

REPUBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO V - Nº 613

Santa Fe de Bogotá, D. C., miércoles 18 de diciembre de 1996

EDICION DE 24 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

CONTENIDO

	Págs.
Acta número 118 de la Sesión Ordinaria del día miércoles 27 de noviembre de 1996	3
Quórum.	3
Orden del Día.	4
Discusión del Orden del Día.	6
Cierre de la discusión y aprobación del Orden del Día con las modificaciones propuestas.	6
Transcripción de las excusas.	6
Negocios sustanciados por la Presidencia.	8
Lectura por parte del señor Secretario General de la Corporación del informe de la Comisión Accidental del Proyecto de ley número 141 de 1995 Cámara, 297 de 1996 Senado.	8
Apertura de la discusión del informe de la Comisión Accidental del Proyecto de ley número 141 de 1995 Cámara, 297 de 1996 Senado.	8
Cierre y aprobación del informe de la Comisión Accidental del Proyecto de ley número 141 de 1995 Cámara, 297 de 1996 Senado.	9
Lectura por parte del señor Secretario General de la Corporación del informe de la Comisión Accidental del Proyecto de ley número 046 de 1995 Cámara, 174 de 1995 Senado.	9
Apertura de la discusión del informe de la Comisión Accidental del Proyecto de ley número 046 de 1995 Cámara, 174 de 1996 Senado.	9
Cierre y aprobación del informe de la Comisión Accidental del Proyecto de ley número 046 de 1995 Cámara, 174 de 1996 Senado.	9
Lectura por parte del señor Secretario General de la Corporación del informe de la Comisión Accidental del Proyecto de ley número 089 de 1995 Cámara, 236 de 1996 Senado.	9

	Págs.
Apertura de la discusión del informe de la Comisión Accidental del Proyecto de ley número 089 de 1995 Cámara, 236 de 1996 Senado.	9
Cierre y aprobación del informe de la Comisión Accidental del Proyecto de ley número 089 de 1995 Cámara, 236 de 1996 Senado.	10
Citaciones según proposición número 601, Aprobada en septiembre 25 de 1996.	10
Intervención del honorable Representante Alberto Téllez Iregui.	11
Verificación de existencia de quórum decisorio a petición del señor Presidente de la Corporación.	11
Continuación de la intervención del honorable Representante Alberto Téllez Iregui.	11
Intervención del honorable Representante Adalberto Jaimes Ochoa.	15
Intervención del honorable Representante Julio César Rodríguez.	16
Intervención de la honorable Representante Betty Camacho de Rangel.	17
Intervención de la honorable Representante María Paulina Espinosa de López.	17
Intervención del honorable Representante Roberto Moya Angel.	18
Intervención del señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor José Antonio Ocampo Gaviria.	18
Intervención del señor Director Nacional de Inviás, doctor Guillermo Gaviria Correa.	19
Interpelación del honorable Representante Evelio Ramírez Martínez.	21
Continuación de la intervención del señor Director Nacional de Inviás, doctor Guillermo Gaviria.	21
Intervención de la honorable Representante María Paulina Espinosa de López.	21
Intervención del señor Director Nacional de Inviás, doctor Guillermo Gaviria Corréa.	22
Intervención del honorable Representante Alberto Téllez.	22
Intervención del honorable Representante Jorge Olarte.	22
Intervención del honorable Representante Julio Bahamón Vanegas.	22
Constancias.	23
Cierre.	24

ACTAS DE PLENARIA

Legislatura Ordinaria

20 de julio de 1996-20 de julio de 1997

Acta número 118 de la Sesión Ordinaria del día miércoles 27 de noviembre de 1996

Presidencia de los honorables Representantes: Giovanni Lamboglia Mazzilli, Julio E. Gallardo Archbold, Julio Enrique Acosta Bernal.

I

En Santa Fe de Bogotá, D.C., Sede Constitucional del Congreso de la República a los 27 días del mes de noviembre de 1996, siendo las 3:20 p.m., se reunieron en las instalaciones del Recinto del Salón Elíptico del Capitolio Nacional los honorables Representantes que adelante se indican con el fin de sesionar de conformidad con el mandato legal.

El honorable Presidente de la Corporación, dispuso el registro por el sistema electrónico o manual con el fin de establecer el quórum reglamentario, petición que fue cumplida por los honorables Representantes, cuya lista publicamos a continuación:

Honorables Representantes que asistieron:
RCS número 810.

Asistentes:

27-11-96 16:13

Presentes: 102 No presentes: 59

Los Miembros Presentes:

Acosta Julio

Carrillo Jorge

Alvarez Antonio

Alvarez Javier

Anaya H. Jorge Eliécer

Andrade José

Ricaurte José

Betancourt Ingrid

Tinoco Roberto

Caicedo Tomás

Camacho Betty

Carvajal José Arlén

Chaux Juan José

Chavarriaga Wilkin Jairo

Dávila José

Pupo Pastrana Humberto

Devia Tomás

Duque Luis

Durán Antenor

Echeverry Rodrigo

Elejalde Ramón

Fonseca Alegría

González José

Gaviria Guillermo

Gómez Jorge

Gómez Inés

Molina Armando

Huertas Germán

Marín Luis

Llinás José A.

Luna Martha

Martínez Emilio

Maya José

Mesa Ernesto

Alvarez Luis

Moya Roberto

Olaya H. Jorge Hernán

Moreno P. José G.

Shultz N. Jorge E.

Peláez Emma

Pérez Roberto

Pinillos Antonio

Ramírez Evelio

Rivera Lorenzo

Rodríguez Julio

Sánchez A. Freddy

Silva Juan

Tello Fernando

Berrío Jairo

Valencia Luis E.

Vélez William

Vidal Augusto

Villamizar Basilio

Vives Joaquín

Zambrano Hernando

Zapata Rafael

Acosta Alonso

Almario Luis Fernando

Amaya Nelson

Pedraza Jorge

Camacho Roberto

Carrizosa Melquiades

Carrizosa Jesús

Casabianca Jaime

Castrillón Juan

Cataño Gustavo

Crispín Ciro A.

Dechner Héctor

Londoño Roberto

Estrada Dilia

Arévalo Diomedes

Guerra Luis

Guzmán Justo

Higuita Benjamín

León Harold

López Oscar

López Gustavo

Téllez H. Alberto

Cárdenas Neida

Montes William

Mora Julio

Ortiz Graciela

Parra Carlos

Espinosa Guillermo

Rincón Mario

Serrano Luis Vicente

Molina T. José A.

Torres E. Jaime L.

Varela Ramiro

Vargas Jesús

Molinares Mario

Velásquez Manuel

Viola D. Teresa S.

Yepes Arturo

Zapata Gabriel

Espinosa Paulina

Valencia Agustín

Bula Adolfo Antonio

Aristizábal José Jesús

Crawford Colin

Suárez Yaneth

Brand Nubia

Los Miembros No Presentes: 59

Alfonso Rafael

Durán Miguel

Linares P. Raquel

Bahamón Julio

Barragán Carlos

Beltrán Orlando

Benítez Eduardo

Brito Guillermo

Cala Helí

Calderón Lázaro

Carmona S. Octavio

Daniels Martha

Espinosa Yolima

Ganén Jairo

García Franklin

García Jesús

González Jaime

Guzmán Rafael

Herrera Roberto

Jiménez Oscar

Lamboglia Giovanni

Martínez Darío

Maya García

Mejía María

Zamorano Zoraida

Pérez A. Jorge C.

Pineda Carlos

Rivera Rodrigo

Olarte Jorge

Peñalosa Ismael

Saravia Darío

Tapias Delgado Mauro.

García César

Morales Norberto

Castro Santiago

Corzo Juan Manuel

Escobar José Alfredo

Cuello Alfredo

Daza César

Enríquez Carlos

Gallardo Julio

García Jesús I.

García Albino

Martínez José C.

Medina Juan

Mendieta Jorge

Oviedo Carlos

Quintero Rafael

Romero Jairo

Rodríguez R. Carlina

Rueda José R.

Salazar Franco

Salazar José

Tejada Humberto

Victoria Pablo

Mena Zulía

Morales Viviane

Lucio Carlos A.

Martínezguerra Z. Guillermo

Registro Manual.

Jaime Avila

Alfonso López C.

Adalberto Jaimes

Excusas

Jaime González M.

José Alfredo Escobar

Alfredo Cuello

Juan José Medina

Eduardo Enríquez

Franco Salazar B.

Oscar Celio Jiménez

Carlos A. Oviedo

Norberto Morales

Rafael H. Alfonso

Rafael Quintero

NOTA RELATORIA

Los honorables Representantes cuyo nombre aparece subrayado, no se registraron inicialmente, pero lo hicieron en el transcurso de la sesión.

SBSG-702/9c

Santa Fe de Bogotá, D.C, 28 de noviembre de 1996

Doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Santa Fe de Bogotá, D.C:

Asunto: Control manual de asistencia a sesión plenaria.

Respetado doctor:

Para los fines legales pertinentes, cordialmente me permito remitirle el registro manual de los honorables Representantes relacionados

a continuación, que asistieron a la sesión plenaria realizada el día 27 de noviembre de 1996, así:

Jaime Avila Tovar

Jorge Olarte

Alfonso López Cossio

José Domingo Dávila Armenta

Adalberto Jaimes Ochoa

Ismael Peñaloza Gallo

Luis Alvarez Amarís

José Arlén Carvajal

Miguel Durán Gelvis

Rafael Guzmán Navarro

César García Sánchez

José Martínez Fletcher

Zulia Mena García

Raúl Rueda Maldonado

Guillermo Martínezguerra

Humberto Tejada Neira

Jesús Antonio García C.

Darío Salazar Cruz

César Daza Orcasita

Jorge E. Sthulz Navarro

Pablo Victoria Wilches

Octavio Carmona Salazar

Carlos Pineda

Jairo Ganen Buelvas

Lázaro Calderón Garrido

Vivian Morales Hoyos

José Maya García

Eduardo Benítez M.

Jesús I. García V.

Roberto Herrera E.

Julio Bahamón Vanegas

Rodrigo Rivera Salazar

Helí Cala López

Juan Manuel Corzo Román

María I. Mejía Marulanda

Julio Gallardo Archbold

Al finalizar la Sesión Plenaria, se hizo verificación de quórum y se registraron los siguientes Representantes, en forma manual.

Jorge Olarte

Ismael Peñaloza Gallo

Emma Peláez Fernández

Jaime Avila Tovar

Zoraida Zamorano Lozano

Juan Manuel Corzo Román

Ciro Crispín Landínez

Atentamente,

Angelino Lizcano Rivera;

Subsecretario General de la honorable Cámara de Representantes.

C.C. Doctor *Jairo Humberto González Saavedra.*

El señor señor Presidente de la Corporación, solicita al señor Secretario General dar lectura al Orden del Día.

De conformidad el señor Secretario procede en la siguiente forma:

ORDEN DEL DIA

para la sesión ordinaria del día miércoles 27 de noviembre de 1996

Hora: 3:00 p. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Negocios sustanciados por la Presidencia

III

Citaciones

Proposición número 601

(Aprobada septiembre 25 de 1996)

Cítese a la sesión plenaria de la Cámara de Representantes para el día 27 de noviembre de 1996 a los señores Ministros de Obras Públicas (SIC) y Hacienda y Crédito Público y al Director del Instituto Nacional de Vías para que resuelvan el siguiente cuestionario:

1. ¿Tiene el Gobierno Nacional un estudio sobre el impacto económico, social y ambiental que para la región de la Orinoquia y para la ciudad de Villavicencio representa la apertura de la vía que comunica a esta ciudad con Santa Fe de Bogotá, D.C.?

2. ¿Tiene el Gobierno Nacional una política de choque para contrarrestar los efectos negativos que la citada vía implica para la ciudad de Villavicencio, teniendo en cuenta, el atraso en la infraestructura vial y de servicios (acueducto, alcantarillado, energía y teléfonos), la ausencia de un plan de ordenamiento territorial, así como la deficiente infraestructura social (educación, salud, vivienda, etc.)? ¿Por qué vía se van a apropiar los recursos para atender estas necesidades y prevenir las graves consecuencias que pueden desprenderse al no hacerlo?

3. ¿Conoce el Gobierno la situación de alto riesgo que viven cerca de 28.000 habitantes de Villavicencio, ubicados en las márgenes del río Guatiquía? ¿Qué solución se plantea al respecto?

4. ¿Con qué bases técnicas se contrató la construcción del puente sobre el río Guatiquía en la ciudad de Villavicencio? ¿Con qué criterios se escogió el sitio en el cual se adelanta dicha obra? ¿Se analizaron los efectos de riesgo que puede generar la obra para la población ribereña? ¿Se realizó el estudio de impacto ambiental y si tuvo licencia, quién la otorgó? ¿Incluye el contrato de concesión del puente las obras de encauzamiento, protección y desembotellamiento vial? En caso de no ser así, ¿Cómo van a ejecutarse o estima el Gobierno que no son necesarias?

5. ¿Con qué criterio se fijó el doble peaje en el trayecto de 18 kilómetros, entre Villavicencio y Cumaral? ¿Se estimaron los efectos económicos y sociales de esta decisión?

El citado debate se transmitirá por el Canal de Televisión, Señal Colombia.

Alberto Téllez Iregui,

Representante a la Cámara - Departamento del Meta.

IV

Proyectos de ley para segundo debate

Proyecto de ley número 056 de 1996 Cámara, 290 de 1996 Senado, por medio de la

cual la Nación se asocia a la Conmemoración de los cincuenta (50) años de fundación de la Universidad del Atlántico, se exalta su labor en la formación de profesionales costeños, se ordena la realización de unas obras de infraestructura y dotación de medios para la investigación científica y social y se dictan otras disposiciones.

Autor: honorable Senador Efraín Cepeda Sarabia.

Publicación Proyecto de ley: *Gaceta del Congreso* número 193 de 1996.

Ponente para primer y segundo debate: honorable Representante Lázaro Calderón Garrido.

Publicación ponencia para primer debate: *Gaceta del Congreso* número 378 de 1996.

Publicación ponencia para segundo debate: *Gaceta del Congreso* número 507 de 1996.

Proyecto de ley número 088 de 1995 Cámara, 27 de 1995 Senado, por la cual se autoriza la emisión de la estampilla Pro-Desarrollo de la Universidad Surcolombiana en el Departamento del Huila y de la Universidad de la Amazonia en los Departamentos del Caquetá, Putumayo, Amazonia, Guainía, Guaviare y Vaupés y se dictan otras disposiciones.

Autor: honorable Senador José Antonio Gómez Hermida.

Publicación Proyecto de ley: *Gaceta del Congreso* número 209 de 1995.

Ponente para primer y segundo debate: honorable Representante Carlos Alonso Lucio López.

Publicación ponencia para primer debate: *Gaceta del Congreso* número 442 de 1995.

Publicación ponencia para segundo debate: *Gaceta del Congreso* número 466 de 1996.

Proyecto de ley número 014 de 1996 Cámara, por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de la Arquitectura y sus profesiones auxiliares, se crean los consejos profesionales de Arquitectura y profesiones auxiliares, se dicta el Código de Ética Profesional en esas materias y otras disposiciones.

Autor: Señor Exministro de Desarrollo Económico, doctor Rodrigo Marín Bernal.

Publicación Proyecto de ley: *Gaceta del Congreso* número 290 de 1996.

Ponentes para primer y segundo debate: honorables Representantes Julio Enrique Acosta Bernal, Alonso Acosta Osio.

Publicación ponencia para primer debate: *Gaceta del Congreso* número 433 de 1996.

Publicación ponencia para segundo debate: *Gaceta del Congreso* número 507 de 1996.

Proyecto de ley número 068 de 1996 Cámara, por la cual se transforma la Caja Nacional de Previsión Social en empresa industrial y comercial del Estado y se dictan otras disposiciones.

Autor: Señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, doctor Orlando Obregón Sabogal.

Publicación Proyecto de ley: *Gaceta del Congreso* número 335 de 1996.

Ponentes para primer y segundo debate: honorables Representantes Roberto Pérez Santos, Héctor Dechnner Borrero, Darío Saravia Gómez.

Publicación ponencia para primer debate: *Gaceta del Congreso* número 481 de 1996.

Publicación ponencia para segundo debate: *Gaceta del Congreso* número 507 de 1996.

Proyecto de ley número 164 de 1996, Cámara, por la cual se modifica parcialmente el artículo 4º de la Ley 37 de 1993.

Autor: Señor Ministro de Comunicaciones, doctor Saulo Arboleda Gómez.

Publicación Proyecto de ley: *Gaceta del Congreso* número 481 de 1996.

Ponentes para primer y segundo debate: honorables Representantes Martha Isabel Luna Morales, Alfonso Acosta Osio y Carlos Eduardo Enríquez Maya.

Publicación ponencia para primer debate: *Gaceta del Congreso* número 518 de 1996.

Publicación ponencia para segundo debate: *Gaceta del Congreso* número 534 de 1996.

Proyecto de ley número 255 de 1995 Cámara, 108 de 1995 Senado, por la cual se exalta la vida y obra del escritor Gonzalo Arango y se dictan otras disposiciones.

Autor: honorable Senador Armando Holguín Sarria.

Publicación Proyecto de ley: *Gaceta del Congreso* número 299 de 1995.

Ponente para primer y segundo debate: honorable Representante Nubia Rosa Brand Herrera.

Publicación ponencia para primer debate: *Gaceta del Congreso* número 99 de 1996.

Publicación ponencia para segundo debate: *Gaceta del Congreso* número 466 de 1996.

Proyecto de ley número 328 de 1996 Cámara, 270 de 1996 Senado, por medio de la cual se aprueba la convención relativa a los humedales de importancia internacional especialmente como hábitat de aves acuáticas, suscrita en Ramsar el 2 de febrero de 1971.

Autores: Señor Ministro de Relaciones (E.), doctor Camilo Reyes Rodríguez y señor Ministro del Medio Ambiente, doctor José Vicente Mogollón.

Publicación Proyecto de ley: *Gaceta del Congreso* número 161 de 1996.

Ponente para primer y segundo debate: honorable Representante Juan José Silva Haad.

Publicación ponencia para primer debate: *Gaceta del Congreso* número 364 de 1996.

Publicación ponencia para segundo debate: *Gaceta del Congreso* número 466 de 1996.

Proyecto de ley número 334 de 1996 Cámara, 272 de 1996 Senado, por medio de la cual se aprueba el -acuerdo comercial entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la República Checa-, suscrito en Santa Fe de Bogotá, D. C., el 2 de mayo de 1995.

Autores: Señor Ministro de Relaciones (E.), doctor Camilo Reyes Rodríguez y señor Ministro de Comercio Exterior, doctor Morris Harf Meyer.

Publicación Proyecto de ley: *Gaceta del Congreso* número 126 de 1996.

Ponente para primer y segundo debate: honorable Representante Nubia Rosa Brand Herrera.

Publicación ponencia para primer debate: *Gaceta del Congreso* número 466 de 1996.

Publicación ponencia para segundo debate: *Gaceta del Congreso* número 466 de 1996.

Proyecto de ley número 141 de 1996 Cámara, 097 de 1996 Senado, por la cual se autoriza al Gobierno Nacional para la emisión de bonos de deuda pública interna y se dictan otras disposiciones.

Autores: Señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor José Antonio Ocampo Gaviria y señor Ministro de Defensa y Seguridad Nacional, doctor Juan Carlos Esguerra Portocarrero.

Publicación Proyecto de ley: *Gaceta del Congreso* número 366 de 1996.

Ponentes para primer y segundo debate: honorables Representantes Gabriel Zapata Correa, Evelio Ramírez Martínez y José Arlén Carvajal Murillo.

Publicación ponencia para primer debate: *Gaceta del Congreso* número 508 de 1996.

Publicación ponencia para segundo debate: *Gaceta del Congreso* número 534 de 1996.

Proyecto de ley número 202 de 1995 Cámara, 083/95 Senado, por medio de la cual se aprueban las recomendaciones 171 sobre los servicios de salud en el trabajo, 172 sobre la utilización del asbesto en condiciones de seguridad; 173 sobre el bienestar de la gente de mar en el mar y en el puerto; 174 sobre la repatriación de la gente de mar; 176 sobre el fomento del empleo y la protección contra el desempleo; 178 sobre el trabajo nocturno; 179 sobre las condiciones de trabajo en los hoteles, restaurantes y establecimientos similares y 180 sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador-adoptados por la Conferencia General de la Organización Internacional de Trabajo.

Autores: Señor Exministro de Relaciones Exteriores, doctor Rodrigo Pardo García-Peña y señora Exministra de Trabajo y Seguridad Social, doctora María Sol Navia Velasco.

Publicación Proyecto de ley: *Gaceta del Congreso* número 268 de 1995.

Ponente para primer y segundo debate: honorable Representante Melquiades Carrizosa Amaya.

Publicación ponencia para primer debate: *Gaceta del Congreso* número 387 de 1996.

Publicación ponencia para segundo debate: *Gaceta del Congreso* número 466 de 1996.

Proyecto de ley número 027 de 1996 Cámara, por la cual se modifica parcialmente la Ley 82 de 1993 y se expiden otras disposiciones.

Autores: honorable Senador *Mauricio Jaramillo Martínez* y honorable Representante *Darío Saravia Gómez*.

Publicación Proyecto de ley: *Gaceta del Congreso* número 300 de 1996.

Ponentes para primer y segundo debate: honorables Representantes *Soraida Zamorano Lozano*, *José Aristides Andrade*.

Publicación ponencia para primer debate: *Gaceta del Congreso* número 518 de 1996.

Publicación ponencia para segundo debate: *Gaceta del Congreso* número 534 de 1996.

V

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

GIOVANNI LAMBOGLIA MAZZILLI

El Primer Vicepresidente,

JULIO E. GALLARDO ARCHBOLD

El Segundo Vicepresidente,

JULIO ENRIQUE ACOSTA BERNAL

El Secretario General,

DIEGO VIVAS TAFUR

Una vez leído el por el señor Secretario General doctor Diego Vivas Tafur el Orden del Día, el señor Presidente de la Corporación, doctor Giovanni Lamboglia Mazzilli, abre su discusión:

Cerrada la discusión del Orden del Día, el señor Presidente de la Corporación pregunta:

¿Aprueban los honorables Representantes asistentes el Orden del Día de la fecha?

