



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)  
 IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
 www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XX - Nº 185

Bogotá, D. C., miércoles, 13 de abril de 2011

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD  
 SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
 www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO  
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
 www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 253 DE 2011 SENADO

*por medio de la cual se introduce en la Ley 599 de 2000, el delito de conducción bajo el influjo de alcohol y/o sustancias tóxicas psicotrópicas, se modifican los artículos 109, 110, 120, 35 y 38 del Código Penal, y se modifica la Ley 906 de 2004 en cuanto a las normas procedimentales en caso de flagrancia, como medidas para la seguridad vial en Colombia.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como objeto introducir en el Código Penal Ley 599 de 2000, como conducta punible, en el Libro Segundo, Parte Especial de los Delitos en Particular; Título XII, Delitos contra la seguridad pública; Capítulo II, De los delitos de peligro común o que pueden ocasionar grave perjuicio para la comunidad y otras infracciones, un nuevo artículo que se denominará: De la seguridad vial y la conducción bajo el influjo de alcohol y/o sustancias tóxicas psicotrópicas y, en consecuencia, modificar los artículos 109, 110, 120, 35 y 38 del Código Penal.

Artículo 2°. El Capítulo II del Título XII del Libro Segundo del Código Penal tendrá un nuevo artículo 367C del siguiente tenor:

**Artículo 367C.** *De la seguridad vial y la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias tóxicas psicotrópicas.* El que condujere un vehículo automotor bajo el influjo de alcohol y/o de sustancias tóxicas psicotrópicas, en una tasa igual o superior a 80 miligramos por decilitro de sangre o su equivalente en aire, incurrirá, siempre que la conducta no se subsuma en una contravención o delito sancionado con pena mayor, en arresto de ocho (8) a treinta días (30).

Parágrafo 1°. El que por esta misma conducta sea objeto de sanción administrativa que implique la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas, quedará sometido en cuanto a dicha sanción administrativa a aquella sanción de mayor duración.

Parágrafo 2°. El procedimiento penal aplicable a este tipo penal corresponderá al establecido en el Código de Procedimiento Penal y aplicarán especialmente las normas que sobre flagrancia ha establecido la Ley 906 de 2004 en sus artículos 301, 302 y siguientes.

Artículo 3°. El artículo 109 de la Ley 599 de 2000 quedará así:

**Artículo 109.** El que por culpa matare a otro, incurrirá en prisión de treinta y seis (36) meses a ciento ocho (108) meses y multa de veinte a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Cuando la conducta culposa sea cometida utilizando medios motorizados o arma de fuego, la pena será de cinco (5) a diez (10) años de prisión y privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas y la de privación del derecho a la tenencia y porte de arma, respectivamente por el mismo tiempo de duración de la pena principal.

Artículo 4°. El artículo 110 del Código Penal quedará así:

**“Artículo 110.** *Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo.*

La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:

1. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de alcohol o sustancia tóxica psicotrópica y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

2. Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

3. Si al momento de cometer la conducta el agente no es titular de la licencia de Conducción exigida por la ley o su licencia había sido cancelada, suspendida o retenida y la causa de ello no ha sido superada la pena se aumentará de una tercera parte a la mitad.

4. Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando pasajero o carga pesada sin el lleno de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes.

5. Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando niños o ancianos sin cumplimiento de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes.

6. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba incurso en una violación a las normas de tránsito y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de una sexta parte a la mitad.

7. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontrara excediendo el máximo de velocidad permitida para la zona de los hechos, la pena se aumentará de una cuarta parte a la mitad.

8. Si al momento de cometer la conducta el agente se niega a someterse a los exámenes o pruebas destinadas a establecer la existencia del influjo de sustancias psicoactivas, psicotrópicas y/o de alcohol, la pena se aumentará de una tercera parte a la mitad.

9. Si al momento de cometer la conducta el agente se encuentra en estado de excitación o bajo el influjo de alcohol y/o sustancias tóxicas psicotrópicas y manipula o dispara el arma de fuego indiscriminadamente, la pena se aumentará de una tercera parte a la mitad.

Artículo 5°. El artículo 120 de la Ley 599 de 2000 quedará así:

**Artículo 120.** El que por culpa cause a otro alguna de las lesiones a que se refieren los artículos anteriores, incurrirá en la respectiva pena disminuida de las cuatro quintas a las tres cuartas partes.

Cuando la conducta culposa sea cometida utilizando medios motorizados o arma de fuego, la pena se incrementará de la mitad a las tres cuartas partes y privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas y la de privación del derecho a la tenencia y porte de arma, respectivamente de tres (3) a cinco (5) años”.

Artículo 6°. El artículo 35 del Código Penal quedará así:

“**Artículo 35.** Son penas principales la privativa de la libertad de prisión, la de arresto, la pecuniaria de multa y las demás privativas de otros derechos que como tal se consagren en la parte especial”.

Artículo 7°. Créase un nuevo artículo en el Código Penal, del siguiente tenor:

“**Artículo 38A.** La pena de arresto se sujetará a las siguientes reglas:

1. La pena de arresto tendrá una duración máxima de seis (6) meses.

2. A la pena de arresto le serán aplicables las normas sobre el cumplimiento de la pena de prisión, así como los beneficios penitenciarios que supongan la reducción de la condena presentes en este código.

3. A la pena de arresto le será aplicable la sustitutiva de arresto domiciliario en los mismos términos del artículo 38 del presente código. Su aplicación no operará cuando la conducta por la que se ha sancionado sea reiterada.

