaria, que esté bien meditada, que el padecimiento sea insoportable y sin esperanzas de mejora, que el paciente cuente con total información y con la posibilidad de consultar a otro médico.

Bélgica.

En el año 2002 se aprobó una ley que despenalizó la eutanasia. Para poder acceder a este beneficio, es necesario que el paciente sea mayor de edad; la petición sea voluntaria, reflexionada, reiterada y sin presiones. Además, que se eleve mediante un documento que debe tener una vigencia no inferior a 5 años y, finalmente, que haya padecimiento físico y psíquico constante y condición patológica grave e insuperable. En beneficio del paciente, se introdujo legislación sobre cuidados paliativos, para garantizar el acceso a toda la población belga a este tipo de asistencia. Se debe señalar que, en febrero de 2014, el Parlamento aprobó la aplicación de esta ley a menores de edad en estado terminal. Así, Bélgica se convirtió en el primer país del mundo que permite la eutanasia infantil sin límite de edad.

Luxemburgo.

En 2008 se expidió una ley que despenaliza la eutanasia, siendo el tercer país en el mundo en tomar esta decisión.

Suiza.

Se encuentra penalizada la eutanasia, mas no el auxilio al suicidio. En Suiza *no está permitida la eutanasia activa, pero sí el suicidio asistido, incluso por personas que no sean médicos.*

Estados Unidos.

La eutanasia se encuentra reglamentada en cuatro Estados:

- Oregon: Primer Estado en legalizar la eutanasia (1997). Se requieren 2 solicitudes orales y una escrita; además, 2 médicos deben estar de acuerdo con el diagnóstico del paciente.

- Washington: Se dictaminó que los enfermos terminales tienen derecho a la libre administración de las dosis letales de medicamentos recetados por un médico sin sanción legal. Se requiere que el paciente haga dos solicitudes orales y una escrita; cada una de estas debe tener 15 días de diferencia y el paciente debe estar padeciendo una

enfermedad terminal y una expectativa de vida de seis meses.

- Montana: La reglamentación es igual a la de Oregon y Washington.
- Vermont: El paciente deber ser residente del Estado; además, debe tener dos solicitudes orales y una escrita.

India.

Únicamente reconoce la eutanasia pasiva como legal y sólo en casos de estado vegetativo.

Por otro lado, el estudio Índice de Calidad de Muerte 2015, publicado por *The Economist Intelligence Unit (EIU)*, se enfocó en medir la calidad de los cuidados paliativos en 80 países a nivel mundial. Para hacer la clasificación, se tuvieron en cuenta las políticas nacionales en salud, la integración de los cuidados paliativos con el Servicio Nacional de Salud, la participación de los centros de hospicio y el compromiso y concomiendo de la comunidad sobre el tema.

Entre los resultados se destaca que:

- Los países con mayor calidad de muerte comparten varias características como una fuerte y efectiva política de cuidados paliativos debidamente implementada y altos gastos de recursos públicos en salud.
- Países menos desarrollados todavía pueden mejorar de una manera rápida los estándares mundiales de cuidados paliativos.
- Las políticas públicas nacionales son vitales para extender el acceso a los cuidados paliativos.
- Es esencial entrenar a todos los doctores y enfermeros para que la demanda de cuidados paliativos crezca por parte de los pacientes.
- Se deben subsidiar los costos de los servicios de cuidado paliativo para que el tratamiento sea asequible.
- La calidad del cuidado depende del acceso a analgésicos opioides y tratamiento psicológico.
- Los cuidados paliativos exigen gastos, pero generan un gran ahorro al sector salud.

En el caso de Colombia, el estudio calificó al país con 26.7, lo que significa que ocupamos el puesto 68 entre 80 países en donde sólo superamos a Guatemala y República Dominicana en Latinoamérica. En otras palabras, somos de los peores lugares para morir en el mundo y en nuestro continente.

