



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO IV - Nº 417

Santafé de Bogotá, D. C., miércoles 22 de noviembre de 1995

EDICION DE 8 PAGINAS

DIRECTORES:

PEDRO PUMAREJO VEGA  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

DIEGO VIVAS TAFUR  
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

## CAMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 22 DE 1994 SENADO, 058 DE 1995 CAMARA

*“por medio de la cual se aprueba el Convenio de Cooperación Técnica y Científica entre la República de Colombia y la República de Chile”.*

Honorables Representantes:

En cumplimiento de la misión que me encomendara la Presidencia de la Comisión Segunda Constitucional, cual es la de rendir ponencia para primer debate del proyecto de ley antes enunciado, a continuación me permito someter a su consideración la correspondiente exposición de motivos.

#### 1. Antecedentes

Desde hace más de medio siglo, los gobiernos de la República de Chile y de la República de Colombia, suscribieron un Convenio Cultural mediante el cual se dio aceptación y reconocimiento a estudios y títulos académicos, en su orden, que se hayan realizado y obtenido en uno u otro de los países comprometidos y permitiendo en esa forma que estudiantes de pre y postgrado no corrieran el riesgo de que al retornar a su país de origen se les negase la continuación de sus estudios en Universidades aprobadas o el ejercicio profesional si volvieron titulados.

En materia de Cooperación Técnica y Científica, también Chile y Colombia suscribieron un Convenio Básico el 8 de mayo de 1971, el cual entró en vigencia a partir del 6 de octubre de 1972.

#### 2. El Actual Convenio

En 1991 el señor Presidente de la República de Chile realizó una visita oficial a Colombia y con tal motivo, los Ministros de Relaciones Exteriores de los dos países, doctores Enrique

Silva Cimma y Luis Fernando Jaramillo Correa, en su orden, suscribieron un nuevo “Convenio Básico de Cooperación Técnica y Científica entre la República de Colombia y la República de Chile”, en términos y alcances más acordes con la época actual y con miras a una política internacional más dinámica. Este convenio fue sometido a consideración del Congreso de la República de parte del Gobierno Nacional, como proyecto de ley y fue aprobado como tal en segundo debate, por el honorable Senado. Dicho proyecto de ley radicado con el número 22 de 1994 Senado, ahora ingresa a la Cámara de Representantes como Proyecto de ley número 058 de 1995 y como corresponde, se presenta para el trámite respectivo a la honorable Comisión Segunda Constitucional de esta Corporación.

#### 3. Objetivos y contenido del Convenio

A continuación, en forma resumida, presentamos lo esencial del Convenio, cuyo desarrollo total está contenido en doce artículos.

Artículo 1º. Elaborar y ejecutar programas y proyectos de cooperación Técnica y Científica, con la participación de organismos y entidades de los sectores público y privado, teniendo en cuenta los sistemas nacionales de ciencia y tecnología, sin menoscabo de pactar acuerdos complementarios de cooperación.

Artículo 2º. Las partes contratantes elaborarán programas bienales, basados en prioridades y estrategias, especificando objetivos, recursos, cronogramas de trabajo, áreas de aplicación y obligaciones diversas, incluidas las financieras. Todo ello, sometido a evaluaciones periódicas.

Artículo 3º. La ejecución incluirá cuando sea necesario, la participación de organismos multilaterales y regionales, así sea de terceros países.

Artículo 4º. La cooperación Técnica y Científica, podrá tener diferentes modalidades de aplicación, como envío de expertos y equipos, programas de pasantía para entrenamiento profesional, concesión de becas, organización de seminarios, etc.

Artículo 5º. Se señalan como áreas de especial interés, las siguientes entre otras: planificación urbana y regional, medio ambiente y recursos naturales, oceanografía, pesca, electrónica, energía, minería, etc.

Artículo 6º. Establecimiento de una Comisión Mixta, que se reunirá cada dos años en Chile y en Colombia, alternadamente, para definir áreas prioritarias de cooperación, aprobar programas bianuales y supervisar el cumplimiento del Convenio.

Artículo 7º. Establecimiento de un grupo de trabajo, coordinado por los Ministerios de Relaciones Exteriores, que elaborará diagnósticos globales y sectoriales; propondrá proyectos específicos y supervisará la ejecución de los proyectos en marcha.

Artículo 8º. Las partes contratantes podrán solicitar financiación del orden internacional.

Artículo 9º. Financiación de gastos de Comisiones que viajen de uno a otro país contratante.

Artículo 10. Privilegios y exenciones a funcionarios del Convenio.

Artículo 11. Aplicación de normas aduaneras.

Artículo 12. Vigencia del Convenio y prórrogas.

#### 4. Consideraciones y Alcances

En la culminación del Siglo XX, cuando el planeta se enfrenta a graves problemas de superpoblación (especialmente en los países menos desarrollados), de alto grado de deterioro

ambiental, nuevas patologías biológicas y sociales, etc., la política de gobierno de todos los países tiende en lo internacional, hacia la realineación y globalización, fundamentalmente en el campo económico. Por tales circunstancias y un tanto lejos ya de las clásicas carreras armamentistas, los países subdesarrollados y entre ellos los latinoamericanos, buscan futuros de paz social, mejor ingreso per cápita, razonables niveles de calidad de vida, etc., mediante mutua colaboración e intercambio de experiencias entre sus pueblos.

No ha desaparecido, es cierto, el fantasma de la falta de capital que normalmente se ha venido obteniendo de créditos internacionales, procedimientos que a la larga por el alto servicio de la deuda ha postrado nuestras economías. Por ello y retornando a caminos hace tiempos recomendados por la Cepal y que en su momento no nos llevaron a buenos destinos, ahora, que tenemos menos subdesarrollo cultural, científico y tecnológico, bajo una nueva óptica política del desarrollo con Convenios como el que nos ocupa, el lugar de recursos monetarios, trataremos de importar y exportar experiencias de y hacia otro país latinoamericano.

Chile, país que se apresta a ingresar al Mercado Común del Cono Sur (Mercosur) y está negociando su entrada al Tratado de Libre Comercio de Norteamérica (TLC); que tiene un ingreso per cápita casi del doble del colombiano y que delante de nosotros está por cruzar el llamado "umbral del desarrollo"; que ha logrado un eficiente y altamente capitalizado sistema de seguridad social, para no mencionar sino algunos indicadores de su situación económica social, en igualdad de condiciones, ha suscrito con Colombia el Tratado de Cooperación Técnica y Científica que como se puede apreciar en la síntesis del mismo, antes descrita, indudablemente nos permitirá no sólo compartir conocimientos y experiencias digamos que por una especie de ayuda mutua, sino que también desde el ángulo del manejo de nuestra imagen como país, que algo o mucho puede dar a otros, nos abrirá las puertas para realizar otros compromisos similares, ojalá con Estados de otros continentes cuyo grado de desarrollo sea muchísimo más alto que el latinoamericano.

### 5. Conclusión

Con base en lo hasta aquí expuesto, me permito proponer a la Presidencia y a los honorables Representantes que integran esta célula legislativa, se someta a primer debate el Proyecto de ley número 22 de 1994 Senado y 058 de 1995 Cámara, "por medio de la cual se aprueba el Convenio de Cooperación Técnica y Científica entre la República de Colombia y la República de Chile".