De conformidad el señor Secretario General responde:

Ha sido aprobado el Orden del Día de la fecha, señor Presidente.

Transcripción de las excusas presentadas por los honorables Representantes a la Cámara, por su inasistencia a la Sesión Plenaria de la fecha.

Santa Fe de Bogotá, D.C., noviembre 27 de 1996

Doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Respetado doctor Vivas:

Por medio de la presente, me permito solicitar a usted se sirva excusar ante la Presidencia de la honorable Corporación al Representante Jaime A. González Maragua la no asistencia a la Comisión y Plenaria convocada por quebrantos de salud.

Le agradezco de antemano la atención dispensada.

Atentamente,

Jaime A. González Maragua,

Representante a la Cámara, Departamento del Vichada.

Santa Fe de Bogotá, D.C., noviembre 27 de 1996

Doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General

Cámara de Representantes

Santa Fe de Bogotá, D.C.

Me permito presentar excusa por la no asistencia a la sesión de la fecha, por motivos de fuerza mayor.

Atentamente,

Darío Martínez Betancourt.

Representante a la Cámara por Nariño.

Santa Fe de Bogotá, D.C., noviembre 13 de 1996

Doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Respetado doctor:

Por instrucciones del honorable Representante José Celestino Martínez Fletcher, me permito adjuntar copia de la incapacidad, por los días 13 y 14 de noviembre de 1996.

Agradezco su gentil colaboración.

José Celestino Martínez Fletcher,

Representante a la Cámara, Departamento de Santander.

Nancy Torres Pulido,
Asistente.

CERTIFICADO DE INCAPACIDAD

Elaborado por:

Médico General:

Ciudad y fecha de expedición:

Día Mes Año:

13-XI-96.

Información del afiliado:

Apellido y nombre:

Martínez Fletcher José Celestino.

Tipo y número Documento de Identificación:

5984769.

Entidad:

Cámara.

Cargo:

Parlamentario.

Tipo de Afiliación:

Forzoso.

Información de la incapacidad:

Días (en números y letras).

2 (dos).

Desde (Día-Mes-Año)

13-XI-96.

Hasta (Día-Mes-Año)

14-XI-96

Código internacional de Morbilidad:

Dengue clásico.

Médico que incapacita:

Apellido y nombre:

Oscar Carreño L.

Santa Fe de Bogotá, D.C., 28 de noviembre de 1996

Doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Presente

Atentamente me permito informarle que el honorable Representante, doctor Rafael Quintero García, fue designado mediante Resolución número 1540 del 20 de noviembre del presente año, para viajar en Comisión Oficial al país de Argentina.

En consecuencia, ruego a usted excusarlo por su inasistencia a la plenarias de la Corporación previstas para la presente semana.

Atentamente,

Pedro Emilio Montes Sánchez.

Asesor

Anexo: Copia de la Resolución 1540 de 1996

RESOLUCION NUMERO MD 1540

DE 1996

(noviembre 20)

por la cual se modifica la Resolución número MD. 1485 de noviembre 11 de 1996.

La Mesa Directiva de la honorable Cámara de Representantes, en uso de sus facultades legales, y en especial de las que confiere el artículo 7º del Decreto 870 del 26 de abril de 1989, y

CONSIDERANDO:

a) Que la honorable Cámara de Representantes, posee autonomía administrativa y presupuestal y al efecto corresponde al Presidente de esta Corporación ejecutar y ordenar los gastos que la acción administrativa y legislativa demanden. Facultades asignadas mediante las Leyes 38 de 1989, 80 de 1993 "Estatuto Contractual" y Decreto 870 de 1989;

b) Que la Mesa Directiva de la Corporación, conformó mediante Resolución número M.D. 1485 de noviembre 8 de 1996, una Comisión Oficial que como delegatario de la Cámara de Representantes participe en el XXIII Seminario Internacional de Presupuesto Público, a llevarse a cabo en Buenos Aires (Argentina);

c) Que los honorables Representantes Giovanni Lamboglia Mazzilli y Jairo Arturo Romero González, manifestaron su imposibilidad de cumplir con la comisión oficial conferida mediante Resolución número M.D. 1485 de noviembre 8 de 1996;

d) Que la Mesa Directiva estima necesario proveer su reemplazo y al efecto conferirle Comisión Oficial a los honorables Representantes Rafael Quintero García y Martha Catalina Daniels Guzmán;

e) Que en el Presupuesto de Gastos de la honorable Cámara de Representantes, Recurso 01 numeral 2, UE 02, artículo 006, ordinal 002 de la presente vigencia fiscal, existe apropiación presupuestal para cancelar el valor de los viáticos y el costo de los tiquetes aéreos;

f) Que, en mérito de lo expuesto, la Mesa Directiva,

RESUELVE:

Artículo 1º. Modificar el artículo 1º de la Resolución número M.D. 1485 de noviembre 8 de 1996, en el sentido de reemplazar a los honorables Representantes Giovanni Lamboglia Mazzilli y Jairo Arturo Romero González y a su vez conferirse en los mismos términos a los honorables Representantes Rafael Quintero García y Martha Catalina Daniels Guzmán, para atender dicha invitación en la ciudad de Buenos Aires (Argentina).

Artículo 2º. Designar como Presidente de esta Comisión al honorable Representante Oscar Celio Jiménez Tamayo.

Artículo 3º. La Resolución número M.D. 1485 de noviembre 8 de 1996, se modifica en los términos antes propuestos y quedará vigente en el resto de sus apartes.

Artículo 4º. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

Comuníquese y cúmplase.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D.C., a 20 de noviembre de 1996.

El Presidente;

Giovanni Lamboglia Mazzilli.

El Primer Vicepresidente,

Julio Gallardo Archbold.

El Segundo Vicepresidente,

Julio Enrique Acosta Bernal.

El Secretario General,

Diego Vivas Tafur.

Santa Fe de Bogotá, D.C., 27 de noviembre de 1996

Doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

E.S.M.

Apreciado doctor Vivas:

De la manera más respetuosa, presento mis excusas ante la imposibilidad de asistir a la Sesión Plenaria convocada para hoy miércoles veintisiete (27) de noviembre de mil novecientos noventa y seis (1996), debido a motivos de calamidad familiar que hacen urgente el viaje a la ciudad de Pasto; excusa que hago extensiva en el evento que se cite para el día jueves veintiocho (28) de mil novecientos noventa y seis (1996).

Cordial salud,

Eduardo Enríquez Maya,

Representante a la Cámara-Nariño.

Santa Fe de Bogotá, D.C., noviembre 27 de 1996

Doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Atentamente me permito excusar de asistir a la Sesión Plenaria del día de hoy 27 de noviembre de los corrientes al doctor Rafael Humberto Alfonso Acosta Representante a la Cámara, debido a que se encuentra en viaje en el exterior

a la ciudad de Buenos Aires Argentina en comisión que le otorgó el Congreso de la República en representación de nuestro país según Resolución número 1485 de 1996.

Cordialmente,

Delcy Janeth Lugo Ramos.

Asistente.

C.C. número 46362760 de Sogamoso.

Santa Fe de Bogotá, D.C., noviembre 27 de 1996

Doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Respetado doctor:

Por instrucciones del honorable Representante doctor Norberto Morales Ballesteros, presento excusa por la no asistencia a la Sesión Plenaria de hoy miércoles 27 de noviembre, por encontrarse en diligencias de índole personal.

Agradezco la atención que se sirva dar a la presente.

Atentamente,

Alba Luz Sarmiento Beltrán.

Asistente UTL.

Santa Fe de Bogotá, D.C., noviembre 26 de 1996

Doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

E.S.D.

Doctor Vivas:

Por instrucciones del honorable Representante Carlos Alberto Oviedo, me permito presentar a la Mesa Directiva de la honorable Cámara de Representantes, excusa por su inasistencia a la Sesiones Plenarias que se llevarán a cabo durante la semana comprendida entre los días 26 y 30 de noviembre de 1996 por viaje al exterior en cumplimiento de comisión oficial ordenada por la honorable Cámara de Representantes.

Respetuosamente,

Edilma Arredondo Correa,

Asistente Parlamentario.

Santa Fe de Bogotá, D.C., 26 de noviembre de 1996

Doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

E.S.D.

Respetado doctor Vivas:

Muy comedidamente me permito dirigirme a usted, con el fin de solicitarle se sirva excusar al honorable Representante a la Cámara por el Departamento de Boyacá, doctor Oscar Celio Jiménez Tamayo, por no asistir a las Plenarias

que se llevarán acabo del 26 de noviembre al 4 de diciembre del año en curso; ya que se encuentra en Comisión en Argentina según Resolución número 1485 de 1996.

Agradezco la atención prestada.

Atentamente,

Stella Gómez Devia,

Asistente U.T.L.

Santa Fe de Bogotá, noviembre 27 de 1996

Doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Apreciado doctor:

Atentamente me permito solicitarle, informar a la Mesa Directiva de la honorable Cámara de Representantes, que me es imposible asistir a la Sesión Plenaria programada para el día de hoy, por tener cita médica inaplazable.

Cordialmente,

Franco Salazar Buchelli,

Representante a la Cámara, Departamento de Nariño.

Santa Fe de Bogotá, D.C., noviembre 27 de 1996

Señor Doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General honorable Cámara de Representantes

E.S.D.

Respetado doctor Vivas:

Atentamente solicito a usted. Se sirva excusarme ante la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes, ya que por quebrantos de salud no puedo asistir a sus sesiones los días 27, 28, 29 y 30 del presente mes y 1º de diciembre, como consta en la incapacidad médica de la cual anexo copia.

Por su atención a la presente, le expreso mi agradecimiento.

Cordialmente,

Carlina Rodríguez Rodríguez,

Representante a la Cámara, Departamento de Cundinamarca.

CERTIFICADO DE INCAPACIDAD

Elaborado por:

Especialista.

Ciudad y fecha de expedición:

Día-Mes-Año.

28-11-96

Información del afiliado:

Apellido y nombre:

Carlina Rodríguez Rodríguez.

Tipo y número.Documento.Identificación:
41709239.

Entidad:

Cámara.

Cargo:
Representante.
Tipo de Afiliación:
Forzoso.
Información de la Incapacidad:
Días (en números y letras):
(5) cinco días.
Desde (día-mes-año).
27-XI-96.
Hasta (día-mes-año).
1º-XII-96.

Motivo:
Edema GII miembros inferiores con Ortoprez y disnea de mediznos esfuerzos.

Médico que incapacita:
Apellido y nombre:
Rolando E. Peñaloza.
Código:
1042.

Santa Fe de Bogotá, D.C., 27 de noviembre de 1996

Doctor
GIOVANNI LAMBOGLIA MAZZILLI
Presidente

Honorable Cámara de Representantes
Santa Fe de Bogotá, D.C.

Respetado doctor Lamboglia:

Comedidamente le solicito excusar mi inasistencia a la Plenaria, programada en la fecha. Motivos ajenos a mi voluntad, impiden mi participación en los temas que se tratarán.

Cordialmente,

Juan José Medina Berrio,
Representante a la Cámara.

Santa Fe de Bogotá, D.C., noviembre 27 de 1996

Doctor
DIEGO VIVAS TAFUR
Secretario General

Honorable Cámara de Representantes
Ciudad

Apreciado doctor Vivas:

Problemas inesperados de índole familiar que requieren con urgencia mi presencia me imposibilitan asistir a la Sesión Plenaria programada para el día de hoy 27 de noviembre, por lo anterior le solicito a usted el favor se me excuse.

Agradeciendo su gentil colaboración.

Cordialmente,

Alfredo Cuello Dávila,
Representante a la Cámara.

Santa Fe de Bogotá, D.C., noviembre 27 de 1996

Doctor:
DIEGO VIVAS TAFUR
Secretario General

Honorable Cámara de Representantes
Ciudad

Apreciado doctor Vivas:

De la manera más atenta me permito excusarme de la Sesión Plenaria programada para el día

27 de noviembre del presente año; por razones de carácter estrictamente personal y familiar que me impiden asistir a la misma como era mi deseo.

Agradezco la atención que le merezca la presente.

Cordial Saludo,

José Alfredo Escobar Araújo,
Representante a la Cámara.

La Presidencia solicita al señor Secretario General continuar con el siguiente punto del Orden del Día.

El señor Secretario General de la Corporación de conformidad procede así:

II

Negocios Sustanciados por la Presidencia

Existen tres Actas de Conciliación en la Secretaría, señor Presidente.

Seguidamente a petición del señor Presidente, el señor Secretario General da lectura al informe de la Comisión Accidental del Proyecto de ley número 141 de 1995 Cámara, 297 de 1996 Senado, "por la cual se desarrolla parcialmente el artículo 308 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones relativas a las contralorías departamentales" así:

COMISION ACCIDENTAL

Informe de Objeciones

Santa Fe de Bogotá, D.C., noviembre 26 de 1996

Doctor
GIOVANNI LAMBOGLIA MAZZILLI
Presidente

Honorable Cámara de Representantes
Ciudad

Ref: Nombramiento Comisión Accidental- Estudio objeciones P.L. número 141 de 1995 (c)-297 de 1996 (s) Comunicación SL. 1227 de 1996 de fecha noviembre 25 del presente año.

Respetado doctor Lamboglia:

En cumplimiento del encargo que nos hicieran por medio del Oficio número 1227 de 1996 de noviembre 25 del presente año, se reunieron los miembros designados de la Cámara de Representantes siendo las 3:00 p.m., del día 26 de noviembre de 1996, para estudiar las objeciones formuladas por el Gobierno Nacional, Presidencia de la República y Ministro de Hacienda y Crédito Público, en oficio dirigido al señor Presidente de la Cámara de Representantes, con relación al Proyecto de ley 297 de 1996 (Senado) y 141 de 1995 (Cámara), "por la cual se desarrolla parcialmente el artículo 308 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones relativos a las contralorías departamentales", así:

Por la honorable Cámara de Representantes: Antonio José Pinillos Abozaglo, Roberto Camacho Weverberg y Ramón Elejalde Arbeláez.

La Comisión Accidental determinó acoger las objeciones de inconstitucionalidad presentadas por el Gobierno Nacional respecto de los siguientes artículos:

1. Artículo 7º. *Se modifica.* En efecto la competencia corresponde a la Asamblea Departamental. Con estos términos queda concordante con el

artículo 3º de la presente ley, el numeral 7º del artículo 300; inciso 3º, artículo 272 de la Constitución Política y artículo 66 de la Ley 42 de 1993.

Modificación artículo 7º. *Salario del Contralor:* El monto del salario mensual asignado a los contralores departamentales, será fijado por la Asamblea Departamental.

2. Artículo 9º, numeral 10. se cambia la palabra "Ley" por las palabras "Asamblea Departamental", al final de dicho numeral y se reconoce la competencia de dicho organismo.

3. Capítulo IV. Se elimina el título Régimen Presupuestal y se sustituye por Apropriaciones departamentales para gastos de funcionamiento de las contralorías, para concordarlo con la atribución constitucional contenida en el artículo 308 de la Carta.

4. Del artículo 11, se elimina el párrafo tercero

5. Del artículo 11, se elimina el párrafo cuarto.

6. Del artículo 13, inciso 1º, *se reforma* para eliminar la expresión "PAC mensual" y sustituirla por PAC para concordar con los términos del inciso 1º del artículo 73 del Decreto 111 de 1996, que a la letra dice: "La ejecución de los gastos del Presupuesto General de la Nación se hará a través del Programa Anual Mensualizado de Caja, PAC".

7. Del artículo 13, se elimina el inciso 2º.

En cuanto a la objeción de inconveniencia propuesta por el Gobierno en el párrafo, relativa al límite de las apropiaciones para gastos de las contralorías que adoptó en el artículo 11 de la ley objetada, en desarrollo del artículo 308 constitucional, la Comisión decidió no aceptarla por mérito de las siguientes consideraciones:

a) Si bien es cierto que la Constitución de 1991 eliminó el control fiscal previo, no lo es menos que estableció el control financiero, control de legalidad, valoración de los costos ambientales, el control de gestión y resultados que determina que las contralorías departamentales tengan que tecnificarse en grado sumo y vincular a su planta de personal, funcionarios de las más altas capacidades profesionales para adelantar las nuevas labores asignadas y cumplir con los propósitos técnicos postulados por la Constitución Política en su artículo 267 a saber: eficiencia, economía, equidad y la valoración de costos ambientales.

Entonces es posible que no se necesite el mismo número de personas para visar las cuentas, además de que esta función desapareció, pero si se necesitan profesionales mejor capacitados y mejor remunerados, para cumplir y llevar adelante la nueva concepción del control fiscal.

Así mismo, nuevos costos recayeron sobre las contralorías a partir de la mencionada Reforma Constitucional.

La Contraloría General de la República le trasladó las funciones para vigilar fiscalmente los establecimientos educativos y de salud de todos los municipios del país.

La Ley 100 de 1993 les puso a cotizar cuantiosas sumas de dinero para la seguridad social, las cuales fueron cargadas a los presupuestos propios de las contralorías departamentales.

Hubo un fenómeno muy especial que determinó el agudo déficit presupuestal que sufren en la actualidad las contralorías departamentales y fue el fallo del Consejo de Estado que dictaminó que las empresas industriales y comerciales del Estado no tendrían que pagar cuotas de fiscalización. Es decir, que el control fiscal para ellas sería gratis, peor aún, a cargo del magro presupuesto de las contralorías, ahora solo nutrido por los aportes del sector central.

Entonces, las contralorías perdieron la mitad de sus ingresos que eran los aportes de las empresas industriales y comerciales del Estado.

En realidad, la ley que aprobó el Congreso Nacional después de un año de cuidadosos estudios, y que sufrió las objeciones en comentario, en la práctica se limita a restaurar parcialmente los antiguos ingresos de las contralorías que desde la vigencia de la Ley 6ª de 1958 venían recibiendo el dos por ciento del presupuesto de las empresas industriales y comerciales del Estado y ahora, en la inmensa mayoría de los casos, con excepción de los nuevos y de los más pobres departamentos, van a rescatar únicamente mitad de esos ingresos, el uno por ciento.

Es decir, no existe ningún aumento exagerado o desproporcionado. Tan solo se devuelve a la mayor parte de las contralorías la mitad de los ingresos que les arrebató el fallo del Consejo de Estado.

Es entonces de sobra justa esta disposición de la ley y de allí que el Congreso Nacional deba insistir en ella.

Proposición

1. Acoger las objeciones de orden constitucional formuladas por el Gobierno Nacional a los artículos 7º y 9º numeral 10, Capítulo IV-Título; artículo 11 parágrafos 3º y 4º; artículo 13 incisos 1º y 2º del Proyecto de ley número 141 de 1995 Cámara, número 297 de 1996 Senado, "por la cual se desarrolla parcialmente el artículo 308 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones relativas a las contralorías departamentales".

2. Declarar infundadas las objeciones de inconveniencia al artículo 11 del proyecto, en lo relativo a "el aumento del límite a las apropiaciones para gastos de las contralorías departamentales, destinado como porcentaje del presupuesto de rentas del departamento", por las consideraciones consignadas en el presente informe.

Atentamente,

Comisionados Cámara.

Antonio J. Pinillos Abozaglo, Roberto Camacho Weverberg, Ramón Elejalde Arbeláez,
Representantes a la Cámara.

Una vez leído por el señor Secretario General el Informe de la Comisión Accidental al Proyecto de Ley número 141 de 1995 Cámara, 297 de 1996 Senado "por la cual se desarrolla parcialmente el artículo 308 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones relativas a las Contralorías Departamentales", el señor Presidente abre su discusión.

Cerrada la discusión del Informe de la Comisión Accidental al Proyecto de ley número 141 de 1995 Cámara, 297 de 1996 Senado, "por la cual se desarrolla parcialmente el artículo 308 de la Constitución Política y se dictan otras

disposiciones relativas a las Contralorías Departamentales", el señor Presidente pregunta:

¿Aprueban los honorables Representantes asistentes el Informe de la Comisión Accidental Conciliadora al Proyecto de ley número 141 de 1995 Cámara, 297 de 1996 Senado, "por la cual se desarrolla parcialmente el artículo 308 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones relativas a las Contralorías Departamentales?"

De conformidad el señor Secretario General responde:

Ha sido aprobado Informe de la Comisión Accidental Conciliadora el Proyecto de ley número 141 de 1995 Cámara, 297 de 1995 Senado, "por la cual se desarrolla parcialmente el artículo 308 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones relativas a las Contralorías Departamentales", señor Presidente.

Seguidamente a petición del señor Presidente, el señor Secretario General da lectura al Informe de la Comisión Accidental del Proyecto de ley número 046 de 1995 Cámara, 174 de 1995 Senado, "por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de estadístico, reconocida por el Ministerio de Educación Nacional", así:

Santafé de Bogotá, D. C., noviembre 8 de 1996

Doctor

GIOVANNI LAMBOGLIA MAZZILLI

Presidente

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Respetado doctor:

Nos complace la honrosa designación que se nos hiciera para integrar la Comisión Accidental, con el fin de conformar el texto definitivo del Proyecto de ley número 046-95 Cámara y 174-95 Senado, "por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de Estadístico, reconocida por el Ministerio de Educación Nacional".

Antecedentes

El Proyecto de ley número 046 de 1995 Cámara fue presentado por el doctor Luis Roberto Herrera Espinosa el día 14 de agosto de 1995, surtió sus dos debates correspondientes por parte de la Comisión Sexta de la honorable Cámara de Representantes; la cual aprobó el texto definitivo con ponencia de nosotros en ambas oportunidades.

El 16 de octubre del presente año se aprobó en sesión plenaria del Senado un nuevo texto definitivo al Proyecto de ley número 174 de 1995 Senado y 046 de 1995 Cámara. Motivo éste que crea la controversia entre las dos Corporaciones, lo que conlleva a conformar la Comisión Accidental para unificar y elaborar un texto definitivo del proyecto ley de la referencia.