Las razones que hacen de Colombia uno de los peores lugares para morir en el mundo no consisten únicamente en tener una limitada oferta de cuidados paliativos, sino también por impedir que aquellos tomen decisiones libres sobre su manera de afrontar los últimos días de su vida.

La medicina paliativa es una alternativa para el enfermo en fase terminal que busca cuidar el período terminal de su vida. Sin embargo, ha de ser una alternativa más que se le presenta al paciente quien debe tener la opción de elegir entre aquella o las prácticas de la eutanasia. Esto, dado que, en todo caso, en algunas oportunidades el paciente puede estar interesado en mejorar su calidad de vida a través de la medicina paliativa y en otros, dada la situación de su enfermedad, el sufrimiento o la dependencia, puede desear opciones para aliviar definitivamente un insoportable sufrimiento o dolor, a través de otras intervenciones terapéuticas.

No ofrecer estas alternativas a un paciente con una enfermedad grave, de carácter progresivo e irreversible y con pronóstico fatal próximo sería condenarlo a un sufrimiento o agonía prolongada que antes que una medida de alivio sería una acción deshumanizada.

CONCLUSIÓN

En nuestra opinión, el proyecto de ley bajo estudio debe continuar su trámite en el Congreso de la República, por las consideraciones expuestas en el aparte anterior.

VII. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones y argumentos, en el marco de la Constitución Política y la ley, propongo a los honorables Senadores de la Comisión Primera del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de ley número 23 de 2018 Senado, *por la cual se reglamentan las prácticas de la Eutanasia y la asistencia al suicidio en Colombia y se dictan otras disposiciones*, de acuerdo con el texto original.

Con toda atención,



ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA.

Senador de la República.

**INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA
SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE
LEY NÚMERO 63 DE 2017 SENADO**

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

Bogotá, D. C., agosto 23 de 2018

Doctor

JAIME DURÁN BARRERA

Presidente

Comisión Segunda

Senado de la República

Ciudad

Ref.: Informe de ponencia positiva para segundo debate del Proyecto de ley número 63 de 2017 Senado

Respetado señor Presidente,

En cumplimiento de la reasignación que me hizo la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del honorable Senado de la República, me permito rendir informe de ponencia positiva para segundo debate del **Proyecto de ley número 63 de 2017 Senado**, “*por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del Departamento de Tolima, por ser la cuna de la aviación militar de Colombia*”, de conformidad con el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, en los siguientes términos:

I. SÍNTESIS DEL PROYECTO

La iniciativa legislativa tiene como propósito fijar disposiciones orientadas a garantizar la preservación, conservación, promoción y difusión del patrimonio histórico de la Nación que representa el municipio de Flandes ubicado en el Departamento del Tolima, al ser cuna de la aviación militar en Colombia.

II. TRÁMITE

La iniciativa fue radicada ante la Secretaría General del Senado de la República el 12 de septiembre de 2017, por el honorable Representante a la Cámara Carlos Edward Osorio Aguiar, publicada en la *Gaceta del Congreso* número 646 de 2017.

El 5 de junio de 2018, se discutió y aprobó en primer debate en la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República.

III. MARCO LEGAL

Constitucionalmente, los artículos 150, 154, 334, 341 y 359 numeral 3, señalan la competencia

por parte del Congreso de la República para interpretar, reformar y derogar las leyes; la facultad que tienen los miembros de las Cámaras Legislativas para presentar proyectos de ley y/o de actos legislativos.

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

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

IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

• **ANTECEDENTE HISTÓRICO:**

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

La aviación colombiana nació gracias a las inquietudes de un grupo de caballeros con influencias en las altas esferas del gobierno de la época. Fue así como el día 07 de septiembre de 1916, al impulso del Club Colombiano de Aviación, el Congreso Nacional expidió la Ley 15 de 1916, por la cual se disponía el envío a Europa de una comisión de militares, para enterarse de los avances bélicos, pero principalmente de la aviación.