De los honorables Representantes.

*Melquialdes Carrizosa Amaya,*  
Representante Ponente.

### PROYECTO DE LEY NUMERO 22 DE 1994 SENADO, 058 DE 1995 CAMARA

*"por medio de la cual se aprueba el Convenio de Cooperación Técnica y Científica entre la República de Colombia y la República de Chile",*

*suscrito en Santafé de Bogotá, D. C., el 16 de julio de 1991.*

El Congreso de la República,  
DECRETA:

Artículo 1º. Apruébase el Convenio de Cooperación Técnica y Científica entre la República de Colombia y la República de Chile, suscrito en Santafé de Bogotá el 16 de julio de 1991.

Artículo 2º. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el Convenio de Cooperación Técnica y Científica entre la República de Colombia y la República de Chile, suscrito en Santafé de Bogotá el 16 de julio de 1991, que por el artículo 1º de esta ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de la misma.

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

### COMISION SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

El texto transcrito fue aprobado en sesión plenaria del honorable Senado de la República, el día 16 de agosto de 1995.

\* \* \*

### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 043 DE 1995 CAMARA

*"por la cual se modifica la Ley 86 de 1989".*

Honorables Representantes:

Procedemos en cumplimiento del honroso encargo encomendado por la Presidencia de la Comisión Sexta, a rendir ponencia sobre el Proyecto de ley número 043 de 1995 Cámara, "por la cual se modifica la Ley 86 de 1989", acumulado con el Proyecto de ley 112 de 1994 Senado, sobre la misma materia, el cual fue aprobado en primero y segundo debates, en mayo 16 y en junio 16 del presente año, por el Senado de la República.

Fundamentamos la recomendación respectiva en las siguientes consideraciones:

#### Antecedentes de la Ley 86 de 1989

##### - Sobrecostos del Metro de Medellín

Cuando se adoptó la decisión de construir el Metro de Medellín, se aprobó por parte del Gobierno Nacional un cupo de endeudamiento con el consecuente aval de la Nación por US\$650 millones, valor éste estimado y que de ninguna manera consideró reajustes y costos financieros, es decir, que con el monto inicialmente autorizado se financiaba en forma parcial el proyecto lo que hacía prever que sería necesario obtener posteriormente la financiación adicional, para cubrir el costo total del proyecto.

En estas condiciones se suscribieron los créditos iniciales para la construcción del Metro en Medellín.

Posteriormente y para la suscripción de los créditos adicionales necesarios para la culminación del proyecto y el otorgamiento de la garantía de la Nación, el Ministerio de Hacienda exigió la expedición de una ley con el fin de arbitrar recursos para el pago de los compromisos ad-

quiridos al momento de suscribir el contrato de obra, es decir, el costo estimado del proyecto a esa fecha.

El proceso de decisión y expedición de la ley y de la constitución de garantías entre 1988 y 1992 incidió directamente en el tiempo de construcción con repercusiones importantes en el costo del proyecto, actualmente estimado en US\$2.000 millones. Lo anterior tuvo como lógica consecuencia, un aumento en los reajustes del contrato de obra, en los gastos financieros asociados y en la inversión local. Por otra parte, existen otros efectos de sobrecostos generados por movimientos cambiarios de las monedas contractuales y por la aplicación de la Ley 75 de 1986, que gravó los bienes importados del proyecto en un valor cercano a US\$107 millones, sobrecostos que ascienden a una cuantía aproximada de US\$1.000 millones.

Como consecuencia, los supuestos, base de la ley de metros, exigieron la pignoración de unas rentas: sobretasa a la Gasolina, contribución de Valorización y otras, hasta por la suma equivalente en valor presente de US\$650 de 1984.

A pesar de lo anterior el Ministerio de Hacienda exigió, para el otorgamiento del aval de la Nación, la pignoración de rentas por un mayor valor al establecido en la Ley 86 de 1989, apartándose de esta manera de la disposición legal referida.

Bajo estas condiciones la empresa y el Departamento de Antioquia pignoraron rentas, en millones de dólares, que en realidad constituyen pago efectivo así:

Gasolina	US\$951.3 de 1992
Valorización	US\$128.0 de 1992
Rentas Departamentales	US\$245.7 de 1992
Para un total de	US\$1.325 de 1992.

#### - Costos del Metro en Santafé de Bogotá

Con ocasión de los 450 años de la fundación de la ciudad de Santafé de Bogotá en 1988, la administración de ese entonces, al igual que las demás de los últimos 20 años, estimó la posibilidad de que un Consorcio Internacional integrado por los gobiernos de Bélgica, Canadá, Francia e Italia, podría adelantar la construcción de un Sistema de Transporte Masivo tipo Metro mixto, a nivel, elevado y en trinchera, con un costo de US\$820 millones, construcción que duraría 4 años y su costo se financiaría en un plazo de 40 años.

Sin embargo era perfectamente claro, como lo es en el presente, que sin la participación y la garantía financiera de la Nación, a Santafé de Bogotá y otros municipios involucrados directamente en el sistema o indirectamente a través de otros medios de transporte, les era totalmente imposible abocar la ejecución de estos proyectos. (La capacidad de inversión del Distrito Capital para el presente año sólo alcanza la suma de 162.970 millones de pesos).

A las consideraciones anteriores que llevaron a la promulgación de la Ley 86 de 1989 como elementos fundamentales de juicio, habría que agregar las siguientes, con aún mayor validez en el presente:

1. Los altos costos de construcción de Sistemas de Transporte Masivo.

Se ha calculado de acuerdo a estándares mundialmente utilizados, que un Sistema de Transporte Masivo (STM) de 25 kilómetros de recorrido, con una capacidad de movilización de 1 millón de pasajeros diarios, tendría los siguientes costos por kilómetro:

STM a nivel US\$36 millones: STM elevado a US\$79 millones:

STM subterráneo superficial US\$152 millones; STM de túnel profundo US\$158 millones.

A los anteriores costos habría que agregar el del STM tipo "Solobus" que no obstante ser uno de los de más relativo bajo costo, alcanza la suma de US\$12 millones por kilómetro.

2. La falta de capacidad de inversión en Sistemas de Transporte Masivo de los Municipios.

Es obvio que los costos de construcción de cualquier sistema de Transporte Masivo para cualquiera de las ciudades colombianas, incluyendo aquéllas de más de 500.000 habitantes, es decir, 8 Áreas Metropolitanas, supera de lejos su capacidad de inversión; incapacidad derivada de su restringida tributación, si se tiene en cuenta que se calcula que los ingresos tributarios para la totalidad de los municipios colombianos, solamente alcanzará la suma de \$710.000 millones para el próximo año de 1996.

Es de observar que por lo menos 30 ciudades del país, con poblaciones urbanas superiores a los 100.000 habitantes manifiestan necesidades de alguna solución tipo sistema de transporte masivo de pasajeros, como servicio público.

#### Propósitos de la Ley 86 de 1989

Derivado de lo que hasta aquí se ha expuesto, se procedió a la promulgación de la Ley 86 de 1989, cuyos propósitos generales fueron los siguientes:

1. Legislar para todo tipo de sistema de transporte masivo urbano de pasajeros y para todos los municipios y entidades del país en general y del Valle del Aburrá en particular.

