



Universidad de  
**La Sabana**

Campus Universitario del Puente del Común, Chía, noviembre 8 de 2012.

Honorable Representante  
JOAQUÍN CAMELO RAMOS  
H. Cámara de Representantes  
Carrera 7 # 8-68  
Bogotá, D.C.

**Referencia:** Comentarios al Proyecto de Ley **042/2012, CÁMARA**, “por la cual la Nación se Asocia a la Conmemoración del Bicentenario de la Independencia de Cundinamarca, y se dictan otras disposiciones”.

Respetado Señor Congresista,

En mi condición de Cabildero Inscrito ante la Cámara de Representantes y Director del Programa de Humanidades en la Universidad de La Sabana y, en virtud de los sendos Convenios firmados desde 2004 entre el H. Senado y la H. Cámara de Representantes y nuestra Universidad, la cual de oficio y gratuitamente presta asesoría sobre los Proyectos de Ley radicados, teniendo en cuenta que en el Proyecto de Ley **042/2012, CÁMARA**, “por la cual la Nación se Asocia a la Conmemoración del Bicentenario de la Independencia de Cundinamarca, y se dictan otras disposiciones”, es Usted el AUTOR Y PONENTE de la referencia, me permito enviarle unos comentarios del suscrito al respecto:

**SOBRE LA HISTORIA DE CUNDINAMARCA:**

Sugiero que se estudie la posibilidad de hacerle en su Proyecto de Ley un homenaje al doctor Roberto Velandia, historiador cundinamarqués, autor de la enciclopedia histórica de Cundinamarca y Fundador de la Academia de Historia de Cundinamarca.

Igualmente, recomiendo al H. Representante dos libros de mi autoría publicados por la Academia Colombiana de Jurisprudencia ([www.acj.org.co](http://www.acj.org.co)):

- La Constitución Monárquica de Cundinamarca.
- El Constitucionalista Antonio Nariño.

**SOBRE LAS ASAMBLEAS DEL AGUA:**

Colombia es un país privilegiado a través de la Ley del Mar o Ley 10 de 1978, procedió a delimitar con sus vecinos los espacios marinos y submarinos, tomando como norma para la delimitación la línea media prevista en las Convenciones de Ginebra de 1958, aunque no se ha aplicado con todos los países.

La importancia que reviste el territorio, como uno de los elementos esenciales del Estado, emana de aquella realidad jurídica según la cual el territorio sirve de límite a las autoridades gubernamentales, a la vez que de asentamiento a las diferentes comunidades humanas, permitiendo en el curso de la historia, directa o indirectamente la creación de naciones y por consiguiente, de Estados. De esta manera, la teoría del territorio-límite, cuya esencia es considerar al expresado elemento como la circunscripción en el interior de la cual se ejerce el poder del Estado, es la que goza de mayores preferencias.



Desde 1819, Colombia reconoció a través de la Ley Fundamental de Angostura el principio del *Uti Possidetti Juris*, el cual significa que el dominio territorial se determina por líneas fronterizas trazadas de conformidad con las disposiciones reales sobre divisiones coloniales vigentes al tiempo de la emancipación, según el cual nuestros primeros límites serían “*el territorio que comprendía la antigua Capitanía General de Venezuela y el Virreinato del Nuevo Reino de Granada; abarcando una extensión de 115 mil leguas cuadradas, cuyos términos precisos se fijarán en mejores circunstancias.*” Actualmente posee un territorio continental integrado por 1'141.748 kilómetros cuadrados y que además las áreas marítimas de nuestra nación suman 928.660 kilómetros cuadrados, discriminados así: En el Océano Atlántico 589.160 kilómetros cuadrados y en el Océano Pacífico 339.500 kilómetros cuadrados.

Como sabemos, el **Mar Territorial**, es la zona de mar adyacente a las costas o a los límites de las aguas interiores de un Estado, sobre el cual se extiende su autoridad y control en forma soberana, reconociendo sobre dicha zona el paso inocente de naves extranjeras. La zona del mar territorial tiene una anchura de 12 millas náuticas (22 Km. y 224 metros), desde las líneas de base del Estado correspondiente. La soberanía nacional se extiende igualmente al espacio situado sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de este mar.