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

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

Conocidas las experiencias de la Primera Guerra Mundial sobre el empleo de la aviación como arma de combate, una vez superados los problemas económicos, el Congreso colombiano, exhortado por el Presidente Marco Fidel Suárez, demostró la necesidad de que las instituciones militares fortalecieran sus capacidades,

introduciendo definitivamente en su organización las unidades aéreas. De esta manera se logró la elaboración de la Ley 126 de 1919 que dio origen a la Aviación Militar posteriormente denominada Fuerza Aérea Colombiana.

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

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

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

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

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

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

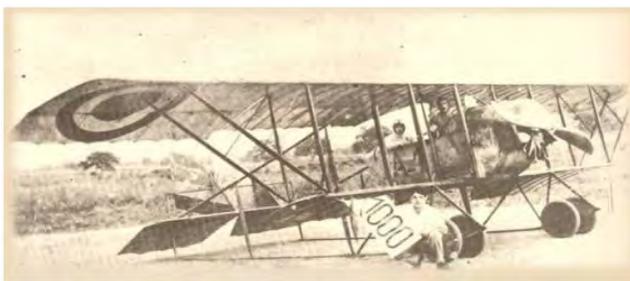
De tal suerte, el 15 de febrero del año 1921, se cumplió el acto inaugural del instituto con la iniciación de las clases sobre aerodinámica y mecánica, y el 30 de marzo se efectuaba el primer vuelo en el biplano G-3 de matrícula A-1 piloteado por el Coronel Guichard.

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

El personal de pilotos era el siguiente: Jefe de la Misión Militar Francesa de Aviación, Coronel René Guichard Paul Poillot, Piloto Instructor José Island, Piloto Instructor Ferdinand Macchoux, Piloto Instructor Mecánicos: Jean Schlosser, Javier Monad.



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



Caudron G – III. Avión pionero de la base aérea de Flandes, fabricado en Francia, diseñado como entrenador militar en 1912, su velocidad máxima es de 70 nudos (aprox. 130 Km/h). Estos aviones carecían de frenos y en aquella época no se habían ideado los trampolines para trancar las ruedas cuando el motor funcionaba y por ello los estudiantes o alumnos debían sostenerlos de las alas.



Caudron G – IV de Bombardeo



Newport Delage 11 de caza, monoplaza

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



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



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



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

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

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

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

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

A los recién llegados les impactó negativamente el excesivo calor en Flandes y la frecuente incursión por las noches de serpientes de cascabel a los dormitorios. A los comensales de la Escuela les tocaba permanecer alertas y revisar constantemente las instalaciones, así como defenderse de las nubes de mosquitos y de zancudos, corriendo el riesgo de contraer enfermedades infecciosas transmitidas por estos vectores.

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

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

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

El Primer Héroe

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

Mayor Félix Castillo Mariño

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

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

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

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

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

El avión piloteado por el Mayor Castillo se aproximaba a la pista con movimientos erráticos, bajaba y subía la nariz en forma peligrosa, todos se tomaban la cabeza con las manos y algunos daban por momentos la espalda tan solo esperando oír el fatídico choque contra la tierra, pero haciendo gala de sangre fría y tesón, tan propios de los colombianos, el Mayor Castillo controló su avión en el último momento y logró aterrizar sin el menor daño para él o su aeronave.

Se hizo el silencio por un momento y luego todo fue algarabía y gozo, los colombianos gritaban hurras a Colombia y hurras al mayor Castillo. Pronto la noticia se regó como pólvora por todo el País, los colombianos

si eran capaces de volar por sus propios medios y sin ningún instructor extranjero abordo, este acto, aunque fue una indisciplina de vuelo, no por ello dejó de ser heroico e impidió la clausura de la naciente Escuela.