2. Determinar la orientación de los Sistemas de Transporte Masivo para:

a) Asegurar la prestación eficiente del servicio;

b) Permitir el crecimiento ordenado de las ciudades;

c) Racionalizar el uso del suelo urbano.

Para lo cual deberá proceder a:

a) Desestimular el uso superfluo del automóvil particular;

b) Promover los Sistemas de Transporte Masivo de pasajeros urbanos en las diferentes ciudades del país.

3. Determinar los mecanismos y requisitos de financiación, de Sistemas de Transporte Masivo, tanto a nivel nacional como municipal, así:

a) *A nivel Nacional:* Asegurar los recursos que la Nación comprometa en contratos y garantías de créditos externos a los municipios, para Construcción de Sistemas de Transporte Masivo, mediante la pignoración de rentas de éstos, en

cuantías suficientes para el pago de por lo menos el 80% del servicio de la deuda total del proyecto respectivo y prohibir a la Nación realizar transferencias a los municipios para cubrir costos de Operación, Administración, Mantenimiento y Reposición de Equipos de Sistemas de Transporte Masivo, es decir, que se elimina cualquier posibilidad de "subsidios" Nacionales por concepto de tarifas, a los usuarios del sistema;

b) *A nivel Municipal:* Facultar a los municipios para aumentar bases gravables de gravámenes, tarifas y sobretasas a la gasolina, hasta en un 20%, cuando las rentas no sean suficientes para garantizar el pago de por lo menos el 80% del servicio de la deuda ya mencionado.

Exigir a los municipios niveles de tarifas que cubran los costos reales de operación y prestación del servicio de transporte masivo.

Esto significa, que la incapacidad de los municipios para asumir los costos de construcción y operación del respectivo Sistema de Transporte Masivo, se trasladará eventualmente a los usuarios del mismo en particular y a los habitantes de los municipios, en general.

4. Determinar las siguientes obligaciones financieras del sistema de Transporte Masivo del Valle del Aburrá:

a) Sobretasa a la gasolina del 10%;

b) Pignoración de rentas en cuantías suficientes, que sumadas a los recursos generados por la sobretasa a la gasolina, cubran el valor del costo inicial del proyecto, de US\$650 millones;

c) Establecer la contribución de valorización no inferior al equivalente de US\$164 millones, para atender costos de construcción del sistema;

d) Pignoración de rentas Departamentales y Municipales, en cuantías suficientes para cubrir la diferencia entre el costo inicial del proyecto (US\$650 millones) y lo recaudado por concepto de sobretasa a la gasolina, los recursos previstos por valorización y otras rentas de la región.

Es evidente que algunos de estos propósitos originales de la Ley 86 de 1989, deben mantenerse, otros ampliarse y ajustarse a las actuales circunstancias económicas, financieras y legales del país, para regular los actuales y futuros proyectos del Sistema de Transporte Masivo.

#### Propósitos del Proyecto de Ley 043 de 1995 Cámara

Los propósitos del Proyecto de ley 043 de 1995 Cámara, al modificar la Ley 86 de 1989 son:

- Establecer el mecanismo de financiación del Sistema de Transporte Masivo del Distrito Capital de Santafé de Bogotá, con los siguientes alcances restrictivos:

a) Determinar únicamente la modalidad tipo metro como sistema de transporte masivo;

b) La cuantía de la participación de la Nación en la construcción del sistema tipo metro, será máximo el 80% del total de la inversión; al Distrito Capital corresponde el 20% del costo total;

c) Puntualiza como posibles gravámenes, para garantizar el retorno de la inversión restante (20%) por parte del Distrito Capital, los de valorización y el cobro de sobretasas, sin espe-

cificar cuales. Además incluye como mecanismo de garantía, los créditos y la cesión de los derechos en el recaudo de tarifas;

d) Si la participación de la Nación no alcanza el máximo establecido, se infiere que el Distrito Capital, deberá asumir la inversión restante;

e) Los ingresos que se recauden para garantizar la inversión que le compete al Distrito Capital, solamente se podrán destinar para la financiación de Sistemas de Transporte Masivo tipo metro.

#### Propósitos del Proyecto de ley número 112 de 1994 Senado

Los propósitos del Proyecto de ley número 112 de 1994 Senado, al modificar la Ley 86 de 1989 son los siguientes:

- La modificación incluye exclusivamente los sistemas de Transporte Masivo de los municipios del Valle del Aburrá, el Distrito Capital de Santafé de Bogotá, Chía, Soacha, Cali y su zona de influencia, Barranquilla y Bucaramanga y su Área Metropolitana.

- Elimina el cobro de valorización a los inmuebles destinados a usos de vivienda, como medio de financiación para la construcción del Sistema de Transporte Masivo del Valle del Aburrá.

- Establece que la Nación podrá participar en la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Masivo en las Áreas Metropolitanas de Bogotá, Cali, Barranquilla y Bucaramanga, bajo las siguientes condiciones:

a) Aporte mínimo de la Nación, igual al 60% del costo final de los proyectos;

b) En contrapartida, los municipios mencionados deberán pignorar rentas en cuantía suficiente que cubran por lo menos el 30% del servicio de la deuda total del proyecto respectivo.

- La Nación deberá asumir el pago del servicio de la deuda del valor equivalente al que se esperaba recaudar por concepto de contribución de Valorización de predios destinados a vivienda en el Valle del Aburrá, según lo establecido en el artículo 8º de la Ley 86 de 1989. Este monto se fijó en US\$164 millones constantes de 1992.

- Finalmente la modificación incluye como cargo a la Nación, la construcción del anillo vial o variante de Pamplona, Norte de Santander y la concesión para poner en funcionamiento las líneas férreas de Bogotá a Zipaquirá y de Bogotá a Facatativá. Esto último corresponderá a la Nación por intermedio de la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías.

#### Propósitos de la presente Ponencia

Honorables Representantes:

Al rendir la presente ponencia, la cual ha pretendido mantener algunos o casi la mayoría de los principios y normas de la Ley 86 de 1989, por la cual se dictaron normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se establecieron los recursos para su financiamiento, integrándolos con los formulados en el Proyecto de ley número 043 de 1995 Cámara, presentado por la honorable Representante Alegría Fonseca y con el Proyecto de ley número 112 de 1994 Senado, presentado por el

honorable Senador Eduardo Pizano de Narváez, con ponencias favorables para el primero y segundo debate del honorable Senador Jaime Dussán Calderón; la Comisión de Ponentes se ha fijado los siguientes propósitos:

1. Definir con claridad el concepto de las Áreas de influencia de un Sistema de Transporte Masivo, incluyendo en ella no solamente las áreas urbanas sino también las suburbanas y los municipios involucrados directamente en el sistema o indirectamente a través de otros medios de transporte (ver artículo 1º).

2. Determinar los parámetros mínimo y máximo de la participación de la Nación en el financiamiento de la construcción de proyectos de sistemas de transporte masivo de cualquier modalidad y en cualquier municipio del país, haciéndola extensiva a proyectos en construcción.

Igualmente, fijar los requisitos de dicha participación, entre los cuales se incluye, además de la pignoración de Rentas, los estudios de prefactibilidad, factibilidad y rentabilidad, las interrelaciones del transporte con la planeación Urbana, la inclusión del respectivo Proyecto en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional y la constitución de autoridades únicas del transporte, todo lo cual en su conjunto respalda la seriedad del sistema de transporte propuesto y por consiguiente, constituye garantía para la participación establecida de la Nación (ver artículo 2º).