Después de hacer un análisis minucioso y detallado de los textos aprobados tanto en Cámara como en Senado, encontramos que la esencia del Proyecto es la misma con excepción de algunas modificaciones que según nuestra sabiduría se hacen necesarias plantearlas de acuerdo al espíritu de la ley y las reglamentaciones existentes.

Según el Decreto 2150 de 1995 no es necesario convalidar ante el Icfes los títulos de Estadísticos obtenidos en el exterior. Este requisito sólo

es necesario para las ramas de la salud y ciencias jurídicas. Por consiguiente, se hace necesario modificar el parágrafo segundo del texto aprobado por la honorable Cámara de Representantes.

En cuanto al artículo 14 del mismo texto consideramos que debe ser abolido y en su defecto darle aplicabilidad al artículo 8º del texto aprobado en plenaria del honorable Senado de la República, artículo este que tiene que ver con la creación del Colegio de Profesionales de la Estadística en Colombia, por cuanto se ajusta más a la toma de decisiones, y sus lineamientos y parámetros serán más ajustados a la realidad de ese gremio.

Por todo lo anterior, esta Comisión Accidental propone el siguiente texto para ser tenido en cuenta como definitivo para su aprobación final.

Hasta una nueva oportunidad.

Mauro Tapias Delgado, Jesús Antonio Vargas, Ernesto Mesa Arango,

Representantes a la Cámara.

Una vez leído por el señor Secretario General el informe de la Comisión Accidental al Proyecto de ley número 046 de 1995 Cámara, 174 de 1995 Senado, "por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de Estadístico, reconocida por el Ministerio de Educación Nacional", el señor Presidente abre su discusión.

Cerrada la discusión del Informe de la Comisión Accidental al Proyecto de ley número 046 de 1995 Cámara, 174 de 1995 Senado, "por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de Estadístico, reconocida por el Ministerio de Educación Nacional".

El señor Presidente pregunta:

¿Aprueban los honorables Representantes asistentes el Informe de la Comisión Accidental Conciliadora al Proyecto de ley número 046 de 1995 Cámara, 174 de 1995 Senado "por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de Estadístico, reconocida por el Ministerio de Educación Nacional"?

De conformidad el señor Secretario General responde:

Ha sido aprobado Informe de la Comisión Accidental al Proyecto de ley número 046 de 1995 Cámara, 174 de 1995 Senado, "por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de Estadístico, reconocida por el Ministerio de Educación Nacional", señor Presidente.

Seguidamente a petición del señor Presidente, el señor Secretario General da lectura al Informe de la Comisión Accidental del Proyecto de ley número 089 de 1995 Cámara, 236 de 1996 Senado, "por la cual se honra la memoria del soldado Cándido Leguizamó, héroe de la batalla de El Encanto en el conflicto Colombo-Peruano", así:

Santa Fe de Bogotá, D. C., 22 de noviembre de 1996.

Señor doctor

DIEGO VIVAS TAFUR

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

E. S. D.

Señor Secretario:

Con toda atención me dirijo a usted para remitirle el Acta de Conciliación al Proyecto de

ley número 089/95 Cámara, 236 de 1996 Senado, "por la cual se honra la memoria del soldado Cándido Leguizamo, héroe de la Batalla de El Encanto en el conflicto Colombo-Peruano".

La Comisión, por designación fue integrada por los honorables Senadores Jaime Arizabaleta Calderón y Luis Alfonso Hoyos Aristizábal y por el honorable Representante Tomás Caicedo Huerto, quienes suscriben el Acta.

Del señor Secretario, muy atentamente,

Alfredo Amorochó Caicedo

Asesor del honorable Senador Jaime Arizabaleta Calderón.

Acta de conciliación

En Santa Fe de Bogotá, D. C., a los 18 días del mes de noviembre de 1996, se reunieron en su despacho el honorable Representante Tomás Caicedo Huerto y los honorables Senadores Luis Alfonso Hoyos Aristizábal y Jaime Arizabaleta Calderón, con el propósito de dar cumplimiento a la designación hecha como integrantes de la Comisión de Mediación, de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 186 de la Ley 5ª de 1992 (Reglamento del Congreso), establecida con el fin de estudiar y unificar el texto definitivo del Proyecto de ley número 089/95 Cámara, 236/96 Senado, "por la cual se honra la memoria del soldado Cándido Leguizamo, héroe de la Batalla de El Encanto en el conflicto Colombo-Peruano".

El texto original presentado por el autor, honorable Representante Guillermo Martínezguerra Zambrano, y aprobado en los debates en la honorable Cámara de Representantes, es el que a continuación se transcribe.

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTO DE LEY NUMERO... DE 1995
por la cual se honra la memoria del soldado Cándido Leguizamo héroe de la Batalla de El Encanto.

El Congreso de la República,

DECRETA:

Artículo primero. Exáltase la memoria del Soldado Cándido Leguizamo, héroe del conflicto con el Perú, fallecido el 12 de abril de 1933, cuya valerosa acción al asumir el mando de las tropas de su unidad tras la muerte de su comandante, y llevarlos a la victoria en la Batalla de El Encanto luego de haber sido mortalmente herido, constituye un ejemplo de valor digno de divulgar.

Artículo segundo. Ascíendese póstumamente al soldado Cándido Leguizamo al grado de Cabo Segundo del Ejército Nacional.

Artículo tercero. El Comando del Ejército bautizará una Unidad Militar con el nombre del héroe, Cabo Segundo, Cándido Leguizamo lo que se efectuará en ceremonia especial durante la cual se dará lectura a la presente Ley.

El Comando del Ejército dispondrá igualmente se invite a esa ceremonia a las organizaciones de militares en actividad o en retiro que funcionen con el nombre de Cabo Cándido Leguizamo y que de esta manera contribuyan a la exaltación de su nombre y de su ejemplo.

Artículo cuarto. Expídase copia de la presente ley, en nota de estilo con destino a la familia del héroe.

Presentado por,

(firmado)

Guillermo Martínezguerra Zambrano

Representante por Santafé de Bogotá

Partido "Arena".

El texto aprobado, en primer debate en sesión ordinaria de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del honorable Senado de la República, el 5 de junio de 1996, es el que a continuación se transcribe:

COMISIÓN SEGUNDA

CONSTITUCIONAL PERMANENTE

PROYECTO DE LEY NUMERO 089 DE 1995 CÁMARA, 236 DE 1996 SENADO
por la cual se honra la memoria del soldado Cándido Leguizamo héroe de la Batalla de El Encanto en el Conflicto Colombo-Peruano.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo primero. Exáltase la memoria del Soldado Cándido Leguizamo, héroe del conflicto con el Perú, fallecido el 12 de abril de 1933, cuya valerosa acción al asumir el mando de las tropas de su unidad tras la muerte de su comandante, y llevarlos a la victoria en la Batalla de El Encanto luego de haber sido mortalmente herido, constituye un ejemplo de valor digno de divulgar.

Artículo segundo. El Comando del Ejército bautizará una Unidad Militar con el nombre del héroe, Cabo Segundo Cándido Leguizamo lo que se efectuará en ceremonia especial durante la cual se dará lectura a la presente Ley.

El Comando del Ejército dispondrá igualmente se invite a esa ceremonia a las Organizaciones de militares en actividad o en retiro que funcionen con el nombre de Cabo Cándido Leguizamo y que de esta manera contribuyan a la exaltación de su nombre y de su ejemplo.

Artículo tercero. Expídase copia de la presente ley, en nota de estilo con destino a la familia del héroe.

El Presidente,

(Firmado)

Jorge Cristo Sahiún.

El Vicepresidente,

(Firmado)

Luis Emilio Sierra Grajales.

El Secretario General,

(Firmado)

Felipe Ortiz M.

Sometidos los textos, a la consideración de la Comisión y luego del estudio correspondiente, los miembros de la Comisión de Mediación acordaron que el texto definitivo es el aprobado por el Senado, que a continuación se consigna:

PROYECTO DE LEY NUMERO 089 DE 1995 CÁMARA, 236 DE 1996 SENADO
por la cual se honra la memoria del soldado Cándido Leguizamo, héroe de la Batalla de El Encanto en el conflicto Colombo-Peruano.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo primero. Exáltase la memoria del Soldado Cándido Leguizamo, héroe del conflicto

con el Perú, fallecido el 12 de abril de 1933, cuya valerosa acción al asumir el mando de las tropas de su unidad tras la muerte de su comandante, y llevarlos a la victoria en la Batalla de El Encanto luego de haber sido mortalmente herido, constituye un ejemplo de valor digno de divulgar.

Artículo segundo. El Comando del Ejército bautizará una Unidad Militar con el nombre del héroe, Cabo Segundo Cándido Leguizamo lo que se efectuará en ceremonia especial durante la cual se dará lectura a la presente ley.

El Comando del Ejército dispondrá igualmente se invite a esa ceremonia a las Organizaciones de militares en actividad o en retiro que funcionen con el nombre de Cabo Cándido Leguizamo y que de esta manera contribuyan a la exaltación de su nombre y de su ejemplo.

Artículo tercero. Expídase copia de la presente Ley, en nota de estilo con destino a la familia del héroe.

Para constancia de lo anterior, se firma en Santa Fe de Bogotá, D. C., por quienes en ella intervinieron.

Tomás Caicedo Huerto,

Representante a la Cámara.

Luis Alfonso Hoyos Aristizábal,

Jaime Arizabaleta Calderón,

Senadores de la República.

Una vez leído por el señor Secretario General el Informe de la Comisión Accidental Conciliadora al Proyecto de ley número 089 de 1995 Cámara, 236 de 1996 Senado, "por la cual se honra la memoria del soldado Cándido Leguizamo, héroe de la Batalla de El Encanto en el conflicto Colombo-Peruano", el señor Presidente abre su discusión.

Cerrada la discusión del Informe de la Comisión Accidental Conciliadora al Proyecto de ley número 089 de 1995 Cámara, 236 de 1996 Senado, "por la cual se honra la memoria del soldado Cándido Leguizamo, héroe de la Batalla de El Encanto en el conflicto Colombo-Peruano", el señor Presidente pregunta:

¿Aprueban los honorables Representantes asistentes el Informe de la Comisión Accidental Conciliadora al Proyecto de ley número 089 de 1995 Cámara, 236 de 1996 Senado, "por la cual se honra la memoria del soldado Cándido Leguizamo, héroe de la Batalla de El Encanto en el conflicto Colombo-Peruano"?

De conformidad el señor Secretario General responde:

Ha sido aprobado Informe de la Comisión Accidental Conciliadora al Proyecto de ley número 089 de 1995 Cámara, 236 de 1996 Senado, "por la cual se honra la memoria del soldado Cándido Leguizamo, héroe de la Batalla de El Encanto en el conflicto Colombo-Peruano", señor Presidente.

El señor Presidente de la Corporación solicita al señor Secretario General dar lectura al siguiente punto del Orden del Día.

De conformidad el señor Secretario General, procede así:

III

Citaciones

Proposición número 601,

(Aprobada septiembre 25 de 1996)

Cítese a la sesión plenaria de la Cámara de Representantes para el día 27 de noviembre de 1996, a los señores Ministros de Obras Públicas (sic) y Hacienda y Crédito Público y al Director del Instituto Nacional de Vías para que resuelvan el cuestionario.

Presentada por el honorable Representante.

Alberto Téllez Iregui.

Intervención del honorable Representante Alberto Téllez Iregui:

Doctor José Antonio Ocampo Gaviria, Ministro de Hacienda, señor Director Nacional de Vías, honorables Representantes, he hecho esta citación con el ánimo de analizar una serie de problemas que presenta la media Colombia, que presenta la región de la Orinoquia, en este sentido quiero referirme específicamente a 4 aspectos:

Unas consideraciones generales sobre problemas de la Orinoquia. Un segundo tema relacionado con aspectos de contratación y ejecución de la obra de la carretera Santa Fe de Bogotá-Villavicencio. Un Tercer punto relacionado con el impacto de la ejecución de esta obra sobre la ciudad de Villavicencio y las soluciones que se requiere emprender en forma inmediata y un último punto relacionado con la construcción del puente sobre el río Guatiquía en la ciudad de Villavicencio.

El Llano y la Orinoquia, integrada por 7 departamentos: el Arauca, Casanare, Guainía, Guaviare, Meta, Vaupés y Vichada, por extensión geográfica, representa el 38% del territorio nacional y sumado a la Amazonia, conforma más de la media Colombia; es sin embargo esta región del Llano, una zona atrasada, una zona que opera en muy difíciles condiciones para desarrollar los procesos de producción, mercadeo y consumo. El Llano, como muchas otras regiones del país, fue sometido dentro de una visión de un desarrollo centralizado de algunas regiones de Colombia, a unas condiciones de atraso muy grande; por eso la situación en que hoy nos encontramos, y por eso se ha convertido en una bandera de todos los departamentos de la Orinoquia, de todas sus autoridades, de todos sus gremios de la producción, sus sectores sociales, de todos los representantes de la clase política de esta región, de su estructura social en conjunto, en un propósito central y fundamental, avanzar en un proceso hasta lograr la integración y el desarrollo de la Orinoquia. Se han venido desarrollando múltiples gestiones y tareas, y en este sentido quiero destacar y saludar con mucho énfasis la labor cumplida de manera particular, por el Gobernador del Departamento del Meta, el médico Alfonso Ortiz Bautista y por el alcalde de la ciudad de Villavicencio, el ingeniero Juan de Dios Bermúdez Díaz. En el desarrollo de estos últimos años se ha logrado avanzar en un proceso de identificación de los ejes y las banderas fundamentales para avanzar en ese proceso de integración y desarrollo de la Orinoquia; tareas como el plan de recuperación del río Meta, que constituye la vía más rápida

para comunicar al centro de Colombia con el Atlántico, la Troncal del Llano, que en este momento presenta dos limitaciones para estar en funcionamiento, la terminación del tramo Uribe-Colombia por la variante que se hizo hacia Granada y la pavimentación de la zona Yopal, Tame, Arauquita.

Esta vía permitirá comunicar el Llano en su conjunto, con los dos océanos, el Océano Atlántico y el Océano Pacífico.

El Aeropuerto Internacional de Villavicencio, no es sólo una necesidad de la región, sino que es una reclamación de la Nación; en el momento en que la autopista Bogotá-Villavicencio esté en funcionamiento, Bogotá no tiene otra alternativa que construir ese aeropuerto. El Aeropuerto Internacional de Mitú para sacar del aislamiento a este departamento. La carretera Puerto López, Puerto Carreño y la electrificación del Llano son para citar algunos, los aspectos de mayor identificación en ese proceso de integración y desarrollo de la Orinoquia. No ha sido fácil avanzar en ese proceso de unidad regional, pero más difícil ha sido conseguir recursos para llevar adelante estos proyectos estratégicos, estos macroproyectos de la Orinoquia, somos conscientes y es una consideración general en toda la región de los Llanos, que el aporte que el Llano está haciendo a través de los recursos petroleros debe ser parcialmente revertido para garantizar que estas obras de infraestructura puedan realizarse y puedan permitir convertir al Llano en lo que necesariamente va a ser para el próximo siglo: en el polo fundamental del desarrollo del país. El Llano por esta vía, va a convertirse por su desarrollo agroindustrial, en la medida en que estas obras de infraestructura se desarrollen en el polo que va a jalonar en el próximo siglo el desarrollo del país. En esta medida, estas banderas, estas peticiones, estas solicitudes para resolver los problemas de la Orinoquia, son unas banderas de interés nacional y no simplemente unas banderas de interés de la región. Quiero en este sentido que con la presencia del señor Ministro de Hacienda aquí, tengamos en cuenta estas justas reclamaciones de la región, para que podamos hacia adelante en el presupuesto del próximo año en las adiciones al presupuesto que se hagan en el mes de abril, en la elaboración de los planes de desarrollo generales de la Nación y en los presupuestos de los años venideros que el desarrollo de estos macroproyectos sea considerado como una necesidad sentida por la Orinoquia y como una necesidad de alto interés y beneficio para la Nación. En este sentido quiero anunciar que estamos trabajando un proyecto de la ley para modificar la ley de regalías, que se permita una mayor participación de las regalías a los departamentos productores y quiero reclamar para ese momento el respaldo de esta Corporación y del Congreso en su conjunto, porque éste será uno de los caminos con los cuales se hará esa contribución a garantizar ese proceso de integración y desarrollo de la Orinoquia.

Un segundo aspecto que quiero tratar es el relacionado con la carretera entre Santafé de Bogotá y Villavicencio, hay una serie de aspectos y me parece muy importante la presencia del Director del Instituto Nacional de Vías en esta

Plenaria de la Cámara porque a pesar de que recibí las respuestas al cuestionario que se le presentó y que están contenidas en este texto y aun cuando en él se da en principio respuesta a los distintos puntos que fueron planteados, creo que de todas maneras quedan aún interrogantes y problemas relacionados con la contratación y ejecución de la vía Bogotá - Villavicencio, que no están contemplados o que por lo menos no están satisfactoriamente resueltos en las respuestas del cuestionario, particularmente quiero señalar que se presentaron una serie de posibles errores en la elaboración de los pliegos de condiciones, que son: los términos de referencia que el Instituto Nacional de Vías presentó para los contratantes y que ellos pudieran hacer sus ofertas; esos pliegos en los 3 tramos de la carretera fueron equivocados. En el tramo 1, el diseño que salió a la licitación está en este momento archivado, porque el proyecto final de ese tramo 1, tiene en más de un 85%, un contenido que no corresponde con lo que fue el pliego que inicialmente fue presentado a los contratistas, en el tramo 2...

En este momento de la sesión el señor Presidente de la Corporación solicita al señor Secretario General abrir el registro electrónico y manual para verificar el Quórum.

De conformidad el señor Secretario General así procede.

Una vez verificado el quórum, el señor Secretario General manifiesta:

Existe quórum decisorio señor Presidente.

Retoma el uso de la palabra el honorable Representante Alberto Téllez Iregui:

Los pliegos en el tramo 2, nos indican que los diseños no estimaron correctamente la cantidad de excavación para los cortes; y en el tramo 3, Ingetec hizo el diseño cercano a la realidad, pero los pliegos presentaron una información diferente.

Un segundo aspecto, es el de manejo en la adquisición de los predios. Se inició el proyecto sin haber comprado los predios, por lo menos en su mayoría, aún en este momento hay problemas de predios que impiden realizar obra en algunos tramos. Estos dos aspectos, los posibles errores en los pliegos que fueron presentados por Invías, y el manejo en la adquisición de los predios, han producido dos efectos fundamentales: uno, el incremento en los costos de las obras y dos, el retraso en la ejecución de las mismas obras y esto es bastante delicado en relación con los sobrecostos quiero mencionar aquí: en los tres trayectos, un dato que me parece supremamente grave, delicado, en días pasados apareció por la prensa la información de que los sobrecostos de la vía Bogotá, Villavicencio, estaban por tres mil millones de pesos; esto, según las informaciones que puede conseguir y los datos que tengo en mi poder, no tiene ninguna relación con la realidad; como vamos a verlo, estos sobrecostos pasan muchas veces la indicación que la prensa hizo de los tres mil millones de pesos.

Para el solo tramo 1, el contrato inicial estaba suscrito por setenta y nueve mil millones hasta el kilómetro 55, que se llama Puente Téllez; en el acta de modificación del tramo 1, el contrato se suscribió por setenta mil millones, pero se excluye el tramo que va entre Puente Real y

Puente Téllez, que queda para hacerlo por adjudicación aparte, y que según personas vinculadas a la ejecución de la obra, se estima entre 15 y 20.000 millones de pesos; es decir, que por este solo sentido, hay un sobre costo en el primer tramo, como vamos a verlo más adelante.

En el tramo 2, hay dos grupos de obra que se hicieron con dos contratos, el grupo uno, va del kilómetro 55 a Guayabetal, la interventoría estima en este momento el sobre costo de ese grupo uno, del tramo 2, en 4.438 millones. Y el grupo dos que va de Guayabetal a Pipiral, la misma interventoría estima el sobre costo en 4.024 millones de pesos, estos sobre costos están a precios de 1994; es decir, que a precios de hoy, los sobre costos del solo tramo 2, están por encima de diez mil millones de pesos. Y en el tramo 3 la situación de sobre costos es más delicada, se tienen dos reajustes: uno, la variante de Pipiral, que es un viaducto de 520 metros, inicialmente estaba contratado por 8.000 millones de pesos, el proyecto licitado ahora, es 21.000 millones de pesos, lo que implica un sobre costo para esa primera variante en Pipiral de 13.000 millones de pesos. Y un segundo ajuste que se atribuye al error en la estimación del tipo de terreno en túnel de Buena Vista, que implica un sobre costo aproximado de 10.000 millones de pesos.

Esta es una situación muy delicada que requiere aclaración e investigación, porque estamos ante un total de sobre costos aproximados a 44.000 millones de pesos, en la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio.

Esto sin considerar sobre costos adicionales que se desprenden del lucro cesante de la maquinaria y costos administrativos mayores que se han generado por errores en la elaboración de los pliegos por parte de INVIAS, y en la demora en la adquisición y entrega de los predios a los contratistas, esto puede generar sobre costos por lucro cesante muy grandes, en los tres tramos de la carretera. Baste señalar, que en el tramo 2 la firma Andrade - Gutiérrez, ya presentó reclamación por 10.000 millones de pesos, por estos conceptos, por conceptos de la demora en puesta a disposición de los predios y la superficialidad de la totalidad del diseño original; es decir, que hoy estaríamos frente a sobre costos por más de 54.000 millones de pesos, pendientes de otras reclamaciones que puedan hacer los otros contratistas por las mismas razones que se han señalado.