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

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

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



La Compañía de Cadetes de la primera Escuela Militar de Aviación, en traje de parada el 20 de julio de 1921, en el campo de Muzú. Al fondo los aviones Caudron G-3. Sus integrantes son: José I. Forero, Luis Silva G., Abraham Liévano, Juan D. Fernández, Benjamín Rodríguez, Jorge Rodríguez, José E. Pérez, José R. Moncada, Roberto Rodríguez, Benjamín Méndez Rey, Justino Mariño, María Valencia, Julio A. Parga, Emiliano de la Peña, Ignacio Maldonado, Edilberto Carrillo, Eduardo Quintana, Pedro A. Gómez, Luis E. Siquilveda, Marco T. Lizarrato, Enrique Rivas, Rafael Pinzón, Enrique Campuzano, Luis E. García, Luis Bautista, Gabriel Rosas, Jorge E. Czapotofsky, Juli Convers, Carlos Calderón U., Luis F. Marías, Cayetano Monteño, Roberto Uricuña, Jorge Boada y Daniel Carreder

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



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

Los primeros Pilotos Militares de Pista

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

Los 5 primeros en obtener Brevet, como certificación de haber culminado satisfactoriamente su preparación como Pilotos Militares de Pista, el 4 de octubre de 1921, ante una delegación del Senado y la Cámara del Congreso de la República, fueron: Castillo, Silva, Liévano, Torres y Gómez.



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

Primer vuelo oficial frente al Ministro de Guerra

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



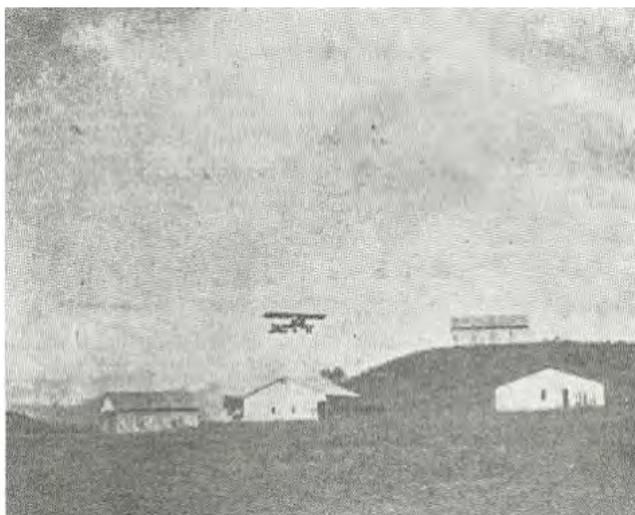
Doctor Aristóbulo Archila (Ministro de Guerra), General Manuel Castro B. (Comandante 1ª División)

El 4 de abril de 1922, fecha de la ceremonia de graduación y día de prueba frente al Ministro, visita que la generalidad de las personas vinculadas a la Escuela relacionaba con la perspectiva de que la Escuela continuara abierta y consiguiera el respaldo de Bogotá, bastante esquivo y mezquino hasta entonces. Ese día culminaban su primer ciclo de trabajo y del resultado de los vuelos dependían simplemente su futuro de hombres y soldados.

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



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



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

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

Clausura de la Primera Escuela Militar de Aviación

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

La batalla por hacer realidad, hacer valer y posicionar la Escuela de Aviación Militar apenas empezaba. La vocación aérea de Colombia velaba en la sombra. Al cabo de algunos años de constante y duro batallar, la constancia habría de ver ampliamente premiados los sacrificios, frente a las intrigas infundadas y necias, alguna hostilidad de ciertas autoridades un tanto celosas, y la negligencia de quienes se atraviesan ante los cambios y el progreso, como un roble que se torna más fuerte cuando arrecia la tormenta o como el bambú que se dobla flexible sin doblegarse mientras arremete el viento huracanado y se levanta tan pronto pasa, al fin lograba crecer y desarrollarse entre la maleza hasta llegar al cielo como un símbolo de las alas de Colombia.