3. Facultar a los municipios para aumentar gravámenes y tarifas, cuando las rentas propias no sean suficientes, para garantizar mediante su pignoración, sus obligaciones en el pago del servicio de la deuda que les compete. Facultad que incluye nuevos gravámenes y mecanismos financieros, tales como el cobro de derechos de tránsito en ciertas áreas restringidas o congestionadas (área licensing), gravamen bastante eficiente como instrumento para desestimular el uso superfluo del automóvil particular, que ha tenido notable éxito en diversas ciudades entre ellas Singapur, como lo comprueban expertos en la materia.

Mecanismos, como el del contrato de concesión, que le permite al municipio evitar asumir directamente la prestación de un servicio, que puede realizar más eficientemente el sector privado. Como por ejemplo el sistema denominado B.O.T (Build, Operate and transfer), mediante el cual el contratista diseña, construye, opera durante un tiempo terminado, cobra tarifas por el servicio y luego transfiere a la administración.

Finalmente se ratifica la destinación específica a la financiación del Sistema de Transporte Masivo respectivo, de los recursos obtenidos mediante las facultades otorgadas a los municipios (ver artículo 3º).

4. Subrogar en la Nación la contribución de valorización a los inmuebles destinados a usos de vivienda, servicios de educación y salud, como gravamen para la financiación de Sistemas de transporte Masivo.

Se determina complementariamente que la Nación se hará cargo del servicio de la deuda, que por este concepto le compete a los municipios en que opere el Sistema de Transporte Masivo (ver artículo 4º).

5. Delegar en la Nación, como propietaria de los corredores férreos, el habilitarlos y ponerlos en funcionamiento, especialmente cuando formen parte de Sistemas Integrados de Transporte Masivo de Pasajeros.

En ejercicio de esta delegación y dada su prioridad, se otorga un plazo de seis (6) meses a la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías, para que proceda en consecuencia en los corredores férreos de Bogotá a Zipaquirá y de Bogotá a Facatativá (ver artículo 5º).

6. Generalizar las normas de la presente ley con los siguientes criterios:

- Rigen para todos los municipios del país;
- Incluyen los diferentes modos de transporte masivo de pasajeros urbanos (ver artículo 6º);
- Se extiende su aplicación a los sistemas en construcción.

#### NOTAS

1. *Acevedo Jorge y Bocarejo, Juan Pablo.* Bases para una política Integral de Transporte Urbano en Colombia, Seminario sobre Políticas e Instituciones para el Desarrollo Urbano Futuro en Colombia, Mindesarrollo. DNP. Naciones Unidas: Programa de Gestión Urbana, Bogotá, junio de 1994, página 403.

2. *Cálculo de ingresos de los municipios colombianos.* Anales del Congreso, número 37, mayo de 1992. Ministerio de Hacienda, página 36.

3. *Gakenheimer, Ralph.* Experiencias Internacionales en la gestión de transporte Urbano. Ver Nota 2, pág. 426.

#### Proposición

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, presentamos ponencia favorable al Proyecto de ley número 043 de 1995 Cámara, acumulado con el Proyecto de ley número 112 de 1994 Senado, "por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989".

Vuestra comisión,

*Martha Luna Morales, Ramiro Varela Marmolejo, Julio Acosta Bernal y Gustavo López Cortés,* Representantes Ponentes.

#### Proposición

Dése primer debate al Proyecto de ley número 043 de 1995 Cámara, acumulado con el Proyecto de ley número 112 de 1994 Senado, "por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989".

El Congreso de Colombia,

#### DECRETA:

Artículo 1º. El Área de influencia de un sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, estará comprendida por las áreas urbanas, suburbanas y por los municipios a los cuales el sistema sirve de interconexión directa.

De conformidad con lo previsto en el presente artículo y con fundamento en los estudios técnicos respectivos, el Gobierno Nacional delimitará el área de influencia correspondiente.

Artículo 2º. La participación de la Nación en la construcción de sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, será mínimo del 60% y máximo del 80% del costo

total del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que el Municipio o los municipios involucrados hayan aprobado el proyecto y pignorado en su favor rentas en cuantía suficiente, que cubran el pago de por lo menos el 30% del servicio de la deuda total del proyecto.

2. Que el proyecto respectivo esté perfectamente sustentado ante el Conpes mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico económico, socioambiental y físicoespacial, que defina claramente tanto la estrategia como el sistema integral de transporte masivo propuesto, así como el cronograma y los organismos de ejecución.

3. Que el Plan Integral de Transporte Masivo Propuesto, sea coherente con el respectivo Plan Integral de Desarrollo Urbano, según lo dispuesto por la Ley 9ª de 1989, o normas que la modifiquen o sustituyan.

4. Que el proyecto propuesto, esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional y cumpla los requisitos establecidos por el Decreto 841 de 1990 y demás disposiciones vigentes sobre la materia.

5. Que esté formalmente constituida una Autoridad Única de Transporte para la administración del Sistema de Transporte Masivo Propuesto.

Parágrafo. La Nación solamente podrá otorgar su garantía a los créditos externos que se contraten para éste, cuando sus socios le hayan pignorado a su favor rentas en cuantía suficiente que cubran el pago de por lo menos el 30% del servicio de la deuda total del proyecto.

Artículo 3º. Cuando las rentas propias de los municipios, no sean suficientes para garantizar la pignoración de los recursos previstos en el artículo anterior, quedan facultados para:

a) Aumentar hasta un 20% las tarifas de operación y los gravámenes de su competencia, excepción hecha del de valorización;

b) Crear nuevos gravámenes tales como, cobro de derechos de tránsito en ciertas áreas restringidas o congestionadas, cobro de peajes y cobros especiales para lotes de parqueo y demás de su competencia que se consideren convenientes;

c) Cobrar una sobretasa al consumo de la gasolina motor hasta del 20% de su precio al público sobre las ventas de Ecopetrol, en la planta o plantas que den abasto a la zona o área de influencia del respectivo sistema;

d) Celebrar contratos de concesión para la construcción, mantenimiento, operación y administración total o parcial de sistemas de transporte masivo, bajo el control de la entidad concedente y demás disposiciones establecidas por la Ley 80 de 1993.

Los incrementos a que se refiere el presente artículo se destinarán exclusivamente a la financiación de sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se cobrarán a partir del 1º de enero del año siguiente a aquél en que se perfeccione el contrato de su desarrollo.

Parágrafo. En el evento que resulte necesario acudir a la financiación parcial, mediante el

sistema de la contribución por valorización, los estudios, recaudo y administración en general los realizará la entidad especializada en el tema del respectivo municipio, o del municipio núcleo o metrópoli, mediante Convenio Interadministrativo con la empresa o entidad que adelante el sistema masivo de transporte.

Artículo 4º. Para la construcción de sistemas de transporte masivo, no se cobrarán contribuciones de valorización a los inmuebles destinados a usos de vivienda, Servicios de Educación y Salud.

Parágrafo. La Nación se hará cargo del servicio de la deuda en un valor equivalente al que se espere recaudar por esta contribución de valorización. Los demás predios podrán ser objeto del gravamen de valorización.