Hay un punto que quisiera que se aclarara porque me parece bastante delicado, y es lo relacionado con el tramo 1, de la carretera Bogotá - Villavicencio, los pliegos que fueron presentados por INVIAS, cambiaron fundamentalmente en relación con las obras contratadas y esta negociación se hizo por el sistema de negociación directa; voy a pedir que se haga una investigación, como más adelante voy a señalarlo, por parte de la propia Procuraduría, para establecer, si con los cambios fundamentales del objeto del contrato, por que se meten obras que no estaban consideradas inicialmente en el pliego, como es un túnel de 2.300 metros, si el cambio de ese objeto del contrato permitía que el nuevo contrato se hiciera por arreglo directo, o si era necesario que ante ese cambio fundamental del objeto

del contrato se hiciera una nueva licitación; y esto es preocupante, porque la contratación fue hecha con la empresa Cofiandés, que por informes de prensa que tengo aquí en mi mano, es una empresa del consorcio Luis Carlos Sarmiento Angulo. Hay indicaciones en la prensa que señalan que el Director del Instituto Nacional de Vías, el doctor Gaviria, ha expresado su temor en firmar el acta de inicio de las obras; porque estaría avalando unos sobre costos que darían pie a una investigación fiscal por parte de la Contraloría General de la República, y hay informaciones de la prensa también, que señalan que el acuerdo logrado entre el Industrial Luis Carlos Sarmiento Angulo y el Presidente Samper, que el banquero negoció directamente con el Jefe del Estado, para salvar el contrato de concesión que se había firmado con el consorcio del cual hace parte la Corporación Financiera de los Andes, compañía de su propiedad.

Pero no deja de ser preocupante que el acta de modificación de este contrato, como se ha señalado, varía completamente los términos económicos, el objeto de la obra y se realiza por negociación directa con el consorcio de Sarmiento Angulo, y es algo que solicito también que se investigue por parte de la Procuraduría, que se pueda estar ante la figura de una posible retribución de servicios, si se tiene en cuenta que en la Gaceta del 19 de abril de 1996, en el llamado proceso 8.000 se cita al doctor Luis Carlos Sarmiento Angulo, y se le pregunta: "dígnese informar si el grupo financiero que usted preside, participó en la campaña Samper Presidente, y en caso afirmativo de qué manera.

Contestó: Hicimos contribuciones a la campaña Presidencial del doctor Ernesto Samper a través de la Organización Luis Carlos Sarmiento Angulo Ltda.

Preguntado ¿Recuerda usted cuál fue el monto o el valor de esta contribución? Contestó: Aproximadamente 1.200 millones de pesos; no sé, no tengo ninguna prueba, no puedo hacer ninguna inferencia, ni afirmación al respecto; pero insisto que es preocupante, hechos como el trámite acelerado de este contrato. Quiero señalar aquí, la firma que contrató se constituyó el 29 de julio, y el contrato aparece firmado con fecha que no está muy clara, 2 de agosto o 12 de agosto, para efectos del señalamiento que estoy haciendo, no interesa mucho, pero sí es muy delicado que una firma que se constituye el 29 de julio, esté firmado un contrato de negociación directa, dos días o máximo doce días después, uno no entiende cómo se puede hacer un proceso de negociación por 70 mil millones de pesos en estas condiciones. Esta serie de inquietudes, esta forma como se realizó este tipo de contratos, los montos que estaban en juego, las variaciones que se hicieron a las obras, por lo menos conociendo estas declaraciones juramentadas en el proceso 8.000 del doctor Luis Carlos Sarmiento Angulo, en donde afirma haber entregado 1.200 millones de pesos a la campaña Samper Presidente y en donde se hace una negociación según la prensa, en forma directa con el propio Presidente, o días antes de la posesión, o tres, cuatro días después de la posesión, según la fecha cierta del contrato que sea 2 de agosto o 12 de agosto; esto amerita que la

situación se aclare, se investigue, porque es que se están manejando dineros tan cuantiosos, que en la medida que esta obra se hace por el sistema de la concesión, se descargan directamente sobre los usuarios y sobre los consumidores, que son quienes asumen los costos de la ejecución de una obra de éstas por concesión. Entonces en defensa de esos intereses de la comunidad, de los usuarios, es necesario que estas situaciones queden claras ante el país.

Otro aspecto que hay que considerar en el desarrollo de esta obra es el de las demoras en la ejecución y la entrega de las obras; porque el efecto económico que esto ha tenido para el Llano en su conjunto, es supremamente grande, y entonces uno no entiende si es que no ha habido responsabilidad en el manejo de estas obras o que es lo que ha pasado, pero de todas maneras, los términos de ejecución y entrega de estas obras no se han cumplido y han estado sometidos a prórrogas permanentes e indefinidas. El tramo 1, estaba previsto entregarse en diciembre de 1996 y según el acto modificatorio se va a entregar en septiembre de 1999, es decir, estamos en 3 años de retraso en la ejecución de esta obra.

El tramo 2 estaba previsto para ser entregado en junio de 1996 y se estima que los puentes más grandes estarán terminados en diciembre del año 1997, es decir, que en este tramo 2, estamos con un año y medio de retraso.

Y el tramo 3, estaba previsto entregarlo en octubre de 1997 y se estima que estará terminado a mediados del año dos mil, es decir, estamos en este tramo 3 en un retraso de más de dos años.

Esto tiene grandes implicaciones económicas para la región, la situación que está viviendo el Llano es supremamente grave y delicada, por efectos de la obra y de los retrasos que se han presentado en su ejecución. Y lo más delicado es que el Instituto Nacional de Vías no puede exigir el cumplimiento de los contratos, ni puede aplicar las sanciones contractuales estipuladas, porque como los pliegos fueron mal elaborados y hubo demora en la entrega de los predios, los contratistas se apoyan en esto, para señalar que hubo un incumplimiento de partida por el Instituto Nacional de Vías; y antes que poderse hacer efectivo a los contratistas las indemnizaciones y los perjuicios contractuales por la demora, estamos en la figura distinta, en que los contratistas están haciendo reclamaciones y van a presentar demandas por el incumplimiento del Instituto Nacional de Vías.

Hay un tema que es importante mirar en relación con esta vía, que es el de las especificaciones de la vía Bogotá-Villavicencio. Esta vía fue construida con especificaciones para un tráfico diario de 3 mil vehículos y hoy se están presentando conteos del orden de los 11 mil vehículos diarios, y esto tiene implicaciones, es delicado, porque afecta la seguridad, propicia los trancones en los túneles, el paso por Guayabetal, deteriorará la vía, porque no es lo mismo una vía construida para un flujo vehicular de 3 mil vehículos diarios que para un flujo vehicular de más de 10 mil vehículos, y por razón de los mismos trancones que se van a presentar, va a haber un mayor consumo de combustibles y un mayor costo en el servicio de los transportes. Esta es otra situación que se debe aclarar.

Y finalmente en relación con esta vía, quiero mencionar el problema de las tarifas de los peajes, porque es que en el Departamento del Meta, como un caso excepcional en todo el país, el desarrollo de las vías se hizo por el sistema de concesión, si este sistema de concesión se estuviera aplicando en forma generalizada para todo el país, el problema sería menor, pero en la medida en que las vías del Meta quedaron contempladas como vía a ejecutarse por el sistema de concesión, esto coloca al Meta en condiciones de desigualdad en la competencia por mayores costos, y coloca a la población del Meta en la obligación de asumir unos nuevos costos a través de esto que es un verdadero impuesto, el impuesto del peaje.

Viajar desde Granada a Bogotá, implica hoy pagar 5 peajes, viajar de Puerto López a Bogotá, otro tanto, viajar desde Cumaral que está a 18 kilómetros de Villavicencio, hasta Bogotá, implica pagar 5 peajes; 5 peajes que están a precios de hoy, para vehículos de carga pesada por encima de 80, 90 mil pesos el viaje desde Cumaral hasta Bogotá y estos sobre-costos se van a descargar sobre el consumidor, no lo asume el transportador. Creo que estamos con esto en el Departamento del Meta pagando las consecuencias de esa política de concesiones y de esa filosofía que tanto se está pregonando y que se le quiere meter a las malas a la gente, que se tiene que aceptar y adoptar la cultura de los peajes. Pienso que no es un tratamiento justo el que se ha tenido con el Departamento del Meta, al colocarle por vía de concesión el desarrollo de las obras al interior del propio Departamento; tiene consecuencias que son delicadas, y quiero que en este sentido el Ministerio de Hacienda, el Instituto Nacional de Planeación miren hacia adelante la posibilidad de ayudar, porque está autorizado por la propia ley, a que parte de los gastos de estas obras por concesión sean asumidos con dineros del presupuesto nacional, para tratar de rebajar un poco los costos de estas tarifas de peaje y las implicaciones que desde el punto de vista económico y social tiene para el país.

Al señalar estas consideraciones críticas, sobre los problemas que se han presentado en la contratación y ejecución de la carretera de Santa Fe de Bogotá a Villavicencio, no quiero desconocer los aspectos positivos que ella representa para el desarrollo del Llano mismo, es indudable que es una obra fundamental para el desarrollo del Llano; pero eso no amerita ni impide que analicemos estos elementos negativos, aún más, que los investiguemos, porque es que estamos ante el movimiento y la inversión de una serie inmensa, infinitiva de millones de pesos que son pesos del presupuesto de los colombianos, y que requieren una absoluta claridad y transparencia; que requieren una absoluta responsabilidad en su manejo, no quiero que se me entienda, que al hacer estas aseveraciones, esté hablando de manejos irregulares, de apropiaciones indebidas, de pérdidas de dinero; no, ese no es el problema, el problema es que estos hechos y estos datos, si nos indican que no ha habido la suficiente seriedad y responsabilidad en el proceso de contratación y de ejecución, de una obra tan importante, como la carretera que conduce de Santa Fe de Bogotá a la ciudad de Villavicencio.

Un tercer tema que quiero tocar, es el del impacto que tiene esta vía Santa Fe de Bogotá-Villavicencio, sobre la ciudad de Villavicencio. Villavicencio es una ciudad, que como fruto del atraso en que colocó a todo el Llano el desarrollo centralista de más de 100 años en este país, y hace que hoy Villavicencio no tenga resueltos los problemas básicos y elementales de infraestructura de cualquier ciudad, de una ciudad que es capital de un Departamento; Villavicencio no tiene red de alcantarillado, esto es increíble, pero es la realidad, las aguas negras de la ciudad están siendo depositadas en los caños que atraviesan la ciudad y estos caños se secan por el proceso de la deforestación y en los veranos estos caños son depósitos de aguas negras, con todo el peligro, el riesgo que tiene, la salubridad pública de la ciudad. Conversaba con uno de los médicos de salubridad del Departamento y me decían que estamos ante el riesgo en Villavicencio, de que en un verano vuelvan a aparecer más de 10 focos de enfermedades endémicas.

Entonces Villavicencio no tiene alcantarillado, no tiene resuelto el problema del acueducto, el Alcalde el Ingeniero Juan de Dios Bermúdez Díaz, está haciendo grandes esfuerzos para garantizar que el acueducto, por gravedad de Quebrada Honda, sea terminado para el semestre del próximo año; pero esto no resuelve el problema de acueducto del Municipio, primero porque el crecimiento de la ciudad hoy, según las estadísticas del DANE, es el más alto de Colombia, por las expectativas que ha creado el problema de la carretera de Bogotá a Villavicencio, un ritmo de crecimiento del 6% anual, y en estas circunstancias, un acueducto que estaba proyectando para tener una vía útil de 20 años, pues va a tener una vía útil supremamente corta. Ni siquiera la cantidad de agua suministrada por el acueducto que viene por gravedad de Quebrada Honda, va a resolver a mediano y largo plazo el problema de agua; por eso se ha venido planteando la necesidad de utilizar el túnel de Buena Vista, para hacer la conducción de agua del río Negro y darle agua por gravedad, como solución definitiva al Municipio de Villavicencio, para el próximo siglo. Y esto sin tener en cuenta que la adecuación de las redes internas del propio Municipio no está contemplada, porque los costos tan altos no pueden ser asumidos por el propio Municipio, aun en el caso de que para el próximo semestre quede terminado el acueducto de Quebrada Honda, el problema del agua de Villavicencio no se soluciona.

Villavicencio no tiene un plan de ordenamiento territorial y ante la expectativa del desarrollo y ante la necesidad de tanta gente que vive espiando, en dónde encontrar un sitio para resolver sus problemas, el problema del desplazamiento hacia Villavicencio del interior del Llano y desde lo propio Bogotá y de otras regiones del país, es un hecho que comenzó ya a sentirse, eso explica que esté creciendo Villavicencio a un 6% anual.

Inversionistas de la construcción, los grandes inversionistas que construyen en Bogotá, pero también inversionistas de esos piratas que construyen en Bogotá y en otras partes del país, han adquirido las mejores tierras y las tierras susceptibles de ser urbanizadas en Villavicencio

y se nos viene en esa perspectiva un proceso de construcción desordenado, sin ningún tipo de planificación, porque no hay un Plan de Ordenamiento Territorial que vale en el Proyecto que está elaborando \$1.200 millones de pesos, pero que el Municipio no tiene para hacerlo y que si no resolvemos este tipo de problemas, antes de dos años o tres años que entre en pleno funcionamiento la vía, Villavicencio está condenada a un desarrollo de tipo tugurio y creo que esto no es justo, mientras el Llano está entregándole los grandes recursos por producción de hidrocarburos al país; este tipo de problemas tiene que entenderse y asumirse como problemas de interés nacional. Pero más grave aún, Villavicencio tiene un alto porcentaje de su población, ubicada en zona de alto riesgo.

En la zona margen derecha del río Guatiquía, en zonas de alto riesgo, no estoy hablando simplemente de riesgo, sino en zona de alto riesgo, que se ha inundado en muchas oportunidades, hay 30.000 habitantes de Villavicencio en esa situación el día, que ojalá el destino no lo quiera, se produzca un represamiento del río, ese día, esas 30.000 personas estarán sometidas a la suerte que corrió el pueblo de Armero y a este problema no se le ha puesto atención, como vamos a verlo más adelante; por el contrario, se agrava por la acción del propio Gobierno, la situación de riesgo de estos habitantes de la ciudad de Villavicencio.

En este sentido y en relación con los problemas que afectan de manera inmediata Villavicencio, no quiero decir con esto, que sean los únicos problemas que tiene Villavicencio, no he señalado aquí sino 4 problemas: el del alcantarillado, el del acueducto, el del Ordenamiento Territorial y el de los habitantes en la zona de riesgo del río Guatiquía, pero Villavicencio tiene muchos más problemas, de electrificación, de malla vial, en fin, cantidad de problemas; pero pienso que si estos 4 problemas no logramos resolverlos antes de que entre en funcionamiento definitivo la autopista al Llano, la situación va a ser muy delicada para Villavicencio, y si problema, como el de la zona de riesgo del río Guatiquía, no se resuelven antes de un invierno grave, como vamos a verlo más adelante, que se agudiza por la construcción del puente sobre el río Guatiquía, es muy probable que estemos hablando de una tragedia de dimensión nacional. Quiero decirle al señor Ministro de Hacienda que este tipo de problemas deben ser dialogados, concertados, hablados, se les debe buscar un tipo de salida, voy a dejar a consideración de la Plenaria de esta Cámara, una proposición en la que pido que le colaboren al Llano, al Meta y que le colaboren al Municipio de Villavicencio, para buscar soluciones de urgencia a esta situación de emergencia que está viviendo Villavicencio. La proposición dice: La honorable Cámara de Representantes solicita al Gobierno Nacional designar en forma inmediata una Comisión intersectorial, con la participación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Departamento Nacional de Planeación, el Instituto Nacional de Vías, la Gobernación del Meta y la Alcaldía de Villavicencio, para evaluar los Proyectos sobre el Plan de Ordenamiento Territorial, manejo integral del río Guatiquía, Pro-

yecto del Acueducto y Plan Maestro de Alcantarillado, encaminados a atender la situación de emergencia y prevenir el impacto negativo de la autopista al Llano, sobre la ciudad de Villavicencio. Dicha Comisión debe igualmente estudiar fórmulas para conseguir los recursos necesarios, para la ejecución de las citadas obras, firmado Alberto Téllez Iregui, Representante por el Departamento del Meta.

Quiero finalmente honorables Representantes hacer alusión a un problema que es supremamente delicado y que lo insinuaba en el punto anterior, es el problema de riesgo que está viviendo la margen izquierda y derecha del río Guatiquía en la ciudad de Villavicencio, en donde, como lo señalaba hace un momento, hay cerca de 30.000 habitantes ubicados en zona de alto riesgo; ¿qué sucede? Que en el desarrollo de los contratos por concesión para el Departamento del Meta, se autorizó construir un puente sobre el río Guatiquía, para la troncal del Llano y este puente tiene muchas implicaciones que quiero señalar hoy aquí, pero particularmente afirmar y hacer hincapié en que la construcción de ese puente incrementa el riesgo de los 30.000 habitantes ubicados en zona de alto riesgo y no es zona de alto riesgo inventada, no es zona de alto riesgo declarada desde un escritorio, es zona de alto riesgo, que ha sido objeto de estudios técnicos y científicos realizados por diferentes entidades, que señalan a través de mapas que el río Guatiquía tiene lo que llaman un lecho mayor, de más de 2 kilómetros, los cuales en la margen derecha, se ejecutaron desde muchos años atrás, urbanizaciones que hoy cobijan a más de 30.000 habitantes de la ciudad de Villavicencio, este puente sobre el río Guatiquía incrementa el riesgo de esa zona, siendo supremamente grave y delicado. El Director del Instituto Nacional de Vías dio respuesta al cuestionario y aparentemente al leer las respuestas al cuestionario, uno diría que en primer lugar, el puente sobre el río Guatiquía no genera ningún problema y que en segundo lugar, se hicieron las cosas que eran necesario hacer para garantizar las condiciones técnicas en la ejecución de la obra; pero quienes siendo legos en la materia, de todas maneras tenemos relaciones, conversaciones diarias, conocemos sobre el terreno la situación y ante la citación de este debate, personalmente a mí me interesó conocer en detalle el problema de los efectos de la construcción de este puente sobre el río Guatiquía, en relación con estas zonas de alto riesgo; tuve acceso a la información de muchos técnicos y tuve acceso a un documento, póngasele cuidado a esto; a un documento que es un estudio sobre los efectos de la construcción del puente sobre el río Guatiquía, desde el punto de vista ambiental, económico y social del riesgo de la población ribereña, es un estudio que contrata el Ministerio del Transporte y que elabora el laboratorio de ensayos hidráulicos, que viene desde tiempo atrás haciendo un estudio mucho más amplio sobre la posibilidad de un tratamiento integral al manejo del río Guatiquía; por eso para ellos era fácil elaborar este estudio de más de 100 páginas y si uno lee con detenimiento encuentra que en él se están cuestionando una por una las bases técnicas que fueron levantadas y sobre las cuales se autorizó la construcción del puente sobre el

río Guatiquía y son cuestionarios, o bien porque no se tuvieron en cuenta efectos y aspectos que eran necesario contemplar, o bien porque los estudios que se hicieron fueron insuficientes; muestran muchas irregularidades, voy a leer más adelante este estudio, las conclusiones y recomendaciones que son supremamente graves y delicadas.

La situación de riesgo del río Guatiquía está relacionada con lo que son las características técnicas del propio puente. El río Guatiquía en el sitio en donde se está construyendo el puente tiene un lecho menor, es decir, una zona húmeda, una zona por donde circula el río en épocas de invierno de 800 metros y se construyen un puente con una luz de 420 metros, es decir, se estrecha el curso libre del río a 420 metros; y se le construyen dos terraplenes, uno por la margen izquierda de 690 metros y otro por la margen derecha de 200 metros; además se le construyen once pares de pilas de concreto reforzado, en un río en el que como lo señalaba, el lecho menor es de 800 metros y el lecho mayor, es decir, el espacio, el sitio por donde en algún momento el río ha circulado, es de más de 2 kilómetros. Hay fotografías en este estudio, que son fotografías que hacen un recuento histórico, de lo que ha sido el movimiento y los desplazamientos del río Guatiquía en la parte de la construcción del puente y resulta que en estas fotografías una aerofotografía de diciembre de 1947 deja más de la mitad del lecho del río por fuera del puente; otra aerofotografía de enero de 1955, deja todo el lecho del río por fuera del sitio en donde se está construyendo el puente. Otra aerofotografía de enero de 1956, deja la mitad de la corriente del río por fuera del puente y la mayoría de esas aerofotografías del estudio histórico del río, muestran que los brazos fuertes del río irían a descargarse sobre los terraplenes de la margen izquierda y de la derecha; y el río Guatiquía no es cualquier río, es un río de características muy particulares, porque está en una zona de alta pluviosidad, de las más altas pluviosidades que tiene el país; porque los suelos de la Cordillera Oriental son suelos blandos, es lo que llaman, una cordillera en formación, una cordillera reciente geológicamente, entonces el deslizamiento en una zona de alta lluvia es permanente, uno sube a las cuencas altas y medias del río Guatiquía y se observan deslizamientos por todas partes; eso parece un mapa lleno de manchas, está igualmente ubicado en una zona de alta sismicidad, porque por allí pasa la falla del Guaiparamo, éste ha sido objeto, como se ha presentado en la mayoría de los sitios del país, de una deforestación total en su cuenca; lo que facilita y acelera el proceso de rodamiento de la vertiente hacia el propio río. La cantidad de residuos sólidos que lleva el río, están estimados en una de las tasas más altas de conducción de residuos de los ríos en Colombia. Al caer el río de la vertiente; al comienzo del Llano a la planicie, comienza a formar abanicos, porque la cantidad de residuos que transporta es tan grande, lo cual hace que el río tenga un lecho mayor, como lo señalaba, de más de 2 kilómetros. Porque esos residuos hacen que comiencen a formarse brazos y a desarrollar un proceso del curso trenzado del río; pues el puente se construye en una parte en donde ya el río va en esta

forma trenzada y con estas características. En el momento en que el destino no lo quiera, y se produzca un hecho de esos que represen el río; en ese momento se están acabando una cantidad de barrios, se está sometiendo a una calamidad a 30 mil personas en el municipio de Villavicencio. En los últimos 5 años están registradas 10 inundaciones de alto riesgo en estas zonas del río, sin que se haya presentado una situación anormal en el desarrollo del curso del río, sino inundaciones, fruto de los momentos en que se incrementa el nivel de lluvia, es decir, 10 inundaciones en los últimos 5 años, en promedio 2 inundaciones por año. El puente en estas condiciones que señalo, se convierte en una presa, lo cual hace que del puente hacia arriba, el nivel de decantación de los residuos sea más acelerado y hay aproximadamente un kilómetro, entre el puente viejo y el puente nuevo, que en su margen izquierda está totalmente desprotegido. El nivel del río en este momento, ya es igual o superior al nivel del suelo. En esa margen izquierda, la represa que se va a generar con este hecho de la construcción del puente, va a colocar en un nivel de altísimo riesgo que ha venido siendo llamado "un nivel catastrófico", a toda esa margen izquierda del río Guatiquía. Hay un último aspecto que quiero señalar para terminar esta intervención y está relacionado con la licencia ambiental, mediante la cual se construyó el puente, o se está construyendo el puente sobre el río Guatiquía. La construcción de este puente tiene una serie de efectos negativos, relacionados con el incremento del tráfico, que se descarga sobre el centro de la ciudad de Villavicencio; porque el puente se construye en dirección al centro de la ciudad; en esas circunstancias, el tráfico se descarga sobre las vías del centro de la ciudad.