En épocas ya superadas, el límite del mar territorial se fijaba según el alcance de la bala de un cañón de grueso calibre. Al promulgarse la Ley 10 de 1978, Colombia ejerce su jurisdicción sobre un mar territorial de 12 millas náuticas. Posteriormente, la mayoría de los países convinieron en fijar dicho límite en tres millas marinas, contadas desde la costa, sin excluir lo que al respecto acordaran los Estados directamente interesados en el asunto. Luego, se extendió doce millas marinas, y en la actualidad, muchos Estados, incluyendo la mayoría de naciones latinoamericanas, pugnan por extender a 200 millas el límite del mar territorial con el fin de proteger para su beneficio las riquezas naturales de esas zonas del mar. Los buques de cualquier Estado gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial, conforme a las normas del derecho internacional.

Según el artículo 3 de la Ley 10 de 1978, el límite exterior del mar territorial está determinado por una línea trazada de modo que los puntos que la constituyen se encuentran a una distancia de 12 millas náuticas de los puntos más próximos de las líneas de base a que se refiere el artículo 4º, en el cual se dispone que la línea de base normal para medir la anchura del mar territorial será la línea de bajamar a lo largo de la costa. En los lugares en que la costa tenga profundas aberturas o escotaduras, o en las que haya una franja de islas a lo largo de las costas situadas en su proximidad inmediata la medición se hará a partir de las líneas de base rectas que unan los puntos apropiados. Las aguas situadas entre las líneas de base y la costa serán consideradas como aguas interiores.

En los golfos y bahías cuyos puntos naturales de entrada se encuentran a una distancia no mayor de 24 millas, el mar territorial se medirá desde una línea de demarcación que una los referidos puntos. Las aguas que encierre dicha línea serán consideradas como interiores. Si la boca del golfo o de la bahía excediera de 24 millas, se podrá trazar dentro de ella una línea de base resta de esta longitud, que encierre la mayor superficie de agua posible.

En los ríos que desembocan directamente en el mar, la línea de base será una línea recta trazada a través de su desembocadura entre los puntos de la línea de bajamar en las orillas. Precisamente Colombia es un país que debería explorar más el transporte fluvial, en el cual deben distinguirse claramente el transporte de grandes cargas del transporte de pasajeros y carga de corta distancia. Para esto se requiere del agua; sin embargo, Colombia contribuye con el 5% de la deforestación global del planeta, y este país, con un 0,1% de la superficie continental del planeta presenta una deforestación de 366.000 hectáreas año, según fuentes oficiales, aportando el 5% de la deforestación global, calculada por el



informe de 2010 sobre recursos forestales globales de la FAO en siete millones de hectáreas. Lo mas grave es que todo lo que esta ocurriendo había sido diagnosticado por la “Estrategia Nacional del Agua”, elaborada por el entonces Ministerio de Medio Ambiente, con el apoyo de la Universidad Nacional de Colombia en 1996. En dicho documento se lee: “Dicha problemática tiene como factor determinante las formas de ocupación del territorio y los sistemas de producción, dentro de los cuales los sistemas tecnológicos son particularmente significativos, como factores que alteran las condiciones de regulación del ciclo hidrológico; es decir la relación básica Suelo – Agua – Vegetación – Aire y la relación sistémica entre los diferentes pisos altitudinales, creando los desfases en la disposición espacial y temporal de la oferta y las condiciones de calidad de la misma, condiciones que explican los conflictos en la relación Oferta – Demanda hídrica y por tanto las limitaciones al desarrollo sostenible.”

Otro tema de gran importancia es la denominada Navegación Mayor a lo largo del río Magdalena principalmente entre Barrancabermeja y Cartagena se ha centrado en el transporte de hidrocarburos, carbón, cemento y abonos; y en los ríos Meta y Putumayo transportando ganado, acero, cemento, combustibles y carga variada. Los movimientos anuales son inferiores a 5 millones de toneladas.

Con excepción de Barranquilla y Cartagena, en Colombia las grandes capitales y los centros de producción o consumo no se encuentran en las orillas de los ríos navegables, por lo cual el transporte fluvial requiere de una complementación modal con las carreteras para transportar los productos entre sus orígenes y sus destinos. Por otra parte no todas las cargas son susceptibles de ser transportadas por río dado los tiempos de viaje, los tipos de embarcaciones, la confiabilidad y seguridad etc., siendo los graneles líquidos y los sólidos de bajo costo unitario las cargas típicamente fluviales.