Artículo 5º. Corresponde a la Nación como propietaria de los corredores férreos, habilitar y poner en funcionamiento las líneas férreas que formen parte del sistema de transporte masivo.

Parágrafo. En un plazo de seis meses a partir de la vigencia de la presente ley, la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías, deberá abrir la respectiva licitación pública, para celebrar el correspondiente contrato de concesión para rehabilitar, mantener, modernizar, los corredores férreos de Zipaquirá y Facatativá hacia Bogotá, que permitan una racional accesibilidad y transporte de pasajeros.

Artículo 6º. Las normas de la presente ley rigen para todos los municipios del país y para todos los modos de transporte masivo de pasajeros como servicio público urbano.

Parágrafo. La participación de la Nación prevista en el artículo 2º de la presente ley se hará extensiva a los sistemas de transporte masivo que se encuentren en construcción, caso en el cual deberán pignorar rentas equivalentes al 30% del servicio de la deuda total del proyecto, tomando como base la sobretasa a la gasolina, establecida en el artículo 6º de la Ley 86 de 1989. En caso de no ser suficiente esta renta, se pignorará la contribución de valorización de conformidad con lo establecido en el artículo 4º de esta ley y de ser necesario para cubrir este valor, rentas de los municipios beneficiados.

Para garantizar el porcentaje de cofinanciación de los entes territoriales, la Nación sólo podrá exigir la pignoración de rentas sin exceder el porcentaje que le corresponda a la respectiva entidad territorial, como consecuencia, cualquier otra garantía adicional que se hubiere otorgado, deberá ser suprimida.

Artículo 7º. Facúltase al Gobierno Nacional por un término de seis (6) meses para reglamentar la presente ley.

Artículo 8º. A partir de la vigencia de la presente ley quedan derogados los artículos 3º, 4º, 5º, el inciso único y parágrafo primero del artículo 8º, artículos 9º y 13 de la Ley 86 de 1989, así como las demás normas que le sean contrarias.

Artículo 9º. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Presentado a consideración de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes por:

*Martha Luna Morales, Ramiro Valera Marmolejo, Julio Acosta Bernal, Gustavo López Cortés, Representantes Ponentes.*

\*\*\*

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 218/95 SENADO, 116/95 CAMARA**

*“por medio de la cual se exalta la vida y la obra del poeta doctor Aurelio Arturo y se dictan otras disposiciones”.*

Señor Presidente

Honorables Representantes

El señor Presidente de la Comisión II de la Honorable Cámara de Representantes, me ha designado para cumplir con el honroso encargo, de rendir el informe de ponencia en primer debate al Proyecto de ley Número 218/95 Senado, 116/95 Cámara “por medio de la cual se exalta la vida y obra del poeta doctor Aurelio Arturo y se dictan otras disposiciones”.

Colombia y especialmente el Congreso de la República, no pueden dejar pasar inadvertido el vigésimo aniversario de la muerte del poeta Aurelio Arturo.

Nació en el año de 1906 en la población de La Unión, ubicada en el Departamento de Nariño; es considerado por la crítica literaria de mediados de siglo como el “Poeta de América”, al lado de Pablo Neruda.

No obstante, a pesar de la hermosura de sus versos, de la bella sencillez de los mismos, es doloroso reconocer, que Aurelio Arturo, es un poeta casi desconocido por la mayoría de nuestros compatriotas.

Con este proyecto tratamos de rendir tributo de admiración al divulgar su obra, reconocida por su deslumbrante calidad literaria.

*Bosquejo de su obra literaria*

Su libro titulado “Morada al Sur” apareció en 1963 y obtuvo el Premio Nacional de Poesía.

Aurelio Arturo con su obra literaria “Morada al Sur”, se transforma en el oficiante de la ceremonia que hace comulgar a los dioses, la naturaleza y el hombre; allí el mago y el hechicero, desdoblados en poetas conocen el mito y lo transmiten porque tienen el atributo de la palabra.

Mencionar la poesía de Aurelio Arturo es ahondar en la poesía como labor esencial, vital por la riqueza espiritual que genera otra forma de conocimiento del universo. Posee su poesía el uso regular y paulatino de las imágenes metafóricas, es así como en “Morada al Sur” recrea poéticamente a la luz que se enfrenta con la oscuridad y la transforma en mujer con la tierra al mismo tiempo.

Sólo 32 poemas le bastan al poeta nariñense para crear un mundo de fábula, un mundo que no por mítico resulta menos real, vientos, follajes, estrellas, ángeles, bosques, mujeres, aromas, hadas, tambores, todo es convocado por ensalmo en la palabra del poeta.

El gran motor creativo del autor de “Morada al Sur” y “Canción del Ayer”, es la nostalgia de la infancia. La palabra ambigua y sencilla que nos devuelve por momentos a los orígenes, a un lugar

sin tiempo que puede ser aludido tan sólo por el lenguaje mágico de las palabras.

El Tiempo, que suele parecernos mezquino con nuestras propias vidas, pero que a largo plazo termina por otorgar su justo valor a la obra de los hombres, le ha abierto ya un sitio de honor al poeta Aurelio Arturo, en la historia de la literatura colombiana.

El poeta nos coloca al borde del poema, justo allí donde la transparencia se confunde con la nitidez, donde la sensualidad de un giro puede cambiar la melodía y recuperar las horas del pasado.

No existe una virtud más grande en un poeta que la de lograr que en sus propias palabras esté presente un bosque donde, el árbol mayor sea inmortal. La verdad de la poesía de Aurelio Arturo hace parte del reino de la ensoñación, de la naturaleza y la leyenda.

La poesía de Aurelio Arturo, emerge del ámbito de su infancia y de su juventud, que transcurre ante todo, en la casona de sus progenitores, en los valles del sur, en un mundo del que el poeta nunca logró escapar en su fascinación, de allí que sea plausible todo esfuerzo que conduzca a que su poesía cale en la conciencia de todos los colombianos y que para la difusión que amerita la obra del poeta, se den pasos ciertos, para que su terruño reciba los beneficios que el amor profesado por el poeta le transfiere.

El poeta Aurelio Arturo, muere el 23 de noviembre de 1974, legando a la posteridad su obra inmortal.

Es conveniente y oportuno, como lo anota el Senado de la República, cuando se debatió este proyecto, que la Nación contribuya en algunas obras, en el Departamento de Nariño, concretamente en la patria chica del insigne poeta.

En mi sentir nada más loable y gratificante que proponer a la Comisión II de la honorable Cámara de Representantes, se dé primer debate al proyecto de ley de la referencia, con las observaciones y modificaciones hechas en el Senado de la República.

Cordialmente,

Representante a la Cámara,

*Franco Salazar Bucheli.*

(Anexo expediente).

\*\*\*

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 136 DE 1994 SENADO, 285/95 CAMARA**

*“por medio de la cual se aprueba el acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por la cual se promueven y protegen las inversiones”, suscrito en Londres el 9 de marzo de 1994.*

Señor Presidente, honorables Representantes:

Dando cumplimiento a la designación de rendir ponencia para segundo debate al Proyecto de ley Número 136 de 1994 Senado, 285 de 1995 Cámara, “por medio de la cual se aprueba el Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno del Reino Unido de la

Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por el cual se promueve y protegen las inversiones”, suscrito en Londres el 9 de marzo de 1994, a continuación me permito presentar a la Plenaria de la honorable Cámara las siguientes consideraciones:

### 1. De carácter constitucional

La Constitución Política de Colombia en el numeral 2º del artículo 189, fundamentándose en que corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe de Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa, dispone: que el Primer Mandatario, debe “celebrar con otros Estados y Entidades de Derecho Internacional Tratados o Convenios que se someterán a la aprobación del Congreso”.