El tráfico de una vía, de una circulación tan alta como va a ser ésta, de un transporte pesado como va a ser éste; igualmente se producen efectos sobre la infraestructura vial de la ciudad, las vías de la ciudad no fueron construidas para transporte pesado, esas vías van a acabarse de manera inmediata, se producen efectos sobre la calidad del aire, la salud y la economía de la propia ciudad, se produce el efecto del riesgo mayor en el uso del suelo sobre la margen izquierda que señalaba hace un momento, porque con la construcción del puente, esta margen izquierda se convierte en una zona de potencial catástrofe, pues ha sido y va a ser todavía en forma más acelerada, objeto de un proceso de urbanización.

En estas circunstancias, el puente se construye con una licencia del Ministerio del Medio Ambiente, expedida mediante Resolución número 1264, que es por lo menos objeto, o debe ser por lo menos objeto, de una investigación; porque se autorizó y se construyó con esa licencia y en los términos de esa licencia el puente sobre el río Guatiquía, no contempla los impactos o efectos ambientales negativos que señalaba anteriormente, no están considerados en la licencia, esos efectos ambientales no existieron para autorizar la licencia de construcción. Ordena esa licencia la construcción de diques perimetrales, en ambas márgenes del río y esto no se está haciendo, el puente se está construyendo sin hacerle los diques perimetrales de

protección y sin hacerle las obras de encausamiento al río, para prevenir el riesgo que se genera y se amplía por la construcción del propio puente.

La licencia autoriza la construcción de puentes con longitud o longitudes, entre 60 metros y 315 metros aproximadamente; y el puente que se está construyendo en el río Guatiquía en su sola luz tiene 420 metros, es decir, tiene 105 metros más por encima de la autorización que daba la licencia del medio ambiente. Si a eso le sumamos los rellenos que se le están haciendo a los lados, el puente tiene una extensión de 1.300 metros; y la licencia autorizaba la construcción de puentes entre 60 y 315 metros. La licencia ordenaba obtener permisos para la ejecución de la obra, de las autoridades municipales, y esto no se hizo; tengo en mi poder oficios de la Alcaldía de Villavicencio, del ingeniero Juan de Dios Bermúdez, haciendo consideraciones, del tipo de las que hoy he planteado en esta Plenaria ante el Ministerio del Medio Ambiente y ante otras entidades, que señalan que el desarrollo de esta obra, se hizo al margen y aún desconociendo las solicitudes e insinuaciones del propio Alcalde de Villavicencio.

La resolución del Ministerio del Medio Ambiente, obliga igualmente al Instituto Nacional de Vías a contratar, a controlar, corregir o compensar los efectos causados por la construcción de la obra y hasta este momento no se conoce una sola acción del Instituto Nacional de Vías para resolver el problema del encausamiento del río, en fuente arriba y fuente abajo y de las obras, protección de la margen derecha y de la margen izquierda. En estas circunstancias y para terminar señor Presidente, este problema del río Guatiquía, es algo que tiene que ser asumido por las características de gravedad que tiene, como un compromiso también de la Nación. Es el propio Instituto Nacional de Vías, el que debe en este momento, resolver el problema de cómo se van a efectuar las obras de encausamiento y de protección de las márgenes izquierda y derecha del río frente a la ciudad de Villavicencio, y si esto no se hace que quede claramente planteado acá, por lo que pueda suceder, que las consecuencias que se puedan venir de la construcción de este puente sobre la zona del alto riesgo de Villavicencio, son responsabilidad del propio Gobierno y del Instituto Nacional de Vías, porque así lo manda la propia resolución del Medio Ambiente, que le ordena ejecutar estas obras y porque no se miró, no se tuvo una actitud suficientemente responsable en el control y el manejo de la ejecución de las obras por concesión en el Departamento del Meta.

Yo quiero finalmente plantearle al país, al Director del Instituto Nacional de Vías, un ensayo de fórmula para resolver estos problemas, a pesar de que las obras se hicieron por el sistema de concesión y las tienen que pagar los ciudadanos, los consumidores, que son los que en último término pagan todos los impuestos, se va a cobrar, esto está bien; que se haga un impuesto de valorización, pero está bien, que se haga siempre y cuando ese impuesto se le cobre a los verdaderos beneficiarios de la ejecución de la obra.

¿Se va a cobrar un impuesto de valorización, por este tipo de obras? Yo le diría y le pediría al Director del Instituto Nacional de Vías que como esos fondos recaudados por concepto de

valorización deben ser reinvertidos en la zona, se destinen en forma exclusiva a resolver el costo de los trabajos de encausamiento y protección de las márgenes izquierda y derecha del río Guatiquía frente a Villavicencio. Pero como el tiempo no permite que estas obras se trabajen una vez se haya recaudado estos fondos, que el propio Instituto Nacional de Vías, busque fórmulas para garantizar la ejecución inmediata de esas obras, con la decisión y el compromiso de destinar todo el dinero recaudado por concepto de valorización en la ejecución de esta obra.

Para terminar señor Presidente, voy a dejar también en la Secretaría una solicitud de investigación, que estoy dirigiendo a la Procuraduría General de la Nación, sobre algunos de los aspectos que he señalado acá y que ameritan que se haga ese tipo de investigación; pero no he querido presentarla a título personal y directo, sino que quiero solicitarle señor Presidente, que sea a instancia de la propia Mesa Directiva de la Cámara que este petitorio, que esta solicitud de investigación sea radicada y entregada en la Procuraduría General de la Nación. Yo dejo entonces en mano de la Secretaría esta solicitud de investigación señor Presidente, para que se le dé el trámite respectivo, muchas gracias compañeros Representantes, muchas gracias señor Presidente.

Intervención del honorable Representante Adalberto Jaimés:

Gracias Presidente, en primer lugar, después de esta disertación tan importante; en lo que respecta al departamento del Meta y llevando la vocería de varios parlamentarios del departamento del Casanare, de Boyacá y obviamente de Arauca, debemos comentarle a la plenaria la situación en lo que se refiere a la troncal del Llano y a la salida del departamento de Arauca hacia el interior del país.

El pasado viernes en la ciudad de Cartagena, en la segunda reunión del comité Técnico Binacional de Infraestructura Colombo-Venezolana, se logró que el Gobierno venezolano, que ha venido tomando con mucha responsabilidad la problemática de la famosa marginal de la selva, aquella carretera que hemos soñado muchos colombianos y que de pronto de una u otra manera va a comunicar al hermano país de Venezuela a través de Colombia, con el Ecuador y también con el Pacífico. En este orden de ideas, nosotros hemos venido trabajando en Arauca y se ha organizado una Cámara Binacional Colombo-Venezolana, que se denomina ruta de los libertadores; no solamente la situación de esta parte de Colombia, en la parte occidental y donde están los asentamientos de los dos departamentos productores de petróleo, debemos mirar con preocupación y esta es una pregunta para el señor Guillermo Gaviria, Director Nacional de Vías, en el sentido de que en qué tiempo y cuál es el compromiso del Presidente Samper y de su Gobierno en lo que respecta a la terminación de la marginal o a la troncal del Llano, que es la ruta que va desde Yopal hasta el Departamento de Arauca, atravesando todo el Departamento de Arauca, en una diagonal llegando posteriormente a Venezuela.

El Gobierno venezolano, ha cumplido en lo que respecta a esta posición, con la construcción

de una autopista entre la ciudad de Barinas, Venezuela y la ciudad de Guasdalito en la frontera Colombo-Venezolana. El departamento de Arauca ha hecho una inversión de regalías que en el año de 1994 alcanzó a pavimentar y a organizar carreteras en casi 400 kilómetros, que con recursos exclusivamente del departamento sin inversión absoluta de la Nación, ha podido de una u otra manera comunicarse dentro del departamento, sin la posibilidad de lograr todavía la vinculación o la comunicación con el interior del país. En este mismo estrado, en otra oportunidad les comentaba a los honorables Representantes, que es injusto que todavía el departamento de Arauca, no tenga la posibilidad de comunicarse de una manera efectiva o de una manera económica, podemos llamarlo así, a través de las carreteras colombianas, sino que hoy estamos utilizando las carreteras venezolanas para lograr la comunicación terrestre de mercancías y de pasajeros a través de una vía, que es la vía Cúcuta, San Antonio, San Cristóbal, La Pedrera, Guasdalito, El Amparo, Arauca, qué injusticia y lo decimos qué injusticia; porque de una u otra manera esta vía que es venezolana, nos la han permitido, estos hermanos venezolanos, durante más de 25 años y estamos moviendo en este momento alrededor de 8.000 toneladas mensuales, que llevan todo lo que son productos perecederos o directamente los productos de consumo al departamento de Arauca.

Hay dos alternativas importantes, doctor Guillermo Gaviria y señor Ministro de Hacienda, en el sentido de que esta ruta de los libertadores, que se ha denominado muy claramente, porque fue una ruta que atravesó nuestro Libertador Simón Bolívar, desde las ciudades de Venezuela, atravesando el Departamento de Arauca y llegando a los páramos de Boyacá y posteriormente bajando a Santa Fe de Bogotá.

Vemos cómo en este momento en la ruta de los libertadores; Arauca tiene 231 kilómetros entre Arauca, Tame y la Cabuya y el departamento del Casanare tiene 32 kilómetros entre la Cabuya y Sácamá y ahí subimos al Departamento de Boyacá con una extensión de 126 kilómetros entre Sácamá y Belén, para poder lograr la carretera nacional que está vinculada o que esta ya dentro del Fondo Vial Nacional dentro del Instituto Nacional de Vías, como una carretera nacional. Lo que los parlamentarios de Boyacá y obviamente de Arauca y Casanare, solicitamos respetuosamente y un compromiso del señor Presidente de la República, era lograr que a través de un documento Conpes, esta vía entre Sácamá y Belén, se lograra nacionalizar y no dejarle al departamento de Boyacá, que participa única y exclusivamente, cuando el aporte de la Nación para esta vía, por ser departamental es de 500 millones de pesos y cuando la vía está valorada aproximadamente en 50.000 millones de pesos.

Si seguimos en esta parte de la ruta de los libertadores que sería la vía más importante para desembotellar el departamento de Arauca, vemos otra situación todavía más dramática, que es y yo quisiera afortunadamente antes de esta intervención, logré charlar con el doctor Guillermo Gaviria y él me anunciaba que tenía una buena información para el día de hoy, pero yo quiero complementarla con lo siguiente:

En este orden de ideas, esta vía que sale exactamente de la ciudad de Villavicencio ya se ha hablado bastante del tramo entre Santa Fe de Bogotá y Villavicencio, pero si miramos como está en este momento esta vía podemos analizarla de la siguiente manera:

Estamos entre Villavicencio y Cumaral, Barranca de Upía; hasta estos momentos está en una pavimentación que no es la mejor, pero obviamente se ha venido trabajando hasta ese momento, y ahí va hasta Villanueva, entra al Departamento del Casanare, del Casanare hasta Monterrey está en situaciones lamentables la vía, de Monterrey hasta Agua Azul, tiene parte pavimentada y parte con una serie de problemas bastante difíciles.

Si vamos hasta Yopal, esta pavimentada de Yopal, viene la parte difícil de esta vía, donde llega hasta Pore y de ahí a Paz de Ariporo y Hato Corozal, donde faltan exactamente para completarla y según los estudios 100.000 millones de pesos; y logrando la intercomunicación hacia el departamento de Arauca a través de un puente o una variante, que es para llegar a la localidad de la Cabuya en el límite entre el Casanare y el Departamento de Arauca.

Nosotros consideramos honorables Representantes, que esta vía que de una u otra manera ha sido financiada en parte con los recursos del Corpes de la Orinoquia y a través también de recursos del departamento del Casanare, necesitamos la financiación de una u otra manera, del Fondo Nacional de Regalías como aquí lo dijo el Representante Téllez, en el sentido de que se logre que el Fondo Nacional de Regalías a través de una pignoración de los recursos que quedan por el Fondo, se pueda organizar o se pueda buscar un empréstito directamente de las finanzas nacionales con el ánimo de lograr la terminación de esta vía tan importante que ha sido el fruto y el trabajo yo diría que desde hace muchos años, por lo menos de 20 años atrás y que varios Presidentes y podemos hablar de los últimos tres Presidentes anteriores al Presidente Samper; en el sentido de que han venido poco a poco tratando de lograr la comunicación desde el Ecuador a través de lo que ustedes llaman la famosa marginal de la selva; obviamente conectándola en el Departamento del Meta y Casanare, para llegar hasta los límites de Venezuela hasta el Puente Internacional sobre el río Arauca, en la capital araucana.

Consideramos en conclusión señor Presidente y señor Ministro y doctor Guillermo Gaviria que lo más importante es la voluntad política del Gobierno Nacional de tener de una u otra manera o de cumplir el compromiso que se hizo en el departamento del Casanare como el departamento de Arauca, para lograr que esta vía en dos años al terminar 1998 esté totalmente pavimentada.

En lo que respecta al departamento de Arauca, en la diagonal Arauca Tame, vemos que la inversión ha sido única y exclusivamente del departamento de Arauca y no existe ninguna inversión de la Nación, cosa que nos parece de una u otra manera como lo dije al principio injusta, para que podamos comunicarnos y así poder sacar del embotellamiento a este departamento petrolero que infortunadamente el petróleo no le ha solucionado el problema de las vías

y todavía seguimos los colombianos pidiéndole el permiso a los vecinos para poder pasar por el patio de ellos y poder comunicarnos los araucanos entre el departamento de Arauca y el Norte de Santander.

La movilización de carga, usted lo sabe doctor Gaviria, la importancia que amerita de una u otra manera, hay otros proyectos que no quisiera entrar a enunciarlos, pero sí vemos cómo a través de la marginal del Llano, la vía entre Saravena, Fortul y Tame, está totalmente pavimentada y de ahí si subimos a la Cabuya, también con una pavimentación aproximadamente de 120 kilómetros que es la inversión que le ha dado el departamento de Arauca a la marginal del Llano.

Yo creo sinceramente honorables Representantes que aquí con este debate, lo más significativo es que necesitamos el concurso del Congreso Nacional, porque necesitamos de una u otra manera, de otra vía que es también con los norte santandereanos, cuando nos comunicamos entre Saravena y la ciudad de Pamplona, una vía que tiene muchísimos años, que en los últimos meses ha cobrado cualquier cantidad de muertos, pero que infortunadamente se ha hecho una inversión de 800 millones, entre un presupuesto aprobado en el Plan de Desarrollo de 5.700 millones, pero consideramos vale la pena, que el Instituto Nacional de Vías le dé oportunidad a esta carretera que llamamos nosotros la carretera de la soberanía, en el sentido de no utilizar más la carretera venezolana, sino buscar la vinculación entre Arauca y el Norte de Santander a través de esta vía.

Para terminar agradezco al señor Ministro, que tenga en cuenta lo que respecta al Conpes para nacionalizar la parte en el departamento de Boyacá y sobre todo que preguntándole con mucha sinceridad a usted señor Ministro y también al señor Director de Vías, que nos diga la realidad de la vía entre la carretera troncal del Llano, entre la capital del Casanare, Yopal y el límite entre Arauca y Casanare, para definir directamente una estrategia en lo que respecta a la financiación o también a la vinculación que puede tener de una u otra manera el Fondo Nacional de regalías para esta vía.

Muchas gracias.

Intervención del honorable Representante, doctor Julio César Rodríguez:

Primero que todo quiero felicitar al doctor Alberto Téllez, por traer hoy este importante debate, desafortunadamente por cuestiones de tiempo creo que no se va a llegar a la verdadera profundidad del problema de vías que tiene el país; como han tocado dos días importantes para la media Colombia, y conscientes que el problema de vías es de todo el país, testigos son las personas que nos están viendo a través de Señal Colombia, quiero referirme a las vías que representan más del 50% del territorio nacional, a las vías que representan a una región que año tras año ha estado en el abandono y el olvido, a las vías que representan a esta región, la mayor productora de petróleo y de gas en el país, una región rica en ganadería, una región rica en agricultura, arroz, sorgo, algodón, etc., pero que desafortunadamente han pasado los años y han pasado los años y no ha sido posible que esta

región se pueda comunicar con el interior del país y menos que se pueda comunicar con los mercados de Venezuela, que es una buena oportunidad para el desarrollo del país y de estas regiones.

En aras de la brevedad voy a hacer énfasis en lo que se refiere a la marginal del Llano, ayer, antier me decía el Director de Planeación, del Instituto Nacional de Vías, que no se llamara marginal del Llano, sino que se llamara troncal del Llano y estuve de acuerdo que se le llamara troncal del Llano, cuando fuese terminada la vía; mientras tanto sigue siendo una vía marginal. La vía en mención que va desde el Municipio de Villavicencio, cruza por los municipios del sur de Casanare, llegando a la capital, Yopal, pasa los municipios de Pore, Paz de Ariporo, la cabuya y estamos en el Departamento de Arauca y obviamente con la terminación de las vías, como decía el doctor Adalberto Jaimes estaríamos conectados con nuestro vecino país, Venezuela.

En muchas intervenciones del doctor Guillermo Gaviria en el Departamento del Meta, del Arauca y del Casanare, siempre nos ha dado esperanzas de que año tras año nos va a terminar la vía y no ha sido posible.

Quiero, acogéndome a la realidad, porque desafortunadamente no es cierto que en este Gobierno se alcance a terminar la marginal del Llano con los recursos que hay, no es cierto, que exista una voluntad del orden presupuestal para estos recursos y aprovechando la oportunidad que está el Ministro de Hacienda, quiero pedirle en una forma muy respetuosa que al menos nos dé la oportunidad de tener una carta de garantía en el sentido de que nos firme el visto bueno a los dos conceptos favorables de cupo para comprometer vigencias futuras para la vía Tauramena, Aguazul y quiero darle a conocer al país que no tiene presentación, que a nosotros los casanareños nos dé pena, porque nos corre sangre por las venas, ver la vía Tauramena, Aguazul que es precisamente donde se encuentra el desarrollo de Cupiagua y Cusiana, importantes pozos petroleros para el país, que le aporta muchos recursos al país; pero hoy esta vía está en peores condiciones que una trocha. Tenemos un déficit de 14.783 millones de pesos y contamos con el visto bueno de Planeación, para un cupo que comprometa vigencias futuras, pero estamos a la espera de que nos dé el visto bueno el Ministerio de Hacienda. Igualmente con la carretera que va de Sogamoso a Aguazul, tenemos un déficit hasta la localidad de Corinto de 14.680 millones de pesos, que también estamos a la espera de que el Ministerio de Hacienda nos dé el visto bueno para tener esta carta de presentación y buscar un endeudamiento, un crédito o a través del Fondo Nacional de Regalías, como lo decían aquí mis antecesores lograr la financiación.

Doctor Guillermo Gaviria, en el tramo de Corinto a Pajarito, nos faltan aproximadamente 14 mil millones de pesos, que le pido respetuosamente también se haga la solicitud a Planeación Nacional, para que al menos nos den el cupo para comprometer vigencias futuras y también pedirle la bendición al Ministerio de Hacienda.

En el tramo que va desde Yopal hasta el río Tocaría y que vale la pena hacer una recomendación, es triste y lamentable la calidad de mate-

rial, el asfalto de riego que aplicaron desde Yopal a Tocarí, donde hoy por una serie de huecos es intransitable totalmente. Por eso con razón la gente de este sector, hace unas semanas le querían hacer una manifestación en el tramo de Tocarí, Pore, Paz de Aripore, La Cabuya, necesitamos 42 mil 724 millones de pesos y le solicitamos a la Dirección de Planeación Nacional que le den visto bueno a la solicitud que ustedes han presentado a través del Instituto Nacional de Vías, para tener este cupo de compromiso vigencias futuras y también a la espera de la bendición del Ministerio de Hacienda, para que nos dé el visto bueno y tener precisamente una carta de respaldo y de esperanza para la terminación de este importante proyecto.

En conclusión no sé cuál será hoy la intervención, el discurso del doctor Guillermo Gaviria, me imagino que va a ser otra esperanza, pero al menos aspiro a que hoy se comprometa doctor Guillermo Gaviria y desafortunadamente no está el Ministro de Hacienda, para que al menos en diciembre tengamos el visto bueno de Hacienda y empecemos a hacer los trámites para conseguir los 80 millones de dólares que faltan para la terminación de la troncal del Llano, del tramo Tauramena, Yopal, Pore, Paz de Aripore, La Cabuya y reitero doctor Téllez, respaldo su proposición y ojalá que ésta sea la oportunidad para los departamentos que tienen problemas de vías, que lo digamos aquí, aprovechando que está el doctor Guillermo Gaviria, para que nos dé un mensaje de Navidad y de una vez por todas podamos contar en corto tiempo con que nuestros departamentos, nuestro país pueda estar comunicado.

Muchas gracias.