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

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

Ante la falta de bases aéreas estratégicamente ubicadas que permitieran el uso adecuado de la Aviación Militar, el Gobierno nacional dispuso de inmediato la creación de varias Bases Auxiliares, siendo la de Flandes la primera en ser activada. A lo largo del conflicto Flandes tuvo un papel relevante dado sus condiciones de cercanía a Bogotá, baja elevación sobre el nivel del mar que permiten obtener un elevado rendimiento de las aeronaves, así como su meteorología casi ideal todo el año. Un ejemplo de lo anterior es que fue en Flandes donde se realizó la primera conversión de aviones de transporte civil en aviones de guerra de dos aeroplanos Junkers cedidos por la compañía SCADTA (hoy AVIANCA) a los cuales se les adaptaron ametralladoras y perchas para lanzar bombas. Fue allí también donde el primer héroe de guerra de la futura Fuerza Aérea Colombiana ofrendó su vida al servicio de la patria, se trató del Teniente Guillermo Zornosa, quien el 8 de febrero de 1933 despegó desde Flandes con destino al sur al mando de un avión Osprey C-14 de Matrícula número 122, a bordo llevaba municiones para las tropas cuando en pleno despegue la aeronave perdió sustentación precipitándose a tierra y estallando en una gran conflagración producto de la detonación del material bélico lo que no dio tiempo ni oportunidad de intentar el rescate del Teniente Zornosa.

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

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

• MUSEO AERONÁUTICO DE LA PRIMERA ESCUELA MILITAR DE AVIACIÓN DE COLOMBIA:

Será una institución permanente abierta al público, sin fines lucrativos, al servicio de la sociedad y su desarrollo; que cumplirá con las funciones de coleccionar, investigar, comunicar, conservar y exhibir, cumpliendo con tres

misiones sociales: estudio, educación y deleite, dedicándose a salvaguardar, preservar y difundir a la comunidad, la herencia histórica aeronáutica de Colombia en general y de Flandes en particular.

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

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

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

- Vinculación de la Fuerza Aérea de Colombia, Ministerio de Cultura, Museo Nacional, Maloka Bogotá y Universidades con Facultad de Ingeniería Aeronáutica.

- Fundación de la Academia Científica y Tecnológica de Investigación Planetaria, en donde a través de la planeación de un pénsium avanzado de estudios, nos ubique en la era Aeroespacial en la que vivimos para aprovechar la fortaleza y capacidad intelectual de nuestra juventud. La Ley 29 del 27 de febrero de 1990 fomenta la investigación científica y el desarrollo tecnológico.

- Ubicación de una Escuela Técnica de Aviación con programas como Técnico de Línea de Aviones, Técnico de Línea de Helicópteros, Técnico en Aviónica y Auxiliares de Vuelo entre otros, que permitan que Flandes y su región de influencia tengan mano de obra especializada en el sector de aviación.

- Implementación del programa “Fronteras del Mundo con Gravedad Cero” con la consecución de una cámara de ingravidez de las que utiliza la NASA.

- Apoyo para el desarrollo de estos proyectos en las embajadas de Francia, Alemania, Suiza y Estados Unidos que fueron las misiones que nos enseñaron a volar.

- Generación de turismo de cultura y órganos de difusión como revistas, periódicos, videos, libros, etc.

- Desarrollo de un Clúster Aeroespacial que impulse y consolide la industria aeroespacial de Colombia, incrementando su competitividad para un mayor posicionamiento en el ámbito nacional e internacional.

- Realización de Ferias Aeronáuticas, que permitan a las empresas representativas del sector presentar sus avances y actualizaciones

Todos estos desarrollos harán visible el proyecto de ampliación, modernización e internacionalización del Aeropuerto Santiago Vila de Flandes, permitiendo su concreción en el futuro cercano, generando empleo, educación, desarrollo, infraestructura, movilidad y seguridad entre otros, derivando en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de Flandes y de toda su región de influencia.

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

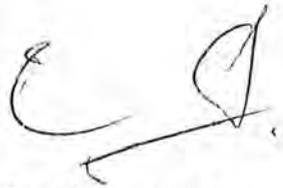
V. PLIEGO DE MODIFICACIONES

No se proponen modificaciones.