Además, el artículo 224 de nuestra Carta, dispone que: “Los Tratados, para su validez, deberán ser aprobados por el Congreso. Sin embargo, el Presidente de la República podrá dar aplicación provisional a los Tratados de naturaleza económica y comercial acordados en el ámbito de organismos internacionales, que así lo dispongan. En este caso tan pronto como un Tratado entre en vigor provisionalmente, deberá enviarse al Congreso para su aprobación. Si el Congreso no lo aprueba, se suspenderá la aplicación del Tratado”.

Finalmente, el artículo 226 dice que “el Estado promoverá la internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional”.

### 2. De carácter jurídico

El Acuerdo consagra el derecho universalmente reconocido a cada Estado para expropiar, siempre que esto se realice de acuerdo al debido proceso y por razones de utilidad pública o social, lo cual está de acuerdo con lo preceptuado por la Constitución Política en los artículos 58 y 365, los cuales en algunos de sus apartes y en su orden, dicen: “Por motivos de utilidad pública o de interés social definidos por el legislador, podrá haber expropiación mediante sentencia judicial e indemnización previa. Esta se fijará consultando los intereses de la comunidad y el afectado. En los casos que determine el legislador, dicha expropiación podrá adelantarse por vía administrativa, sujeta a posterior acción contenciosa administrativa, incluso respecto al precio”. Y el otro artículo, igualmente en uno de sus apartes establece: “Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra Cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse ciertas actividades estratégicas o servicios públicos, deberán indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita”.

También la Convención Americana sobre Derechos Humanos, ratificada por Colombia, establece que: “ninguna persona puede ser privada de sus bienes, excepto mediante el pago de una indemnización justa, por razones de utilidad pública o interés social en los casos y según las formas establecidas por la ley”. Por su parte, las declaraciones de las Naciones Unidas, 1803 y

3281, disponen que toda expropiación requiere de una “adecuada compensación”. La existencia de una compensación por actos de expropiación se encuentra también reconocida por la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 y el Primer Protocolo a la Convención Europea de Derechos Humanos de 1952.

En cuanto al derecho de cada Estado a adelantar gestiones de expropiación ratificado mediante Resolución 2301 de 1974 de las Naciones Unidas y en relación con el reconocimiento de principios de validez universal, conviene recordar que la honorable Corte Constitucional, señaló que dentro del marco de la Constitución de 1991, lo hizo dentro de los siguientes términos: “La idea de soberanía nacional no puede ser entendida bajo los estrictos y precisos límites imaginados por la teoría constitucional clásica... se ha acogido una concepción más dinámica y flexible de tal manera que se proteja lo esencial de la autonomía estatal, sin que allí se derive un desconocimiento de principios y reglas de aceptación universal”.

La Constitución Política dentro de la garantía a la propiedad privada, como ya se expuso, prevé como regla general en el artículo 58 la indemnización previa a la expropiación por razones de utilidad pública o interés social. A lo anterior, vale la pena agregar que en la medida en que la Convención Americana sobre Derechos Humanos se encuentra ratificada por Colombia, las normas internas sobre expropiación deben interpretarse a la luz de dicho Tratado (artículo 93 de la Carta) el cual exige una indemnización justa.

El artículo 93, textualmente dice: “Los Tratados y Convenios Internacionales ratificados por el Congreso, que reconocen los Derechos Humanos y que prohíben su limitación en los estados de excepción, prevalecen en el orden interno. Los derechos y deberes consagrados en esta Carta, se interpretarán de conformidad con los Tratados Internacionales sobre Derechos Humanos ratificados por Colombia”.

Por ello, el Tratado que se somete a consideración de la Comisión Segunda, dispone que la indemnización debe ser pronta, adecuada y efectiva y que la determinación del valor se hará de acuerdo con el derecho internacional.

Dado que el artículo 58 de la Carta, citado anteriormente consagra una excepción a su régimen general, al prever que “el Legislador, por razones de equidad, podrá determinar los casos en que no haya lugar al pago de indemnización, mediante el voto favorable de la mayoría absoluta de los Miembros de una y otra Cámara”, podría argumentarse que el Tratado es contrario al precepto constitucional, lo cual riñe con la realidad. En efecto, la regulación de la nacionalización y la expropiación contenida en el Tratado en nada se opone a la Constitución Política considerada en su conjunto y por el contrario, responde como ya advertimos, al reconocimiento de los principios vigentes en materia de derechos humanos, al ejercicio de una facultad propia del legislativo y a los imperativos de la Carta para la internacionalización de las reglas

económicas y políticas del Estado dentro de un marco de igualdad y reciprocidad.

Como se indicó, en relación con las facultades del legislativo debe advertirse que corresponde constitucionalmente al legislador establecer en cada caso cuando procede la expropiación y en este evento en qué casos no hay lugar a la indemnización por razones de equidad. Así las cosas, si el legislador en ejercicio de su propia competencia, aprueba un Tratado por ley del Congreso, en el que se reconoce respecto de las personas de un Estado la regla general del artículo 58, está ejerciendo su facultad reglamentaria que la misma Carta autoriza y de cuyo ejercicio no puede predicarse inconstitucionalidad alguna. En este sentido se pronunció la honorable Corte Constitucional al declarar exequible la Ley 23 de 1992 (Sentencia C-334 de 1993) por la cual se aprobó el Convenio para la protección de los productores de fonogramas contra la reproducción no autorizada de los mismos, en virtud de la cual se considera que la limitación se fijaría al legislativo de no imponer en el futuro licencias obligatorias, distintas a las contenidas en el Tratado, no era contraria a las facultades del Congreso, pues éste al aprobar el Tratado que la contenía, las había limitado.

De otra parte, la Carta establece que en los casos de expropiación con indemnización, la misma debe ser fijada “consultando los intereses de la comunidad y del afectado”. El Tratado no desconoce este principio, dado que al establecer un criterio tan amplio y general de pago como el de “valor genuino de la inversión”, permite que el expropiante determine según las circunstancias y de acuerdo con los criterios a su disposición no sólo los métodos de valoración de los activos, sino las circunstancias especiales que afecten o disminuyan el valor del bien expropiado.

Por último, tenemos que la igualdad y reciprocidad contempladas en el Tratado que nos ocupa, no pueden mirarse desde el punto de vista del derecho interno, de manera que no puedan existir derechos diferenciados, sino desde la perspectiva del derecho internacional donde coexisten varias esferas de protección jurídica. En efecto, la honorable Corte Constitucional ha declarado exequibles leyes aprobatorias de tratados públicos que prevén un tratamiento recíproco, pero especial, sin que se hubiera cuestionado la validez de los mismos. Así por ejemplo, la Corte declaró exequible la ley que aprobó el Convenio con el Ecuador sobre tránsito de personas, vehículos, embarcaciones fluviales y marítimas y aeronaves que preveía una exención del 50% a las empresas de transporte fronterizo. En igual sentido, al examinar la exequibilidad de tratados internacionales la honorable Corte Constitucional ha señalado: “...No existe motivo alguno del cual se infiera, que a través de la celebración del aludido Tratado, se desconozca el equilibrio a la equidad, la igualdad en el trato o reciprocidad y el beneficio o conveniencia nacional, que deben inspirar las relaciones internacionales” (Sentencia C-489 de 1993. Igual consideración se hace en Sentencia C-379 de 1993).