Intervención de la honorable Representante Betty Camacho de Rangel:

Gracias señor Presidente:

Realmente mi intervención va a ser muy corta; quiero manifestar que la primera parte de la intervención del doctor Téllez que ha suscitado este debate, se refirió a temas diferentes a los del cuestionario, como fue la contratación de la nueva vía a Villavicencio, Bogotá-Villavicencio, donde hace cargos y termina con una proposición para que se denuncie y se investigue la contratación de la misma, yo quiero manifestar que este tema ha sido debatido en varias oportunidades en Villavicencio, en la Cámara de Comercio, en foros regionales donde han participado no solamente funcionarios, sino la sociedad de ingenieros, la comunidad, los diferentes sectores y fuerzas vivas de la región.

Realmente considero que el doctor Gaviria, viene preparado para el cuestionario, no para la serie de situaciones que quedaron en el ambiente, no solamente en esta Corporación, sino en el país que está viendo este debate, por eso y desafortunadamente por la época que se vive. La terminación de esta jornada legislativa y como hay varios proyectos de interés del Gobierno y del parlamento, hoy mismo algunos compañeros estaban considerando la necesidad de no adelantar más debates en estos últimos días, sino que nos dedicáramos a los proyectos de ley, cosa que comparto, pero yo sí quiero anunciar al doctor Gaviria la necesidad de que en los primeros días de marzo, cuando se inicie la legislatura

voy a hacer llegar un cuestionario amplio sobre los temas que trató el doctor Téllez al comienzo de su intervención.

Igualmente, sobre la vía de Bogotá, Villavicencio, sino el mejoramiento vial que se ha hecho en el Meta, como es la vía de Cumaral, Puerto López, Fuente de Oro, son vías que existían en mi departamento, pavimentadas que fueron objeto de contratos, desafortunadamente el desarrollo vial a mi departamento ha llegado a través del sistema de concesiones, nos ha tocado vivir la época de las privatizaciones y de las concesiones y nos van a salir muy costosos esos mejoramientos viales, que no reúnen siquiera los requisitos de una autopista, como son las vías anteriormente mencionadas, porque realmente lo que he visto yo en tramos concluidos como el que conduce de Villavicencio a Cumaral, se aprovechó lo que teníamos pavimentado, se tomaron las bermas de las mismas, se maquilló, se pintó, se pusieron sus ojos de gato, se hicieron algunas obras de arte, los ingenieros saben más de ese argot técnico; pero de todas maneras si no reúnen las condiciones de autopistas, siendo tierra plana y diría yo fácilmente con estas especificaciones, los peajes, lo que anuncian del sacrificio de los usuarios, va a ser enorme doctor Villegas, cosa que afecta la población pobre y necesitada, como casi toda la población de esa región, como es especialmente el Municipio de Cumaral y Restrepo que van a tener que pagar los peajes, desafortunadamente vuelvo a repetir el desarrollo nos tocó en esta época del neoliberalismo y de las privatizaciones. Nosotros entendemos que el desarrollo implica sacrificios; nosotros los llaneros hemos pagado los costos más altos, como ha sido la vida de muchos colombianos, de muchas gentes de mi región, especialmente con la vía Bogotá Villavicencio, por eso hoy esperamos con expectativa y con mucha esperanza la terminación de esa vía, así tengamos que pagar peaje nos inquieta muchísimo el retraso en las mismas, especialmente la del último túnel a la llegada de Villavicencio, que entiendo, estos trabajos están paralizados por los problemas que han tenido los ingenieros y la situación de desembolsos de los dineros. Realmente este túnel que llega a Villavicencio se hace necesario, nosotros sabemos que la falla de Buena Vista, no permite que la vida útil del trayecto de la variante que estamos usando, nos dé mucho tiempo; por eso necesitamos del esfuerzo del Estado Colombiano, del país en general, especialmente de Hacienda, para que podamos contar con esa vía que ha sido muy costosa para los usuarios y que representa una necesidad no solamente para nosotros los llaneros, sino para el desarrollo del país; une a medio país - la verdad; es la despena, es el futuro y el presente de Colombia; por eso doctor Gaviria yo quiero anunciar desde hoy, que le voy hacer una citación para que no queden en el ambiente, tantos interrogantes, tantas dudas y tantos cargos, que yo entiendo, sí hubo improvisación en esa contratación, pero no fue de esta administración, fue la administración pasada. Creo que faltando dos o tres días, para que saliera el doctor Gaviria, se firmaron esos contratos de manera irresponsable, en forma improvisada. Eso ha suscitado que en el camino se hayan tenido que replantear no solamente los

costos, sino los diseños de las mismas, gracias señor Presidente.

Entonces queda esa opuesta para el mes de marzo, ya que entiendo los días de sesiones actualmente son muy cortos y la verdad aspiramos a que la Nación haga un sacrificio y no nos toque a nosotros los llaneros el pago de estas obras, que las necesita toda Colombia, gracias.

Intervención de la honorable Representante María Paulina Espinosa de López:

Muchas gracias señor Presidente. Yo quisiera en primer lugar, felicitar al doctor Alberto Téllez por la intervención que hizo, porque efectivamente la información que él nos dio sobre los problemas que está viviendo el Departamento del Meta, sobre los problemas del puente del río Guatiquía y todas las demás informaciones que él tuvo a bien explicarnos a algunos parlamentarios, que no tenemos todavía los conocimientos al respecto, nos demuestran que el país necesita que el Gobierno Nacional, tenga la intención no solamente de solucionar los problemas del Meta, como lo han explicado aquí mis compañeros; la doctora Betty y el doctor Alberto Jaimes, sino que también tengamos en cuenta las dificultades, que están viviendo las otras regiones del país. Soy muy aficionada a viajar por los sitios de Colombia y reconozco que más del 50% de las carreteras viales de Colombia, están en unas pésimas condiciones, me preocupa muchísimo doctor Gaviria y soy una de las admiradoras que usted tiene dentro de su cargo, por el desempeño que usted ha hecho, pero me preocupa que en alguna oportunidad en una Comisión aquí en el Congreso, le oí decir que el presupuesto del Ministerio de Obras y el Presupuesto del departamento que usted maneja; el de vías, había tenido un recorte para este año, no sé si de un 20 o un tanto por ciento.

Eso nos demuestra que el Ministerio de Obras y el Departamento de Vías que usted maneja, no va a poder cumplir con los ofrecimientos o con el planteamiento que tenían, de la recuperación de vías a nivel nacional. Con mucha frecuencia he recorrido la carretera del Departamento de Boyacá y, efectivamente encuentro que la vía por Chiquinquirá, está totalmente destrozada; una vía que estuvo un momento muy recuperada en el Gobierno anterior, pero que actualmente se halla en una pésima situación, tuve la oportunidad también de recorrer la carretera Cartagena-Barranquilla que efectivamente quedó en unas condiciones óptimas; y tengo que reconocer ante el Gobierno, que fue una obra extraordinaria para este desarrollo. Me inquieta también otro punto, que no tiene que ver con vías señor Presidente, pero que todos los departamentos cuentan con algún monumento histórico; de este tema yo había hablado con el Ministerio y con el doctor Gaviria varias veces y me preocupa que estos monumentos históricos con los que contamos en cada departamento. "Yo soy del Departamento de Cundinamarca el de Bogotá", pero si recorro el país como lo dije anteriormente.

No cuentan con el presupuesto adecuado, para terminar las obras, como la iglesia de las monjas de Villa de Leiva; y podré enumerar 10 o 20 más, que efectivamente son monumentos, que merecen la atención del Gobierno Nacional, que merecen la atención de nosotros en el Con-

greso; ya que aquí estamos representados todos los departamentos y todo el país. En mi posición creo que nosotros tendríamos, que buscar la forma de que el Ministerio pudiera contemplar, la terminación primero de los monumentos, que se están restaurando y que no se han podido terminar, y en segundo lugar, de cada departamento ver cómo sacamos los principales monumentos, los principales sitios históricos, como en Santa Marta la Quinta de Bolívar, como en Cartagena las murallas. Una serie de monumentos que usted mismo conocí y que a mí me preocupa; que el presupuesto no llegue, para poder proteger arquitectónicamente; lo del medio ambiente y las restauraciones que se están haciendo, que efectivamente estamos perdiendo sitios históricos. Para finalizar señor Presidente, me parece que toda esta problemática vial, también requiere, que miremos en algún momento el próximo año del Congreso, la forma cómo podemos recuperar los ferrocarriles nacionales; sabemos muy bien y usted nos ha explicado aquí varias veces, que el sobrecupo, el sobre cargo de las vías nacionales, están afectados por la carga y efectivamente muchos de los transportadores, no respetan las toneladas que debe tener el transporte que se hace.

Entonces sería muy bueno que pudiéramos, a la citación de la doctora Betty Camacho de Rangel, adicionarle un cuestionario doctora Betty, sobre el tema de ferrocarriles. Nosotros no podemos tener vías en Colombia si no tenemos la posibilidad de un transporte de carga por los ferrocarriles; se nos están acabando las carreteras, porque la carga se está transportando en una forma muy exagerada de toneladas en las carreteras, que no están hechas para ese tonelaje.

Entonces adicionaríamos ese tipo de planteamientos y quisiera también, que tengamos en cuenta para esta citación, el tema de los monumentos históricos de todo el país. Señor Presidente le agradezco mucho su gentileza por haberme dado la palabra.

Intervención del honorable Representante Roberto Moya:

Gracias señor Presidente y muy amable señor Ministro. Es una cosa muy importante, sobre el tema que había tratado el doctor Alberto Téllez. La verdad doctor Gaviria yo sé de lo acucioso, lo efectivo, lo diligente que usted es en el Instituto Nacional de Vías y la verdad; es la esperanza de la carretera al Llano. Este cuento hace mucho tiempo lo venimos escuchando, por lo menos ahora en la realidad concreta, vemos una serie de obras importantísimas y como quiera que estamos ilusionados por llegar de Bogotá a Villavicencio capital del Meta, en hora y media y desde luego el desarrollo, que va a generar esta carretera. Aquí veía amigos de Casanare como quiera que hay una carretera que va de Villavicencio a Aguazul, evidentemente desarrollando en un anillo vial importantísimo por primera vez este Llano, que es la otra Colombia y es el futuro de nuestro país, en muchas materias, específicamente en materias de despensa para la capital de la República y el país...

Pero me llama poderosamente la atención y admiro el debate o por lo menos, la ilustración que nos ha hecho el doctor Alberto Téllez. Esta carretera ha tenido un sinnúmero de variantes en

materia de contratación, en materia de proyectos doctor Gaviria, yo pertenezco a la zona del oriente del Departamento de Cundinamarca y estamos altamente positivos, o por lo menos ilusionados de que por fin se haga la autopista del Llano. Hemos tenido hasta propuestas internacionales de esta carretera, en alguna ocasión los japoneses si no estoy mal, 25... 30 años hicieron una propuesta muy concreta al Gobierno Nacional, para hacer una vía de doble calzada, una autopista al Llano; de pronto el quehacer político ha frenado esta región, de pronto algún artículo en un periódico importante de una dirigente de la época, frenó el desarrollo del Pie de Monte llanero y pensamos que desde allá, casi que estábamos signados, de pronto a resignarnos a no ver una carretera totalmente desarrollada. Pero doctor Gaviria por lo menos en lo que compete al tramo Bogotá, Chipaque, Une, Cáqueza se han hecho una serie de compras, por medio o por intermedio del Ministerio; de pronto del Instituto Nacional de Vías, se han rediseñado los proyectos constantemente, por decir algo el tramo: Bogotá, Chipaque, Cáqueza.

Nosotros ya teníamos preestablecidos, habíamos dialogado y veíamos cómo pasaba la carretera por algunos predios, que fueron comprados; hoy viajo a la población de Chipaque, Une y Cáqueza y estos predios los compró el Instituto, me dicen que la carretera o la autopista no va a pasar por esos predios.

El caso de Une, Cundinamarca, que está de la central a la carretera a 8 kilómetros con la autopista al Llano, nos acercábamos más o menos a cuatro kilómetros; hoy ya no es una realidad porque se hizo un rediseño totalmente diferente, por eso me atrevo a creer que las anotaciones que hiciera el doctor Alberto Téllez, en materia de cómo se ha manejado el contrato, yo creo que estamos salidos, un poco desfasados; o un poco salidos del contrato y del objeto del contrato original.

Casi en 85% por eso doctor Gaviria lo que queremos es de una vez por todas y adhiero a la proposición que va a presentar la doctora Betty Camacho de Rangel para que en el mes de marzo o el período que se inicia el 16 de marzo, estemos dialogando un poco más en concreto de todo esto, y estoy convencido de poderle dar una respuesta muy pero muy concreta a esta región del Oriente del Departamento de Cundinamarca, región esta que por demás está asediada por una cantidad de problemas, como quiera que la guerrilla en un momento determinado nos ha hecho también fiestas en esta pacífica región del Oriente del Departamento de Cundinamarca, mi pregunta doctor, es ¿cuántas veces se ha variado este proyecto, específicamente en lo que compete al tramo que recorre el Departamento de Cundinamarca?, ¿por qué razón se han variado estos contratos? y ¿cuál es el objetivo concreto de la variación de los contratos o del rediseño precisamente de estos tramos, doctor Gaviria esperamos que sigamos con el mismo impulso, porque ví en la prensa como nos insinuábamos nuevamente para medirnos a una hora y media de recorrido de la capital de la República de Colombia a la ciudad de Villavicencio, yo veía al señor Presidente de la República, doctor Ernesto Samper Pizano, en una de sus intervencio-

nes magistrales, cuando se posesionaba como Presidente de la República y nuevamente nos ilusionábamos con tener esta carretera que es la vida, es la obra magistral para poder integrar una región tan inmensa como son los Llanos Orientales y esta región tan importante del Departamento de Cundinamarca, doctor Gaviria espero que después en sus respuestas, me pueda dar una luz de esperanza y una explicación a estos interrogantes, muy amable señor Presidente, muy amable señor Ministro de Hacienda y el micrófono es todo suyo.

Intervención del Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor José Antonio Ocampo:

Muchas gracias señor Presidente, en realidad el tema de este debate, es competencia del Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, lo que tengo que decir sobre este tema es muy corto y sé que el director del Instituto Nacional de Vías aquí presente contestará a todas las inquietudes que aquí se han hecho y que tienen que ver con las obras específicas que han sido objeto de debate el día de hoy, señalaría la importancia que el Gobierno Nacional le ha dado a la vía Bogotá-Villavicencio pero también las inmensas dificultades que ha atravesado esta obra que están asociadas a la forma como fue entregada esta concesión y que precisamente nos enseñó que es necesario hacer una planeación mucho más detallada de las obras por concesión, esta obra ha sido objeto de múltiples ajustes, porque cuando se entregó no había en primer lugar un análisis detallado del impacto ambiental, por este motivo, se decidió hacer un túnel en la parte que es más sensible ambientalmente, esto tuvo como consecuencia elevar los costos del proyecto sustancialmente, lo cual a su vez, llevó a la renegociación del resto de la obra entregada en concesión, todo esto precisamente demostró que las obras que se otorgan en concesión deben entregarse con unos estudios ya en su fase relativamente definitiva, en lo que se conoce como fase 3, en el planeamiento del sector vial, es por lo tanto en torno a esos problemas, que hemos enfrentado las dificultades para culminar esta obra en los cronogramas que fueron previstos cuando esta obra fue entregada en concesión a fines del Gobierno pasado, sin embargo, la flexibilidad que ha demostrado el Gobierno para superar cada uno de los obstáculos que se han presentado, en el proyecto demuestra la altísima prioridad que ha tenido para el Gobierno garantizar la realización de la obra y con base en los acuerdos definitivos con el concesionario, ya se han hecho, todas las apropiaciones necesarias para culminar la obra, porque se incluye aquí las vigencias futuras necesarias, para el componente de la participación pública de la concesión, aquí el Representante Alberto Téllez, perdón antes de entrar a ese punto yo quisiera decir como conclusión de la importancia que el gobierno le atribuye a esta obra, el hecho de que se han invertido 32 mil millones, es una de las obras que tiene más inversión este año, tiene previsto 40 mil millones el año entrante y están garantizadas las vigencias futuras para culminar la obra, o sea que es una obra que ya tiene todos los recursos asegurados, por lo tanto, no hay lugar digamos

a más dilaciones, todo lo contrario, el hecho de que una de las ventajas evidentes de todos los procesos de concesión es la rápida realización de las obras, por el obvio interés que tiene la entidad que recibe la concesión, de culminar las obras lo más rápidamente posible, para poder recaudar plenamente los peajes que se le entregan también para la financiación de la obra.

Señalaba el Representante Téllez que se requiere una mayor participación privada, aunque con una mayor participación pública en el financiamiento de las obras, quisiera señalar que este es precisamente un caso, en el cual la participación pública es sustancial, de otra manera el peaje que tendría que pagarse para Villavicencio, me lo pueden después confirmar el director de Inviás, debería ser 3 o 4 veces el previsto, o sea el grueso del financiamiento de esta obra, va a correr de todas maneras por cuenta del Presupuesto Nacional y la experiencia indica precisamente que las obras que tienen inversiones más complejas, nuevas como ocurre en este caso, donde hay túneles, ... viaductos, tramos totalmente nuevos de carretera, ese tipo de inversiones no es fácilmente recuperable por parte del sector privado, dentro del plazo de una concesión típica, por este motivo es necesario contar con unos recursos presupuestales relativamente importantes, y creo que en el caso de esta obra el aporte público terminará siendo 70, 75% del costo total, tanto en el tramo de la parte final de la obra, que ha venido realizando el Inviás y una parte de la cual ya está concluido como el aporte del Gobierno Nacional fundamentalmente para el financiamiento adicional que requiere el túnel, todo esto pues ha llevado la participación pública a niveles relativamente amplios y eso no es ninguna sorpresa, yo creo que es como el caso de otras obras que están siendo licitadas en la actualidad que tienen obras costosas, es un requerimiento esencial del sistema de concesión, quiero por lo tanto decirle que es cierto, que en esta obra se va a pagar y se van a pagar peajes, como se están pagando peajes en las carreteras del Llano, que creo que precisamente por eso tienen garantizado un buen mantenimiento y están posiblemente, en uno de los estados mejores de la red vial precisamente por esas inversiones que se vienen realizando, pero las necesidades de financiamiento del sector vial, requiere que haya un buen nivel de recaudos de peajes, creo que las personas que pasan o pasamos por una carretera en buen estado pagamos con gusto el peaje, si efectivamente se logra que la obra se haga y se mantenga en buen estado, pero eso no quita la importancia de seguir aportando recursos presupuestales como se vienen aportando en cantidades bastantes significativas para esta obra y repito finalmente, recursos que están ya asegurados para su culminación, muchas gracias Presidente.

Intervención del Director Nacional de Inviás, doctor Guillermo Gaviria Correa:

Muchas gracias señor Presidente, honorables Representantes, me complace mucho estar con ustedes hoy y poder subsanar algunas de las inquietudes que ustedes han planteado sobre temas que le interesan a toda la Nación y con bastante insistencia a la gente del Llano, quisiera primero señalar que el planteamiento de la

honorable Representante Betty Camacho de Rangel y del honorable Representante Roberto Moya, sobre una posterior citación, al Instituto para clarificar en una forma extensa, detallada y precisa, todo lo pertinente al proceso de contratación, al proceso de solución de las dificultades que se presentaron con el contrato de concesión de la vía Bogotá-Villavicencio, a las aclaraciones que el honorable Congreso de la República, estime conveniente que deban hacerse, el Instituto tendrá la mayor buena voluntad, para venir a hacer esas aclaraciones con la información meticulosamente preparada para eso, de manera que se remuevan hasta donde sea posible las inquietudes que los honorables Representantes han manifestado acá y que aquellos otros que no han participado en el debate también tengan, de manera que me parece importante porque el tema de la vía Bogotá-Villavicencio, es un tema que se maneja con relativa superficialidad a pesar de ser un tema de la más alta complejidad, la diversidad de contratos, la diversidad de contratistas, las dificultades que se presentaron entre los diseños originales que tenían enormes deficiencias y el alcance que el Gobierno le quiere dar finalmente a la vía y a las especificaciones que tendrá finalmente la vía, los problemas de orden público, los problemas y las dificultades presupuestales, los problemas de orden geológico de esa zona, que es una zona, sumamente difícil desde ese punto de vista, hacen que la obra sea una obra muy compleja y que las circunstancias alrededor de ella, que han condicionado su desarrollo pues deban ser analizadas con mucho cuidado, para evitar confusiones que pueden generar la impresión equivocada, el Instituto se encuentra sumamente satisfecho con las soluciones que se le dieron finalmente a cada uno de los tres tramos, en lo que se contrató la vía y aspiro a que las explicaciones que dé en su momento atendiendo esa citación que ustedes plantean pues logren también absolver y resolver esas inquietudes en sus mentes.

Voy a proceder a atender el cuestionario que me fue planteado por el honorable Representante Téllez y después trataré en la medida que sea posible atender las inquietudes que plantearon otros honorables parlamentarios sobre diferentes temas.

La primera pregunta y quisiera hacer primero una aclaración, todo el tema que el Representante Téllez, planteó en forma extensa alrededor de las implicaciones de la construcción del puente de Guatiquía, de alguna manera ha sido absuelto, después de un arduo proceso jurídico, los fundamentos técnicos sobre los cuales se tomó finalmente la decisión de ubicar ese puente y construir ese puente con las especificaciones actuales, pues datan de 1986 y ha habido múltiples estudios que están debidamente consignados en el informe que pusimos a consideración de la plenaria.

Pero a pesar de todos estos estudios, a pesar de haberse cumplido con los requisitos del Ministerio del Medio Ambiente, la presentación de un estudio de impacto ambiental relacionado con la construcción del puente y a pesar de haberse iniciado las obras, ha habido cuestionamientos por parte fundamentalmente de la Alcaldía de Villavicencio y posteriormente hubo

inclusiva una tutela, en que la persona que la presentó planteaba que debía suspenderse la ejecución del puente de Guatiquía, por fundamentalmente dos razones: La primera que la señaló aquí el honorable Representante, era que no se había actualizado el estudio de impacto ambiental, a pesar de que el diseño, las recomendaciones de longitud original del puente, se habían variado en el diseño definitivo aumentando la longitud del puente, es decir ordenando finalmente la construcción de un puente más amplio.