VI. PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto, presento ponencia favorable al proyecto de ley No. 63 de 2017 Senado, “Por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del Departamento de Tolima, por ser la cuna de la aviación militar de Colombia”, y, propongo a los honorables Senadores de la República, dar segundo debate favorable.

Atentamente,



ERNESTO MACÍAS TOVAR
Senador de la República
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 63 DE 2017 SENADO

“por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del departamento de Tolima, por ser la Cuna de la Aviación Militar de Colombia”.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Declárese al municipio de Flandes, Tolima, como Patrimonio Histórico y

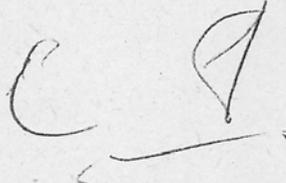
Cultural de la Nación, en su condición de “Cuna de la Aviación Militar de Colombia”.

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

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

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

Presentado por:



ERNESTO MACÍAS TOVAR
Senador de la República
Ponente

Bogotá, D. C., agosto 27 de 2018

Autorizamos el presente Informe de Ponencia para Segundo Debate presentado por el honorable Senador Ernesto Macías Tovar, al **Proyecto de ley número 63 de 2017 Senado**, “por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del departamento del Tolima, por ser la Cuna de la Aviación Militar en Colombia”, para su publicación en la **Gaceta del Congreso**.

<p>JAIME ENRIQUE DURÁN BARRERA Presidente Comisión Segunda Senado de la República</p>	<p>ANTONIO SANGUINO PÁEZ Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República</p>
 <p>DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretario General Comisión Segunda Senado de la República</p>	

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTO DE LEY NÚMERO 63 DE 2017 SENADO

“por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la nación, al municipio de Flandes del departamento del Tolima, por ser la Cuna de la Aviación Militar en Colombia”.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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

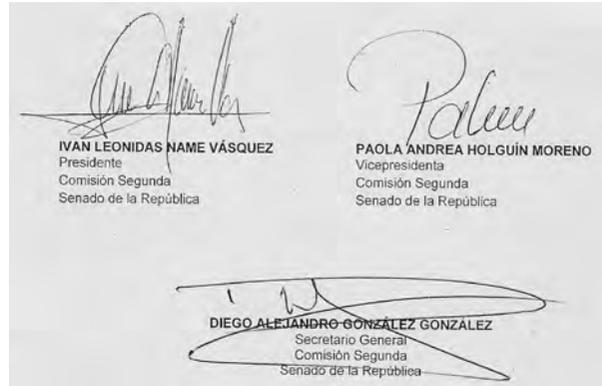
Artículo 2°. *De las obras y su financiación.* Autorícese al Gobierno nacional a través del Ministerio de Defensa y del Ministerio de Cultura, para que en coordinación con la Gobernación del Tolima y la Alcaldía de Flandes se asignen recursos destinados a la construcción y dotación del “Museo Aeronáutico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

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

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

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SENADO DE LA REPÚBLICA

El texto transcrito fue el aprobado en primer debate en Sesión Ordinaria de la Comisión Segunda del Senado de la República, el día cinco (05) de junio del año dos mil dieciocho (2018), según consta en el Acta número 27 de esa fecha.



CONTENIDO

Gaceta número 620 - Lunes 27 de agosto de 2018

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 19 de 2018 Senado, por medio de la cual se reglamenta la reproducción humana asistida, la procreación con asistencia científica y se dictan otras disposiciones.	1
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 23 de 2018 Senado, por la cual se reglamentan las prácticas de la Eutanasia y la asistencia al suicidio en Colombia y se dictan otras disposiciones.	5
Informe de ponencia positiva para segundo debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 63 de 2017 Senado, por medio de la cual se declara patrimonio histórico y cultural de la Nación, al municipio de Flandes del Departamento de Tolima, por ser la cuna de la aviación militar de Colombia.....	11