En este caso, en la medida en que en el Tratado se protegen las inversiones inglesas en Colombia, como las de los colombianos en la Gran Bretaña, se respeta a cabalidad el principio de igualdad y reciprocidad.

### 3. De referencia internacional

En los últimos veinte años, período en el cual tomó gran fuerza a nivel internacional la política nacionalista en la recuperación especialmente de los yacimientos de recursos naturales, después de la experiencia de Salvador Allende en Chile a comienzos del decenio de los setenta, el Reino Unido de la Gran Bretaña ha celebrado más de cuarenta tratados de promoción y protección de inversiones, de los cuales en América Continental y El Caribe, se suscribieron los siguientes:

1. Paraguay, el 23 de abril de 1992
2. Belice, 30 de abril de 1982
3. Costa Rica, 4 de septiembre de 1992
4. Santa Lucía, 18 de enero de 1983
5. Panamá, 7 de noviembre de 1983
6. Haití, 18 de marzo de 1985
7. Jamaica, 14 de mayo de 1987
8. Dominica, 23 de enero de 1987
9. Antigua y Barbuda, 12 de junio de 1987
10. Grenada, 25 de febrero de 1988
11. Bolivia, 16 de febrero de 1990, Guyana, 11 de abril de 1990.
12. Argentina, 19 de febrero de 1993
13. R. O. del Uruguay, 21 de octubre de 1991
14. Barbados, 7 de abril de 1993
15. Trinidad y Tobago, 8 de octubre de 1993
16. Perú, 4 de octubre de 1993
17. Honduras, 7 de diciembre de 1993

Nota: Están pendientes de ratificación los Tratados de Costa Rica, R. O. del Uruguay y Honduras.

### 4. De carácter histórico

Cuando la suerte de los territorios que intentaban convertirse en Estados autónomos estaba en juego a finales del Siglo XVIII, suerte que en todos los casos estaba al arbitrio de las monarquías reinantes, hubo una que así sea por razones políticas no necesariamente congruentes en su totalidad con nuestros intereses, nos tendió la mano y dio pie al comienzo de las grandes gestas libertarias iberoamericanas.

En 1797, don Francisco de Miranda, Procurador de la Independencia Americana recibió de la Corona Inglesa la ayuda necesaria para adquirir y armar al famoso Leandro, primer buque que izó los colores de la futura República de Colombia y también, ya a comienzos del Siglo XIX, el Libertador Simón Bolívar, por intermedio de su hermano consiguió de las mismas fuentes el primer crédito financiero internacional que permitió adquirir los fusiles que tanto necesitaban los patriotas y con aquéllos, un tanto a destiempo, tal vez por el afán no solo de libertad en gobierno sino también de ideas y de conciencia, llegó a nuestro territorio la primera imprenta.

A comienzos del Siglo XX, cuando en 1902 llegó a Bogotá el primer automóvil, vía Río

Magdalena y caminos de herradura que de Honda subía a la Capital, la marca Essex de origen británico abrió la brecha para que en pocos lustros, cuando otros países hubieran podido hacerlo, fuera nuevamente la Gran Bretaña la que confiara nuestra estabilidad política y nuestro sentido del respeto internacional, la que inició la perforación de los primeros pozos petroleros en nuestro país.

Con el transcurrir del tiempo y sin que nunca hubiere existido tensión o desconfianza diplomática entre sus pueblos y sus gobiernos, ahora, cuando Colombia se apresta para abrir sus brazos hacia las economías orientales, estimamos es buen tiempo también para afianzar las relaciones con quienes en términos de mutua equidad, es innegable, también debemos corresponder.

### Conclusión final

Sobre la base de las consideraciones expuestas y habida cuenta de que las relaciones internacionales de Colombia y especialmente con aquellos países con los cuales tenemos antecedentes de respeto mutuo deben afianzarse, me permito proponerle a la plenaria de la honorable Cámara de Representantes, se dé segundo debate al Proyecto de ley 136/94 Senado y 285/95 Cámara "por medio de la cual se aprueba el Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno del Reino Unido e Irlanda del Norte por el cual se promueven y protegen las inversiones", suscrito en Londres el 9 de marzo de 1994.

Representante Ponente,

*Melquiades Carrizosa Amaya.*

### PROYECTO DE LEY NUMERO 136 DE 1994 SENADO, 285 DE 1995 CAMARA

*"por medio de la cual se aprueba el Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por el cual se promueven y protegen las inversiones", suscrito en Londres el 9 de marzo de 1994.*

El Congreso de Colombia,

### DECRETA:

Artículo 1º. Apruébase el Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte por el cual se promueven y protegen las inversiones, suscrito en Londres el 9 de marzo de 1994.

Artículo 2º. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el Acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte por el cual se promueven y protegen las inversiones, suscrito en Londres el 9 de marzo de 1994, que por el artículo 1º de esta ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto de la misma.

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

COMISION SEGUNDA CONSTITUCIONAL HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES.

El texto transcrito fue aprobado en sesión de la Comisión II de la honorable Cámara de Representantes el 31 de octubre de 1995.

Representante Ponente,

*Melquiades Carrizosa Amaya.*

### COMISION SEGUNDA

### CONSTITUCIONAL PERMANENTE

### CAMARA DE REPRESENTANTES

Santafé de Bogotá, D. C., noviembre 20 de 1995

Autorizamos el presente informe.

Presidente Comisión Segunda Cámara de Representantes,

*Luis Fernando Duque García.*

\* \* \*

### INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 135/94 SENADO, 274/95 CAMARA

*"por medio del cual se aprueba el Convenio entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Cuba, sobre Promoción y Protección Recíproca de Inversiones".*

Honorables Representantes:

Tengo el honor de rendir informe positivo sobre el Proyecto de ley 135/94 Senado, 274/95 Cámara, "por medio del cual se aprueba el Convenio entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Cuba, sobre promoción y protección recíproca de inversiones", que fue presentado al honorable Senado de la República el pasado 21 de noviembre de 1994 por los señores Ministros de Relaciones Exteriores, doctor Rodrigo Pardo García Peña y el de Comercio Exterior, doctor Daniel Mazuera Gómez.

En concordancia con lo anterior, el Estado de Colombia promoverá la integración económica, social y política con las demás naciones y especialmente, con los países de América Latina y del Caribe. La integración es un mandato y una vocación que obliga a afianzar los vínculos y a compartir los beneficios de un destino que la historia común de los pueblos ha forjado y continuará edificando sobre principios de respeto y cooperación mutuas.

Cuba, históricamente, geográfica y culturalmente forma parte integral de la comunidad de naciones a las cuales se refieren las normas superiores y el hecho de haber reanudado plenas relaciones y dinamizado, en los últimos gobiernos, los intercambios económicos, comporta la necesidad de consagrar en tratados, convenios, acuerdos, lo que ha sido definido en la teoría y que está dándose en la práctica. Además, resulta oportuno, por el magnífico momento en que se encuentran las relaciones y el hecho de que es Cuba uno de nuestros principales socios de Centroamérica y el Caribe.