Y el segundo aspecto, que la persona que planteó la tutela, o planteaba como justificación para solicitar la suspensión de la ejecución de las obras fue que él argumentaba que el puente iba a generar unos problemas en la dinámica hidráulica del río, que afectarían unos asentamientos urbanos que son las personas que están asentadas como el mismo representante lo señaló en zonas de alto riesgo, zonas que son declaradas de alto riesgo porque en realidad estas personas están asentadas en el cauce del río.

La tutela finalmente la ganó, el fallo fue favorable y fue proferido el 23 de septiembre de este año, y fue favorable al Instituto Nacional de Vías y la Corte Suprema de Justicia, después de haber hecho el análisis de toda la documentación, la extensa documentación que presentó el Instituto Nacional de Vías y el concesionario, señaló que se habían aportado pruebas suficientes de las bondades del proyecto y de la forma técnicamente rigurosa y correcta en la que se habían tomado las decisiones relacionadas con el puente.

De manera que nosotros consideramos que además de todos los estudios técnicos, además de los peritajes y las revisiones de diferentes especialistas, finalmente la Corte Suprema falló a favor del Instituto reconociendo que el procedimiento y los elementos técnicos se habían utilizado en forma correcta y habían llegado finalmente a una decisión correcta.

Otra de las preguntas del cuestionario es la siguiente: Tiene el Gobierno Nacional un estudio sobre el impacto económico, social y ambiental para que la región de la Orinoquia y para ciudad de Villavicencio, representa la apertura de la vía que comunica a esta ciudad con Santa Fe de Bogotá.

Y la segunda pregunta, voy a contestar ambas, en forma unificada: Tiene el Gobierno Nacional, una política de choque para contrarrestar los efectos negativos que la citada vía implica para la ciudad de Villavicencio, teniendo en cuenta el atraso de la infraestructura vial y de servicios (acueducto, alcantarillado, energía y teléfonos la ausencia de un plan de reordenamiento territorial así como la deficiente infraestructura social (educación, vivienda, salud) y porque se van apropiar los recursos para atender estas necesidades, ¿por qué vía se van a apropiar los recursos para atender estas necesidades y prevenir las graves consecuencias que puede desprenderse al no hacerlo?

El Instituto presentó, un estudio de impacto ambiental a consideración del Ministerio del Medio Ambiente, en este estudio de impacto ambiental además de las medidas que afectan los recursos naturales, se hizo un análisis del impac-

to socio ambiental que se produce en todos los municipios y en toda la región, de influencia directa de la vía, ese estudio además de señalar cuáles son los efectos socio ambientales y los efectos sobre los recursos naturales, señala cuáles son las medidas de compensación, las medidas de mitigación que deben ser adoptadas por el Instituto.

Pero no nos conformamos solamente con el estudio de impacto ambiental, sino que en forma complementaria, el Instituto contrató un estudio socio económico del impacto de la vía y del proceso de construcción de la vía, con base en ese estudio, se analizó el impacto que iba a tener sobre cada uno de los municipios asentados sobre la vía y se señalaron recomendaciones que se han venido implementando de manera mancomunada con los alcaldes y los dirigentes de esas comunidades.

El Instituto constituyó un equipo en el cual tienen asiento la Cámara de Comercio de Villavicencio, la Corporación Llanos de Colombia, los transportadores de la región, los alcaldes de los municipios involucrados, el gobernador del departamento, la gobernadora de Cundinamarca, el alcalde de Villavicencio y los contratistas, los interventores, el Instituto y el Ministerio nos reunimos periódicamente a evaluar cuál es el comportamiento y cuáles son los impactos que está generando el cierre y el proceso de construcción de la vía.

Una de las recomendaciones del estudio socio económico fue la importancia de que la entidad constructora, la entidad que está construyendo el proyecto, hiciera un acompañamiento a los alcaldes de los municipios asentados sobre el eje de la carretera, que son Cáqueza, Chipaque, Quetame, Villavicencio y otros que este acompañamiento lo hemos venido haciendo a través de una firma especialista en apoyo a los municipios, una firma que se llama "Apoyar Limitada" y que ha venido asesorando a los alcaldes, en aspectos como gestión de proyectos Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, Presupuesto Municipal, servicios públicos domiciliarios, proyectos para la elaboración de estatutos de planeación, proyectos de establecimiento de uso del suelo, urbanismo, construcción, prevención de desastres, atención de emergencias, y también se le presta asesoría a los municipios para todo tipo de gestiones como de identificación y de vinculación a instituciones de orden local, de orden regional, de orden nacional e incluso internacional que puedan colaborar con el desarrollo de los proyectos jalados por la vía.

De manera que no solamente hemos cumplido con los requisitos de ley, desde el punto de vista de los estudios ambientales, sino que hemos ido mucho más allá, hemos contratado estudios socioeconómicos y tenemos consultorías que están apoyando la gestión de las comunidades asentadas sobre la vía, para que los impactos negativos se minimicen y los efectos positivos sean aprovechados a un máximo por estas comunidades.

La tercera pregunta señala; conoce el Gobierno la situación de alto riesgo que viven cerca de 28.000 habitantes de Villavicencio, ubicados en las márgenes del río Guatiquía, ¿qué solución se plantea al respecto?

Tal como lo estableció finalmente la Corte al resolver la tutela a la que hice mención, los estudios ambientales, no solamente contemplan los aspectos hidráulicos, hidrológicos, geotécnicos, los aspectos de socavación, sino también los aspectos de impacto ambiental, y dentro de los impactos ambientales, el socioambiental, el que tiene que ver con los habitantes de las regiones.

El problema de riesgo de esas familias, que están asentadas como se señalaba aquí por parte del honorable Representante, en una zona de alto riesgo, el alto riesgo no es una consecuencia de la ubicación del puente, el alto riesgo es una consecuencia de la ubicación de esas viviendas y no está dentro de la misión dentro de las funciones del Instituto, subsanar esa problemática, es más una responsabilidad de competencia de la Alcaldía y el Instituto dentro de los diseños de construcción del puente, dentro de las recomendaciones de medidas de investigación de impacto ambiental, de los estudios de impacto ambiental, contempla la construcción de las obras necesarias para evitar que el proceso de construcción y después la ubicación del puente, causen un trastorno en la dinámica hidráulica del río, esas obras se van a construir, se están construyendo, pero el Instituto no puede, porque no está contemplado dentro de sus funciones, ni dentro de su misión construir obras de protección de viviendas que están asentadas en zonas declaradas como zonas de alto riesgo.

La cuarta pregunta, es: ¿con qué bases técnicas se contrató la construcción del puente sobre el río Guatiquía en la ciudad de Villavicencio?

Esta pregunta fue la primera que contesté, cuando señalábamos la diversidad de estudios en la que se sustentan, yo voy a enumerar brevemente esos estudios para terminar pues señalando que consideramos que este tema fue definido por el fallo de la Corte Suprema de Justicia. En 1986 el Ministerio de Obras Públicas y Transporte ordenó la apertura de la licitación 19 de 1986, para contratar los diseños, construcción y financiamiento del puente que en aquella época se denominaba el puente Avenida Vanguardia, dentro de los términos de esa licitación, la ubicación del puente se coincide con la ubicación actual del puente, luego dos años después en 1988, se suscribe un convenio interinstitucional entre el Ministerio de Obras Públicas, la Gobernación del Meta, la Alcaldía de Villavicencio, el Datt, el Himat, el Inderena, el Fondo Departamental de Valorización del Departamento del Meta, y la Corporación río Guatiquía, en ese convenio se establece a la Corporación del río Guatiquía como la encargada de liderar los planes y proyectos para recuperar la cuenca y construir el puente sobre el río Guatiquía; en aquella época se hablaba del puente Avenida Vanguardia, la Corporación contrató los estudios para el encausamiento del río, esos estudios fueron realizados por la firma "Quórum Ingeniería Limitada".

La firma Quórum realizó los estudios que le encomendó la Corporación del río Guatiquía y allí se hicieron análisis de cartografía, de topografía, de catastro, de hidrología, geotécnicos, hidráulicos, se hicieron diseños de obras de protección, encausamiento, anteproyectos ur-

banísticos y finalmente el diseño estructural, luego en septiembre de 1988, el Director de Planeación Municipal, emitió concepto favorable para realización de la obra con base en esa documentación, en diciembre de 1988 el Concejo Municipal de Villavicencio declara zona de reserva los predios requeridos para la construcción del puente, y en 1990 el Departamento del Meta realiza el proceso licitatorio, ese proceso fue declarado desierto en dos oportunidades, luego en 1993, el Ministerio de Obras Públicas licita por el sistema de concesiones, todavía no estaba constituido el Instituto Nacional de Vías, la rehabilitación de la malla vial del Meta e incluye dentro del proyecto la construcción del puente sobre el río Guatiquía, en 1994 ya constituido y en funcionamiento del Invías en su primer año de funcionamiento contrata la construcción del puente sobre el río Guatiquía, el Contrato es el 446 de 1994, esos son los fundamentos técnicos con base en los cuales se seleccionó el sitio y se procedió a la contratación, habiendo subsanado todos los requisitos de carácter ambiental.

Otro aparte de la pregunta cuarta es, se analizaron los efectos de riesgo que puede tener la obra en la población ribereña, obviamente que sí se analizaron y se establece claramente que el puente no ofrece un riesgo para la población asentada, en las orillas del río, sino que el riesgo en el que están esos habitantes es un producto de la ubicación en zonas de alto riesgo, no es el puente el que va a producir situaciones que lamentar, sino que estas personas deben ser removidas o se deben acometer proyectos de estabilización, proyectos que eviten que el río vuelva por su causa como lo hacen todos los ríos, tarde o temprano construyendo obras de defensa, pero la competencia de la construcción de esas obras de defensa no es del Instituto Nacional de Vías.

Otra parte de la pregunta cuarta, incluye el contrato de concesión del puente, obras de encausamiento, protección y desembotamiento vial.

El diseño del puente cuenta con una serie de obras que de acuerdo con los estudios señalan que los riesgos o digamos la posibilidad de producir alguna modificación en la dinámica del río es temporal y se limita al proceso de construcción del puente, después de construido y eso en vista de la diversidad de equipos que se tienen que manejar, entonces se establecen las medidas para que durante el proceso de construcción del puente este proceso de construcción no vaya a tener un impacto dañino sobre la dinámica del río.

La pregunta que sigue es prácticamente reiterativa. ¿Se realizó un estudio de impacto ambiental y se tuvo licencia quien la otorgó? Si se realizó un estudio de impacto ambiental se sometió a consideración del Ministerio del Medio Ambiente y si me lo permiten voy a leer una parte de Resolución 930 de agosto 28 de 1996, expedida por el Ministerio del Medio Ambiente con la cual otorga la licencia, dice así:

Hasta el momento, a pesar del rompimiento del dique paralelo, la construcción del puente no ha influido en el comportamiento hidráulico del río de tal forma que genere peligro a los ciudadanos de Villavicencio.

Otro aspecto de la pregunta tenía que ver con las medidas para atender el desembotellamiento, la verdad es que el puente lo que va a contribuir es, a agilizar el tráfico entre Villavicencio y Restrepo, va hacer más eficiente el tráfico y va a tener realmente un efecto de disminución de los actuales trancones y si se diseñaron unos intercambiadores o intercesiones para contribuir en el acceso y la salida del puente, es muy lógico, que durante el proceso de construcción de esas obras, se genere algún tipo de aglutamiento del tráfico, pero solamente como consecuencia de los trabajos de las obras, una vez terminado el puente, el efecto que se espera tener, que se calcula, que se tendrá es de una mejor atención de las dificultades del tráfico de la ciudad, seguramente con el incremento del tráfico eventualmente llegará a niveles de saturación y habrá que considerar obras adicionales de carácter urbano.

La quinta pregunta señala con qué criterio se fijó el doble peaje en el trayecto de 18 kilómetros entre Villavicencio y Cumaral, se estimaron los efectos económicos y sociales de esta decisión, en realidad no existe doble peaje, existe un pontazgo que es la forma como se financia el puente sobre el río Guatiquía que es una obra de gran envergadura dura y costosa y ese pontazgo tiene una tarifa que es aproximadamente del valor de los peajes de la concesión, y el otro peaje si se coloca para recuperar el valor de la inversión vial, en esta concesión como en todas las concesiones, el propósito de la infraestructura nueva que se ofrece por el sistema de concesión, es que el balance global sea una la disminución de los costos de transporte, entonces dicho de otra manera, los ahorros que obtiene el usuario por utilizar la infraestructura nueva, que está siendo entregada por el concesionario deben ser superiores o en el peor de los casos iguales al costo de los peajes, de manera que en la práctica totalidad de los proyectos de concesión los usuarios están percibiendo un ahorro que es superior al costo que tienen que pagar en los peajes, con eso lo que estoy diciendo es que esas obras a pesar de estar pagando peajes y en algunos casos peajes nuevos que no existen y en otros casos peajes con tarifas superiores a las tarifas existentes originalmente, pues están generando unos ahorros que hacen que el balance general para los usuarios sean positivo.

Bien eso en relación con el cuestionario, el honorable Representante Adalberto Jaimes planteaba inquietudes en relación con la marginal del Llano, con la ruta de los libertadores y con la carretera de la dignidad o la vía Sarabena-Pamplona, o marginal de la selva es la carretera que va en la concesión del Gobierno Nacional desde Villapinzón en Putumayo hasta Sarabena en Arauca, la carretera en que se están haciendo las inversiones como marginal de la selva, se han concentrado en la terminación del tramo entre Villavicencio y Yopal, entre la capital del Meta y la capital del Casanare, ese proyecto estaba en el año 1994 cuando se creó el Instituto, prácticamente paralizado en toda su extensión a pesar de que existían varios contratos en ejecución, estaban prácticamente todos los frentes paralizados, en 1995 se reactivó con recursos importantes y en este año se han alcanzado unas

cifras de inversión de más de 15 mil millones de pesos al año, con lo cual se ha logrado recuperar buena parte del atraso de la obra y aspiramos con los recursos que se tienen asignados para el año entrante a terminar el tramo entre Villavicencio y Yopal completamente y a continuar el tramo del río Tocaría hacia la Cabuya, las cifras que mencionó el honorable Representante Julio César Rodríguez, son los recursos que se requerían para terminar la marginal de la selva en su totalidad entre Villavicencio y Sarabena y además para terminar la vía de Cusiana o la vía a Sogamoso-Yopal la voluntad del Gobierno. Si como no honorable Representante con la venia de la Presidencia.

Interpelación del honorable Representante Evelio Ramírez.

Con la venia de la Presidencia me voy a permitir presentar esta proposición agradeciendo mucho al doctor Gaviria la interpelación, que dejaremos como constancia porque es una proposición que tiene que ver con el debate sobre los bonos de guerra que la mayoría de la Comisión III había decidido en el día de hoy pedir el aplazamiento después de llegar a un acuerdo sin embargo, queremos dejarla como constancia y que dice lo siguiente:

Constancia número 182 de 1996.

(noviembre 27)

Aplázase indefinidamente la discusión del Proyecto de ley número 097-C-96 y 141-S-96 "por la cual se autoriza al Gobierno Nacional para la emisión de bonos de deuda pública interna y se dictan otras disposiciones".

Presentada por los honorables representantes integrantes de la Comisión III de la Cámara.

Rafael Guzmán Navarro,

Presidente Comisión Tercera, honorable Cámara de Representantes.

(Siguen firmas ilegibles).

Retoma el uso de la palabra el Director Nacional de Vías doctor Guillermo Gaviria.

Entonces señalaba que la voluntad política a la que hizo referencia el honorable Representante Julio César Rodríguez es manifiesta en las solicitudes que ha hecho el Instituto Nacional de Vías a Planeación y al Ministerio de Hacienda para comprometer vigencias futuras de los próximos cuatro años para garantizar la culminación de estas obras, el trámite se encuentra todavía sin terminar, pero ya el Departamento Nacional de Planeación emitió su concepto favorable, de manera que somos muy positivos en creer que vamos a obtener por lo menos una porción que nos permita avanzar sensiblemente en estos proyectos... La honorable Representante María Paulina Espinosa me hizo una pregunta en relación sobre si va a ser posible cumplir las expectativas, en vista de que los recursos que esta obteniendo el Instituto, son inferiores a los planteados en las apropiaciones presupuestales y adicionalmente son inferiores a los planteados en el Plan Nacional de Desarrollo... nosotros hemos señalado que existe una diferencia entre los recursos de los que se dispone en la Caja y el presupuesto y las asignaciones presupuestales y que eso va a significar obviamente una disminución de las metas físicas que podamos aspirar a cumplir con esos recursos, como existe esa

dificultad Fiscal de la Nación, como somos conscientes de ella, hemos planteado tres días de solución de ese déficit... una es un proyecto de ley de valorización, que fue sometido por el señor Ministro de Transporte a consideración del Congreso y con el cual esperamos que las obras que se ejecuten, generen una valorización, se haga un cobro de valorización teniendo en cuenta las posibilidades de los contribuyentes, eso debe permitir generar unos ingresos que no están contemplados en el Plan de Desarrollo, en segunda instancia, vamos a fortalecer el programa de concesiones, es decir se va a utilizar el recurso de los peajes, se va a fortalecer ese programa con el ánimo de que algunas obras que se iban a asumir con presupuesto directo de la Nación, asumirlas por la vía del peaje, para eso el Gobierno Nacional constituyó un equipo interdisciplinario un comité constituido por Planeación Nacional, Hacienda y las entidades ejecutoras en este caso sería el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías y, se ha revisado completamente el programa de concesiones y se introdujeron una serie de modificaciones a los esquemas originales con base en la experiencia de la primera generación de concesiones, con base en las dificultades que se vivieron en Proyectos como es el caso de la Vía Bogotá-Villavicencio y otras concesiones, y esa segunda generación de concesiones, se estarán iniciando los procesos licitatorios próximamente y, la última es una solución que más que el Gobierno Nacional fue producto de los debates del Congreso, en la cual el Fondo Nacional de Regalías, una porción que antes no estaba contemplada para ser invertida en vías, ahora se abrió la posibilidad de que parte de los recursos que se van a percibir por el Fondo Nacional de Regalías sean destinados a la construcción y mantenimiento de vías de manera que de esa manera, pensamos que se logre subsanar, sino en un todo, pues por lo menos en una forma importante la restricción que se está generando por las dificultades fiscales del Gobierno... y en relación con los monumentos nacionales, que efectivamente el Instituto tiene la responsabilidad de su conservación y mantenimiento pues en realidad el Instituto es reconocido o la Subdirección de Monumentos del Instituto y el trabajo que se ha adelantado por parte de Colcultura, con quien trabajamos muy en llave en esto, es reconocido a nivel internacional, Colombia en este momento está haciendo un esfuerzo importante, está atendiendo la restauración de 96 monumentos en 16 departamentos. En pocos países de América Latina le dedican un esfuerzo digamos tan significativo, al tema de monumentos.

Intervención de la honorable Representante María Paulina Espinosa de López:

Gracias sí señor Presidente hablando del tema de monumentos nacionales el doctor Gaviria nos informa que están restaurando en los departamentos, 16 monumentos, pero si mal no recuerdo en esa reunión que estuvimos con usted en una Comisión, usted me podrá corregir hay más de 500 monumentos en el país, entonces si nosotros vemos que existen 500 monumentos en todos los departamentos del país estamos logrando solamente la restauración de esos 16, me parece que tenemos que buscar la

forma ya sea con alguna entidad internacional o con algunas entidades que respalden a través de Colcultura este tipo de restauración; yo sé que las restauraciones de Colcultura, porque las he visto son específicamente perfectas y guardan las proporciones arquitectónicas e históricas y culturales pero me preocupa y sigo insistiéndole y ojalá logremos buscar la solución que si son 500 monumentos estamos restaurando solamente 96 pues no estamos llegando al tanto por ciento, usted ayúdeme es muy poca la restauración de monumentos en el país y me parece que esta obligación que tiene el Ministerio, que tiene Colcultura y que tenemos todos al fin y al cabo de mantener este patrimonio Cultural, está fallando en el Ministerio, entonces tendremos que buscar así como usted buscó, la forma de financiar su departamento de vías a través de las concesiones, a través de los peajes a través de la valorización, que me parece una forma idónea de buscar la financiación me parece que nosotros en compañía del Ministerio, en compañía de su interés y el de Colcultura deberíamos buscar una forma aunque sea en estamentos internacionales de proteger ese patrimonio nacional, que si no lo hacemos ahora cuando vayamos a sacarlo adelante como a usted le consta doctor Gaviria en el caso que yo siempre pongo el ejemplo de Villa de Leiva vamos a encontrar el monumento ya destruido entonces nos va a tocar que hacer monumentos nuevos, quiero dejarle a usted la inquietud más que todo porque usted lo ha entendido muy amablemente quiero dejarle esa inquietud para ver la forma en lograr buscar una financiación para que esos monumentos no se nos queden sin poder ayudarles, a que no se destruyan. Gracias, señor Presidente.

Intervención del Director Nacional de Inviás doctor Guillermo Gaviria Correa:

Bueno, muchas gracias señor Presidente, comparto plenamente esa inquietud y es más angustiosa aún porque el número de monumentos es sensiblemente superior al número que estamos atendiendo pero además hay muchos inmuebles en el país que ameritarían una declaratoria como monumento nacional y que ni siquiera se ha llegado a esa etapa en vista de la escasez de recursos de manera que le doy la bienvenida a su iniciativa, le ofrezco que vamos a trabajar en ese tema y que la colaboración del Congreso y la suya particular que está especialmente interesada, es bienvenida; el otro tema fue el planteado por la honorable Representante Betty Camacho de Rangel, pero créo que ya lo atendí me acojo plenamente a ese planteamiento de que se le de un debate amplio al tema de la vía Bogotá-Villavicencio y me parece conveniente y le ofrezco pues toda la disposición del Instituto y la mía personal para que ese sea un debate exclusivo sobre el tema de Bogotá-Villavicencio y se pueda entrar analizar en detalle cada uno de los aspectos del proyecto. Creo que es todo, muchas gracias.