La debe estar en volver navegable mínimo el 80% de la red arterial para navegación mayor (que está en el 39%) y ampliar la navegabilidad en los ríos Magdalena- Canal del Dique, Bajo Cauca, Atrato, Meta y Putumayo, ríos que tienen una longitud navegable cercana a los 4200 Km.

Salvo los hidrocarburos y el carbón, no existe una carga de graneles que permita esperar un crecimiento extraordinario del transporte por río, por tanto, se considera que es indispensable realizar inversiones en señalización y ayudas de navegación y dragados puntuales en sitios críticos.

El segundo grupo corresponde al transporte de pasajeros, víveres, combustibles, productos agrícolas y animales en pequeñas embarcaciones en aquellas zonas donde el río es la única alternativa de transporte para los pobladores de las riberas de los ríos Magdalena, Cauca, Meta. Arauca, Guaviare, Alto Caquetá, Putumayo, Atrato y sus tributarios, navegación menor de enorme trascendencia para estas regiones y urgentes para contribuir a que la población rural pueda continuar viviendo en sus parcelas en condiciones de vida medianamente decorosas, sin que se presente un desplazamiento forzado continuo.

La Escuela de Negocios INALDE, de la Universidad de La Sabana, en el año 2005, realizó unas recomendaciones sobre el transporte fluvial, expresando que vez concluidas las obras que se están realizando en el puerto de Capulco y en la carretera Gamarra-Capulco, los análisis de costos de transporte realizados indican que la combinación intermodal río-carretera puede ser competitiva para los carbones que se exportan por el puerto de Barranquilla proveniente de los distritos de Zipaquirá, Paz de Río y El Zulia, utilizando las carreteras Bogotá-Landázuri-Puerto Araujo-Puerto Capulco y, finalmente, Cúcuta-Sardinata y Ocaña-Gamarra-Puerto Capulco.

Y, en materia de infraestructura portuaria se hace necesario ampliar la capacidad del puerto de American Port Co, para permitir la exportación de los carbones de La Loma y el Descanso, donde Drummond proyecta hacia el año 2020 una producción combinada de 40 millones de toneladas.



Universidad de  
**La Sabana**

También, se requerirá ampliar la capacidad portuaria de Puerto Bolívar para cumplir con la meta de exportación de 42 millones de toneladas en el distrito de Barrancas.

Otro reto será, del que por estos días se ha venido a hablar en nuestra hermana república del Perú, es el llamamiento a la institucionalización del agua como un derecho fundamental. Colombia no ha sido ajena a esta propuesta que logró concitar el apoyo de más de dos millones de firmantes, que intentaron el ejercicio de un mecanismo de participación establecido en la Constitución de 1991., pero las ilusiones de incidir en la política pública desde una iniciativa popular se vieron frustradas con la negativa de la propuesta, que incluía cuatro metas específicas: la consagración del agua potable como derecho fundamental; el suministro de un mínimo vital gratuito —la Organización Mundial de la Salud lo establece en 7,5 litros diarios promedio—; la protección especial y el uso prioritario de los ecosistemas esenciales para el ciclo hídrico; y la gestión pública, estatal y comunitaria, del servicio de acueducto y alcantarillado. Esperemos que en la nueva legislatura puedan darse las posibilidades de incluir en el ordenamiento nacional este derecho fundamental, tan escaso, pero tan de moda.

En espera de haber podido colaborar en el debate de su proyecto y con la esperanza de contar con el favor de su respuesta dando acuse de recibo del presente, de acuerdo con el **artículo 23** de la Constitución Política de Colombia, se suscribe de Usted, muy cordialmente,

Prof. Dr. Hernán Alejandro Olano García, MSc., PhD.  
Director del Programa de Humanidades  
Facultad de Filosofía y Ciencias Humanas  
Universidad de La Sabana  
Km. 7 Autopista Norte, costado occidental  
Chía, Cundinamarca, teléfono 8616666, ext. 29005.  
@HernanOlano