Esta ponencia consta de 5 partes: en la primera se hace un análisis de los factores por los cuales es importante incentivar la inversión extranjera.

En la segunda se identifican algunos factores y sectores en lo que es indispensable la participación de capital privado extranjero.

En la tercera se expone la competencia internacional por capital del exterior.

En la cuarta las políticas adoptadas por el Gobierno Nacional para el contenido del Acuerdo de Promoción y Protección y promover la inversión extranjera.

En la quinta se explica el contenido del Acuerdo de Promoción y Protección a las inversiones firmado entre Colombia y Cuba.

Este Acuerdo hace parte de la estrategia expuesta en el Plan de Desarrollo Económico y Social 1990-1994, "la revolución pacífica" para recuperar a través de la eliminación de restricciones al comercio y al movimiento internacional de factores, la productividad global de la economía que acusaba un progresivo deterioro, debido a la aplicación sistemática de un modelo cerrado a la economía internacional.

En lo que a la iniciativa corresponde coinciden las dos importantes estrategias de desarrollo económico y social: La Revolución Pacífica del doctor Gaviria y El Salto Social del Presidente Ernesto Samper.

Hay continuidad cuando se afirma que el Gobierno Nacional, mediante la suscripción del acuerdo "ha querido enviar una señal a la comunidad internacional de que Colombia es una Nación comprometida con respecto a los derechos de los inversionistas de nuestro país" por lo mismo ha decidido utilizar un instrumento que ha sido adoptado por más de 100 países en el mundo. No hay pues novedad ni privilegios ni hay nada diferente a lo que contienen todos los tratados de inversión.

En este orden de ideas el Congreso de Colombia aprobó el Convenio entre la República de Colombia y el Gobierno de la República de Cuba-Senado-sobre Promoción y Protección Recíproca de Inversiones, suscrito en Santafé de Bogotá, el 16 de julio de 1994. Esto obliga al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

Básicamente, el Acuerdo consolida las disposiciones constitucionales y legales vigentes en Colombia, sin establecer ninguna prerrogativa especial.

El Acuerdo, como lo dice, con muchísimo acierto, la exposición de motivos del proyecto, "sólo pone de presente un factor decisivo para los inversionistas extranjeros, un marco jurídico estable y unas reglas de juego permanentes".

Con este Acuerdo las partes contratantes se comprometen a dar a los inversionistas el tratamiento establecido por el Derecho Internacional, especialmente en lo relativo al establecimiento de inversionistas, tratamiento a quienes inviertan, garantías de derechos cambiarios, protección y normas sobre expropiación y normas para resolución de conflictos, como bien lo detalla y explica el documento suscrito por el Ministerio de Rela-

ciones Exteriores y el Ministro de Comercio Exterior cuyos conceptos se acogen como fundamento de la proposición con la que termina el informe. Désele segundo debate.

Atentamente,  
Representante a la Cámara,  
Ponente,

Doctor *Lázaro Calderón Garrido*.

COMISION SEGUNDA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
CAMARA DE REPRESENTANTES  
Santafé de Bogotá, D. C., noviembre 20 de 1995

Autorizamos el presente informe.

El Presidente,

*Luis Fernando Duque García*.

\* \* \*

**INFORME SOBRE OBJECIONES AL PROYECTO DE LEY NUMERO 115 DE 1993 CAMARA, 153 DE 1993 SENADO**

*"por la cual la Nación se asocia a la celebración de los cincuenta años de fundación del Colegio Nacional Gabriel Escobar Ballestas, del Municipio de Plato, Departamento del Magdalena"*.

En cumplimiento del deber constitucional de aceptar o rechazar las objeciones por inconstitucionalidad hechas por el Ejecutivo al Proyecto de ley de la referencia, la Cámara de Representantes se pronuncia sobre ellas de acuerdo al siguiente análisis:

El Proyecto de ley mediante la cual la Nación se asocia a la celebración de los cincuenta años de fundación del Colegio Nacional Gabriel Escobar Ballestas, del Municipio de Plato, Departamento del Magdalena, enviado a la Presidencia de la República para su sanción fue regresado al Congreso con oficio de objeciones que en manera alguna el Congreso (Cámara de Representantes) puede entrar a negar.

La Constitución de 1991 es clara al establecer en forma taxativa y categórica que "ningún Proyecto de ley podrá ser considerado en más de dos legislaturas".

En este articulado la Constitución del 91 hizo una innovación en materia de procedimiento legislativo al establecer términos claros y precisos para el trámite de las leyes.

El Constituyente sabiamente no quiso que un proyecto permaneciese de manera indefinida en espera de discusión.

No son sólo estos artículos los que establecen claridad en cuanto a términos, es todo el capítulo referido a la formación de las leyes el que precisa claramente que en manera alguna puede el Congreso, so pena de incurrirse en vicios de inconstitucionalidad, sobrepasarse dos legislaturas en los debates a un proyecto de ley, debates que por lo demás deben hacerse en forma subsiguiente.

Para el caso en estudio el legislador sobrepasó el mandato constitucional al aprobar la Cámara de Representantes, el informe de Comisión Conciliadora en una tercera legislatura, segundo período.

Este hecho es claro en el expediente y no hay forma de subsanarlo por lo cual propongo a la plenaria de la honorable Cámara aceptar las objeciones propuestas por el Ejecutivo al Proyecto de ley número 115 de 1993 Cámara, 153 de 1993 Senado "por la cual la Nación se asocia a la celebración de los cincuenta años de fundación del Colegio Nacional Gabriel Escobar Ballestas del Municipio de Plato, Departamento del Magdalena".

Comisión Segunda de Relaciones Exteriores  
Defensa Nacional y Honores,

*Manuel Ramiro Velásquez Arroyave*,  
Representante Ponente.

**CONTENIDO**

Gaceta No.417-Miércoles 22 de noviembre de 1995

CAMARA DE REPRESENTANTES Págs.

**PONENCIAS**

Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 22 de 1994 Senado, 058 de 1995 Cámara, por medio de la cual se aprueba el Convenio de Cooperación Técnica y Científica entre la República de Colombia y la República de Chile...	1
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 043 de 1995 Cámara, por la cual se modifica la Ley 86 de 1989.....	2
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 218 de 1995 Senado, 116 de 1995 Cámara, por medio de la cual se exalta la vida y la obra del poeta doctor Aurelio Arturo y se dictan otras disposiciones.....	5
Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 136 de 1994 Senado, 285 de 1995 Cámara, por medio de la cual se aprueba el acuerdo entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por la cual se promueven y protegen las inversiones, suscrito en Londres el 9 de marzo de 1994.....	5
Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 135 de 1994 Senado, 274 de 1995 Cámara, por medio del cual se aprueba el Convenio entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República de Cuba, sobre Promoción y Protección Recíproca de Inversiones.....	7
Informe sobre objeciones al Proyecto de ley número 115 de 1993 Cámara, 153 de 1993 Senado, por la cual la Nación se asocia a la celebración de los cincuenta años de fundación del Colegio Nacional Gabriel Escobar Ballestas, del Municipio de Plato, Departamento del Magdalena.....	8