Intervención del honorable Representante Alberto Téllez:

Señor Presidente para señalar lo siguiente: primero que todo absolutamente todas las afirmaciones que hice en mi anterior intervención están fundamentadas en documentos que tengo a mi alcance, o que están en mi poder... Segun-

do en relación específicamente con el puente sobre el río Guatiquía gran parte de esa información me la suministró el documento que señalé elaborado por el laboratorio de ensayos hidráulicos, en el que se cuestionan una a una, las bases técnicas sobre las cuales se aprobó y se avanza en la ejecución de dicho puente, y tercero finalmente para leer unos diez renglones de las conclusiones a las que llega este informe que me parece supremamente importante que se conozcan... dice: "Teniendo en cuenta los argumentos expuestos en laboratorios de ensayos hidráulicos, Ministerio del Transporte se permite recomendar:

Primero. Suspender de manera inmediata la construcción y mantener continua vigilancia sobre el río para controlar los posibles efectos nocivos que resulten de la presencia de la obra mientras se tome una decisión definitiva.

Segundo. Solicitar a los diseñadores la evaluación de alternativas de ingeniería que condujeron a la selección del actual sitio del proyecto... la elaboración de estudios detallados y sustentados de una posible alternativa de modificación del proyecto actual que considere un puente con una luz total mucho más extensa ampliando las luces entre pilas y sin terraplenes que minimicen la restricción a la divagación del río optimizando así la estructura ya construida.

La elaboración de estudios detallados y sustentados de una segunda alternativa de cruce en el sector más angosto aguas arriba próximo al puente antiguo de Bavaria el desarrollo de una evaluación técnica y ambiental de las dos alternativas estudiadas enunciadas para seleccionar la más conveniente y ojo... de no resultar factible la optimización de la obra ya iniciada ésta deberá demolerse.

Tercero. Recomendar a las autoridades de Villavicencio, la promulgación de normas que controlen el uso del suelo en las zonas bajas adyacentes al río por ambas márgenes.

Cuarto. Solicitar del Ideam la instalación de una estación hidrométrica en cercanías de Villavicencio que permita conocer y controlar el comportamiento del río e integrarlo a una red local de alarmas, gracias señor Presidente".

Intervención del honorable Representante Jorge Olarte:

Señor Presidente, realmente voy a ser muy concreto, había pedido la palabra antes que se hubiera ido el Ministro de Hacienda, pero sin embargo, quiero decir que realmente estos debates, que los Parlamentarios programamos y hacemos las invitaciones a los diferentes funcionarios del Gobierno Nacional; lo hacemos con los mejores principios y honestidad, pero realmente estos debates se convirtieron en informes muy buenos por parte del Gobierno, pero resultados reales prácticos cada vez son más negativos a la comunidad, vemos cómo hace un mes se citaba en la Comisión VI al mismo Ministerio de Obras Públicas, al Director de Vías al mismo Ministerio de Hacienda, para que respondieran por algunas vías nacionales y nos decían en ese momento que el Gobierno Nacional estaba interesado realmente, en la terminación de estas vías y a los dos días, de haber pasado los debates en la Comisión VI lo recontaron por ejemplo en la carretera de Cusiana de 6.000 a 4.000 millones de pesos, esos son los resultados reales, en el

poco tiempo que llevo aquí en la Cámara de Representantes he podido captar una situación, para que se reciban los beneficios de las comunidades, tenemos que ser opositores totales del Gobierno Nacional, vemos que ningún pueblo amigo del Gobierno a las buenas está recibiendo ningún beneficio, vemos cómo realmente los beneficios los están recibiendo los totalmente radicales y opositores al Gobierno vemos cómo los señores de Estados Unidos denigraban del Gobierno por la situación, la falta de presencia del Gobierno en varias situaciones del país y ahora agarrados de la mano quieren atropellar al Congreso, vemos realmente también que el señor Marulanda que era opositor del Gobierno, también el Gobierno por darle gusto al señor Marulanda como tuvo al país paralizado por más de diez días con el paro de los transportadores, realmente referente no quería hablar señor Presidente, pero varios de los Parlamentarios hablaron en nombre de Boyacá siendo representantes del Arauca y del Casanare, yo les agradezco a ellos, pero realmente, es que hablar de Boyacá es el abandono más total, que tengan engañado a la Opinión Pública con sus transferencias, con los recursos que han llegado a Boyacá, hace quince días llevaron al Presidente de la República a inaugurar un kilómetro de vía de pavimento, en la carretera cuando esa inauguración de esa carretera la hicieron hace cincuenta años, pero realmente las carreteras del departamento están abandonadas, no quiero entrar a discutir soluciones para las carreteras de Boyacá, ni en la Comisión VI porque ya no hubo resultados positivos, ni en la Plenaria, vamos a coger el camino de los que han hecho recoger los beneficios vamos en el año 1997, señor Presidente y señor Director Nacional de Vías, a bailar el disco que han bailado los opositores del Gobierno para ver si el Gobierno nos escucha, no es posible señor Director de Vías, que una carretera que realmente es la puerta del Llano por la que llegan a caminar todas las tractomulas que llevaron la carga al Cusiana, en este momento se encuentre intransitable como es la carretera Duitama-Sogamoso, llevan tres meses en el reparcho y hasta el momento un kilómetro han reparado, entonces en el mes de enero el pueblo de Boyacá especialmente el pueblo de la provincia de Sogamoso y el Llano estaremos verdaderamente protestando al Gobierno Nacional para recibir las soluciones que realmente necesitamos, muchas gracias.

Intervención del honorable Representante Julio Bahamón Vanegas:

Es una breve intervención señor Presidente, doctor Gaviria yo tuve la oportunidad durante el fin de semana de visitar el Departamento del Caquetá, el Municipio de San Vicente del Caguán, hace 45 años se está construyendo una vía muy importante a cargo del Ministerio y ahora del Instituto, que es la vía que conduce de Neiva-Basillas-San Vicente del Caguán, en el Plan de Desarrollo, que aprobamos el año pasado quedó incluida una partida cercana a los 17 mil millones de pesos, con el fin de terminar la construcción de esta carretera de primer orden, actualmente se está ejecutando un contrato por más de 5.500 millones de pesos, y terminando este contrato, en marzo del año entrante, restarían para unir los trabajos entre San Vicente y

Neiva apenas 24 kilómetros, pero hemos encontrado y existe una gran preocupación en los habitantes de todo el norte del Caquetá que esta vía que tenía recursos para el año entrante, las Comisiones IV no sé qué pasó, pero la verdad es que los recursos fueron destinados para otras carreteras, sé que no está en el cuestionario que le correspondió a usted responder en la noche de hoy, pero le rogaría a usted el favor a ver si podemos mañana o pasado mañana tener una información concreta sobre si existen o no los recursos para esa importante carretera del norte del Departamento del Caquetá que va a desembotellar una región tan grande como es San Vicente del Caguán, Puerto Rico, los Llanos del Yari y todo el bajo, medio y alto Pato que es una zona muy productiva y una zona que está requiriendo con urgencia la terminación de esa carretera no solamente para poder aumentar la producción de la región sino para tratar de que por medio de la vía podamos caminar hacia la paz, en tan importante zona de Colombia, le agradezco doctor Gaviria la información que usted nos pueda dar, gracias.

En el transcurso de la Sesión Plenaria fueron presentadas las siguientes constancias.

Constancia número 183 de 1996

(noviembre 27)

Doctor

GIOVANNI LAMBOGLIA MAZZILLI

Honorable Cámara de Representantes

E. S. D.

Referencia: Contratos celebrados por el Instituto Nacional de Vías para la construcción de la carretera Santa Fe de Bogotá-Villavicencio y puente sobre el río Guatiquía.

Héctor Alberto Téllez Iregui, Representante a la Cámara por la Jurisdicción Electoral del Departamento del Meta, por su intermedio y para que el señor Procurador General de la Nación, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 62 y 63 de la Ley 80 de 1993 y pertinentes de las Leyes 190 y 200 de 1995 se sirva adelantar una investigación en el Instituto Nacional de Vías sobre la observancia de los principios de transparencia, economía y responsabilidad, así como de los fines de la contratación estatal a efecto de promover las acciones pertinentes destinadas a obtener las sanciones pecuniarias, disciplinarias y penales del caso para quienes hayan quebrantado tal normatividad.

SOLICITO

Primero. Que se revisen los pliegos de condiciones y demás antecedentes tenidos en cuenta por el Instituto Nacional de Vías conforme a los cuales se determinó el objeto de las licitaciones promovidas para adelantar la construcción, operación y mantenimiento de la carretera entre Bogotá y Villavicencio a efecto de determinar si los cálculos, estudios, proyectos y demás aspectos contenidos en ellos fueron los causantes de los enormes sobrecostos que han afectado el adelantamiento de los tramos dos (2) y tres (3) al punto de obligar a la construcción de obras no previstas como el puente de Chirajara y las rectificaciones en el túnel de Buenavista.

Habrà de establecerse, entonces, la responsabilidad de quienes elaboraron tales pliegos y determinaron las obras a contratar.

Segundo. Que se investiguen los antecedentes tenidos en cuenta para la adjudicación del contrato de concesión N° 444 a la Sociedad Concesionaria Vial de los Andes S.A. celebrado para realizar los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento del sector Santa Fe de Bogotá Cáqueza -K 55 + 000 y el mantenimiento y operación del sector Km 55 + 000- Villavicencio así como las posteriores reformas que se han efectuado al mismo para cambiar su objeto original.

Tercero. Que se investigue la ejecución que han tenido cada uno de los tres (3) contratos celebrados para cubrir los tramos en que fue dividida la obra Bogotá-Villavicencio a efecto de establecer su normal desarrollo, las causas que hayan dado origen a su posible entorpecimiento y el estado actual de las obras convenidas.

Cuarto. Que se investigue la procedencia y legalidad de las reformas efectuadas a los mencionados contratos y especialmente al de Concesión No. 444 en virtud de las cuales se cambiaron fundamentalmente las obras contratadas inicialmente.

Deberá establecerse si el contrato sólo fué un pretexto para beneficiar al Concesionario con las condiciones resultantes de tales reformas y si se ha originado perjuicio a los intereses de la Nación.

Quinto. Que se determine el costo y el sobrecosto total de cada uno de dichos contratos teniendo en cuenta los acuerdos iniciales y las posteriores reformas propuestas así como las modalidades contempladas en los mismos para cuantificarlos con actualización retroactiva, reajustes, incrementos, corrección monetaria, nuevas contrataciones y otros factores.

Sexto. Que se determine en definitiva las fechas reales de iniciación y terminación de cada una de las obras propuestas así como de vencimiento final de los contratos dadas las ambiguas modalidades que contienen. Tal aspecto resulta oscuro en el caso del Contrato de Concesión 444 permitiendo pensar que su vigencia podrá extenderse indefinidamente en el tiempo, resultando ilusoria la entrega anunciada para el mes de octubre de 1999 como ilusoria fué la de su iniciación que solo tuvo ocurrencia, más de dos (2) años después de su firma, el 26 de septiembre de 1996.

Séptimo. Que se investiguen los antecedentes que dieron origen a la construcción del puente sobre el río Guatiquía sin medir los efectos catastróficos del mismo sobre las condiciones de vida en la ciudad de Villavicencio bajo el amparo de un irresponsable otorgamiento de licencia ambiental sin control que no tuvo en cuenta su impacto dada la irracional congestión de tránsito automotor provocado sobre las calles y sus secuelas de contaminación del aire mediante gases y ruido, más la destrucción de la red vial.

La investigación deberá establecer la conducta de quién otorgó la licencia ambiental para el adelantamiento de la obra y si en la actualidad se cumplen las condiciones exigidas en la misma para que pueda tener vigencia.

Octavo. De existir mérito, que se dé traslado a la Fiscalía General de la Nación para que adelante las correspondientes investigaciones,

tal como lo dispone el artículo 64 de la citada Ley 80 de 1993.

Noveno. Que se haga por parte de la Procuraduría General de la Nación un seguimiento permanente al desarrollo de los contratos materia de la presente solicitud tal como lo prevé el artículo 63 de la Ley 80 de 1993, para garantizar su cabal y oportuna ejecución sin dilapidaciones en perjuicio del Tesoro Público.

Razones que fundamentan las peticiones respecto al primer tramo

1. Despierta inquietud el procedimiento adelantado por el Instituto Nacional de Vías para escoger mediante el sistema de contratación directa a la entidad denominada Sociedad Concesionaria Vial de los Andes S.A. con el fin de celebrar con ella el referido contrato de concesión N° 444 teniendo en cuenta:

a) Que previamente se declaró desierta la licitación pública N° 066-93;

b) Que para proceder a la contratación directa debió surtir todo un proceso con considerable prolongación en el tiempo, dada la magnitud del proyecto, que implicaba el agotamiento de varias etapas como lo son la invitación a presentar oferta, las propuestas, la discusión y el acuerdo, que comprendió:

Obras básicas:

- Km 0 a Km 13 + 500 construcción de obra faltante.

- Km 13 + 500 a Km 47 + 500 construcción de una carretera nueva que incluía los túneles San José, La Virgen y Cáqueza.

- Km 47 + 500 a Km 55 + 000 rehabilitación.

- Construcción de los pasos a desnivel en Ubaque, Fosca y Cáqueza.

- Construcción de las obras de infraestructura para la operación.

Obras adicionales:

- Iluminación en el sector El Antojo Cáqueza Km 47 + 500

- Construcción carril de ascenso en la variante Chipaque.

- Construcción tramo Cáqueza-Puente Téllez (abscisas Km 47 + 500 y Km 50 incluyendo los túneles Tausuta, Estrella y la Pica).

- Construcción tramo Cáqueza-Puente Téllez (abscisas Km 50 y Km 54 + 530)

- Construcción tramo Cáqueza-Puente Téllez (abscisas Km 54 + 530 Km 54 + 865)

- Construcción tramo Cáqueza-Puente Téllez (abscisas Km 54 + 865 y Km 56 + 800 incluyendo túneles Moscosio y Culebra);

c) Que entre la fecha de constitución de la Sociedad Concesionaria Vial de los Andes S. A., según escritura pública número 6997 otorgada el día viernes 29 de julio de 1994 en la Notaría 29 de esta ciudad y la fecha de celebración del mencionado contrato, martes 2 o viernes 12 de agosto del mismo año, tan solo transcurrieron 2 o 10 días hábiles.

¿Que proceso de negociación pudo haberse agotado en tan corto tiempo?

2. Igualmente es inquietante la procedencia y legalidad de las reformas introducidas al referido Contrato de Concesión N° 444 que hasta la fecha han suscrito la Concesionaria Vial de los

Andes S. A. -Coviandes S. A. y el Instituto Nacional de Vías a través de las cuales:

a) Cambiaron fundamentalmente lo que fue el objeto de la licitación pública N° 066-93 y cuya declaratoria de desierta dio lugar a la contratación directa con "Coviandes S. A.";

b) Desecharon los diseños originales previstos en el Contrato de Concesión N° 444 cambiando sustancialmente el objeto del mismo mediante la abolición de las obras adicionales y la reducción en Km 15 + 500 del trayecto en el primer tramo limitándolo así a Km 39 + 500 para un nuevo proyecto dentro de los siguientes parámetros:

Km 8 a Km 13 + 500 Rehabilitación.

Km 13 + 500 a Km 21 + 600 Túnel de Boquerón en longitud de 2.325 metros conectado con siete (7) kilómetros de accesos.

Km 21 + 500 a Km 39 + 300 Obras de mejoramiento.

Km 39 + 300 a Km 49 + 100 Variante de Cáqueza con extensión de Km 9 + 600 incluyendo puente de 390 metros;

c) Provocaron nuevos sobrecostos y términos de ejecución del contrato haciéndolo más oneroso y aleatorio.

El Túnel de Boquerón, la variante de Cáqueza y el puente son obras nuevas no previstas en los pliegos de condiciones y cuyos costos no se han establecido en definitiva pues están sometidos al ajuste que se hará una vez aprobados los diseños definitivos para el tramo 3. Esto permite vislumbrar las sorpresas que en materia de costos le esperan a la nación y por tanto a los potenciales usuarios de tal vía.

3. Por lo anteriormente expuesto se debe determinar:

a) Si el contenido del referido Contrato de concesión cumple con los requisitos y condiciones establecidas en la ley para su adjudicación mediante contratación directa. Esto es, si las obligaciones y derechos pactados a cargo del Concesionario son los mismos que se preveían en la licitación declarada desierta o si fueron acordadas ventajas no ofrecidas a terceros;

b) Si lo acordado en las Actas del 19 de abril de 1996 y 28 de mayo del mismo año constituye un nuevo contrato por tener objeto diferente como lo es la ejecución de obras distintas a las previstas en la Licitación Pública No. 066-93 y en el referido Contrato No. 444;

c) Si la construcción del Túnel de Boquerón, los siete (7) kilómetros de acceso al mismo, la variante de Cáqueza y el puente de 390 metros son obras que por su naturaleza, costo y magnitud requieren por sí solas, de una Licitación Pública. Esto, porque nunca fueron previstos en la Licitación propia N° 066-93 ni en el contrato de concesión No. 444 de 1994.

De permitirse la modalidad pretendida en las mencionadas reformas El Instituto Nacional de Vías y "Coviandes S. A." quedarían en libertad para pactar autónomamente cualquier tipo de

obra, a la sombra de dicho contrato de concesión N° 444, sin tener en cuenta su magnitud, tiempo de realización y costo, lo que puede resultar lesivo para los intereses de la Nación;

d) Quién va a sufragar el costo de los diseños y actividades desechadas. Cómo es posible que el trazado original no haya previsto las obras que ahora se proponen como la mejor alternativa, si las condiciones topográficas del lugar han sido siempre las mismas.

Fue la Licitación Pública N° 066-93 simple sofisma de distracción para agotar el procedimiento que permitiera al Instituto Nacional de Vías aceptar un remedo de propuesta únicamente con el fin de asegurar el contrato y beneficiar a determinado oferente.

No se justifica que en una obra de estas características pueda existir inestabilidad en los proyectos para cambiarlos sustancial e intempestivamente a voluntad de las partes sin límites de ninguna naturaleza. Ello sería una forma de dejar abiertas las puertas a la manipulación corrupta comprometida a la Nación en desmedro de un servicio público;

e) Si los contratistas han venido ejecutando el contrato en los términos y condiciones pactadas;

f) Monto total de las erogaciones efectuadas en dinero por el Instituto Nacional de Vías o compromisos económicos, cualquiera sea su naturaleza y concepto, contraídos por este desarrollo del mencionado contrato de concesión N° 444 y sus modificaciones o reformas incluyendo las derivadas del tráfico mínimo anual e ingreso por peaje garantizado;

g) Quiénes han sido y a qué costo, los vendedores de predios para adelantar en ellos los nuevos trayectos o si se ha provocado beneficio voluntario en favor de determinadas personas;

h) Si ha tenido ocurrencia alguno de los eventos previstos en el Capítulo Cuarto del Título Tercero del Código Penal referente a la celebración indebida de contratos.

Razones que fundamentan las peticiones respecto al segundo y tercer tramo

1. Conocer las causas, imputables Invías, que generaron los sobrecostos con el propósito de hacer efectiva la responsabilidad que corresponda a sus autores. Los pliegos de condiciones fueron el producto de una actuación carente de seriedad y profesionalismo frente al rumbo que han tomado la ejecución de los proyectos contenidos en los mismos.

2. El adelantamiento de obras no previstas en los pliegos de condiciones ni en los contratos ha originado sobrecostos imprevisibles y hasta la fecha no determinados.

3. La posibilidad de afrontar costosas demandas por indemnizaciones tendientes a compensar supuestos lucros cesantes atribuidos a errores en los proyectos cuya ejecución fue contratada.

4. Las consecuencias que las fallas y deficiencias en la elaboración de los pliegos o la demora en la adquisición de predios tuvieron en los sobrecostos. Igualmente la responsabilidad que cabe a los encargados de tales funciones.

Razones que fundamentan las peticiones respecto al puente sobre el río Guatiquía.

La licencia ambiental fue otorgada para construir seis (6) puentes entre 60 y 315 metros. El puente sobre el río Guatiquía tiene 420 metros de luz, dos (2) terraplenes laterales, uno de 690 metros en el lado izquierdo y otro de 200 metros en la margen derecha.

No obstante la obra fue adelantada pese a estar previstos sus efectos nocivos contra el medio ambiente que han modificado en perjuicio grave de su población las condiciones de vida existentes en la ciudad de Villavicencio.

Las congestiones de tránsito dentro del área urbana provocadas por el mismo generan no sólo la contaminación propia del ruido y de la quema de carburantes sino la destrucción total de la red vial.

Resulta inexplicable que semejante adefesio de ingeniería haya sido auspiciado por el propio Instituto Nacional de Vías y que en tales condiciones tenga el amparo de la referida licencia ambiental que permitió su adelantamiento. Pero es más inexplicable que estando dadas las condiciones previstas para dejarla sin efecto, los funcionarios competentes, no hayan tomado ninguna medida para evitar que tal situación continúe.

Pruebas

Para los efectos legales del caso me remito a los antecedentes que de cada uno de los contratos y obras relacionadas obran en poder del Instituto Nacional de Vías.

Atentamente,

Héctor Alberto Téllez Iregui,
C.C. N° 17.125.190 Bogotá.

Seguidamente el señor Secretario General informa que se ha desintegrado el quórum decisorio.

El señor Presidente dice:

Como no hay quórum, decisorio y siendo las 8:25 p.m., se levanta la sesión y se convoca para el día martes 3 de diciembre de 1996 a las 3:00 p.m.

El Presidente,

GIOVANNI LAMBOGLIA MAZZILLI

El Primer Vicepresidente,

JULIO E. GALLARDO ARCHBOLD

El Segundo Vicepresidente,

JULIO ENRIQUE ACOSTA BERNAL

El Secretario General,

DIEGO VIVAS TAFUR