4. La pena de arresto solo generará antecedente penal cuando su aplicación se derive de la sanción a una conducta penal reiterada mínimo tres (3) veces.

5. La pena de arresto deberá cumplirse en la estación de policía del domicilio del sentenciado.

Artículo 8°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente;

*Roy Barreras Montealegre,*

Senador de la República.

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 253 DE 2011 SENADO

*por medio de la cual se introduce en la Ley 599 de 2000, el delito de conducción bajo el influjo de alcohol y/o sustancias tóxicas psicotrópicas, se modifican los artículos 109, 110, 120, 35 y 38 del Código Penal y se modifica la Ley 906 de 2004 en cuanto a las normas procedimentales en caso de flagrancia, como medidas para la seguridad vial en Colombia.*

Doctor

ARMANDO BENEDETTI

Presidente Senado de la República.

Ciudad

Me permito presentar para su discusión y posterior aprobación del honorable Congreso de la República el siguiente proyecto de ley, que pretende modificar el Código Penal en aras de garantizar la seguridad vial de los colombianos, con una articulación legal pertinente en materia penal.

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

##### I. Antecedentes y justificación

En el plano de la protección a la vida e integridad personal, es necesario que el Congreso de la República, en ejercicio de su función legislativa, integre las disposiciones que en el ordenamiento jurídico penal colombiano garantizan y protegen ese bien jurídico, a partir del título I de la Ley 599 de 2000.

Es necesario consolidar la prevención y protección que en aras de la vida e integridad personal debe garantizar la SEGURIDAD VIAL, dadas las circunstancias que se presentan de cara a los diferentes agentes de la movilidad, tales como peato-

nes y conductores, a quienes se les debe conminar en la etapa de determinación como conducta punible atendiendo a la gravedad que comporta la infracción de una norma de conducta que exige el mayor cuidado en el desarrollo de la actividad, en este caso de la conducción de vehículos automotores o motocicletas y que atiende a respuestas jurídicas de reproche normativo de la conducta imprudente desplegada.

El proyecto de ley tiene por objeto la modificación del Código Penal vigente Ley 599 de 2000, con la cual se introduce como conducta punible la conducción de vehículo automotor o motocicleta bajo la influencia de sustancias alucinógenas que produzcan una disminución de las capacidades físicas o psíquicas, y/o en estado de embriaguez a partir del segundo grado.

Con la iniciativa presentada ante esta honorable corporación, se articulan los principios penales de razonabilidad, proporcionalidad y necesidad de la pena, el artículo 19 del Código Penal que dispone la clasificación de las conductas punibles y las disposiciones normativas contenidas en el título I del Código Penal, con la salvedad de que frente a las disposiciones que se pretenden integrar a esa ley mediante los artículos 134A y 134B tienen carácter de contravención y no de delito, por lo que en consecuencia la sanción punitiva corresponde a la medida de ARRESTO.

La consagración como conducta punible de la conducción de vehículos automotores o motocicletas en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias alucinógenas, obedece a las graves y permanentes lesiones o puesta en peligro del bien jurídico tutelado por excelencia en todos los ordenamientos jurídicos, cual es la vida e integridad de la persona humana y en tal medida responde a estándares de medidas proteccionistas al individuo, de asignación de responsabilidades individuales en el ejercicio de actividades peligrosas o de alto riesgo como la conducción de vehículos motorizados y la prevención de resultados lesivos al ser humano por imprudencia, medidas dirigidas al establecimiento jurídico-penal y la determinación de la “Norma de cuidado”<sup>1</sup>.

Cabe destacar que se pretende la obligatoriedad con sujeción a las normas previstas en la ley y con atención de los principios constitucionales penales de legalidad, presunción de inocencia y debido proceso y de la plena garantía de los derechos fundamentales del individuo, el requerimiento que por autoridad competente deba hacerse para la comprobación del estado de embriaguez o del influjo de sustancias alucinógenas.

## II. Un doloroso diagnóstico de la inseguridad vial en Colombia. Una justificación constitucional

Colombia es un país que registra altos niveles de violencia, de lesiones determinantes en la vida

e integridad de los individuos y en tal sentido es el Estado el titular del establecimiento de medidas garantistas y de protección de los derechos y bienes jurídicos de los que son titulares los miembros de la comunidad, deber al cual se suman los numerosos estudios sobre criminalidad y conductas de resultados lesivos que no siempre se enmarcan en situaciones denominadas de “Conflicto interno” sino aquellas que obedecen al desconocimiento (negación) de la norma de cuidado y cuya infracción se aborda desde el campo de la plena convivencia ciudadana.

Numerosos estudios de asociaciones, fundaciones, federaciones y agremiaciones, tales como la Federación de Aseguradores Colombianos, Fasecolda, han reflejado la gran preocupación que les asiste por las numerosas muertes producidas en accidentes de tránsito, y en tal medida por aquellas ocasionadas bajo el influjo de bebidas embriagantes.

Según estos estudios, un total de 4.363 víctimas dejaron los accidentes en las vías, en los cuales se reclamó la cobertura del SOAT durante 2007. Ello significa que se presentaron 10 muertes en accidentes de tránsito por cada 100 habitantes, siendo el Departamento más afectado Antioquia con 649 reclamaciones ante el seguro por muerte, seguido del Valle del Cauca con 599 reclamaciones, Cundinamarca con 275 y Santander con 250<sup>2</sup>. “La tasa de mortalidad en las reclamaciones por muerte de SOAT en el Valle del Cauca despierta gran preocupación, dado que por cada 10 mil habitantes de esta región cerca de 2,77 personas perdieron su vida a causa de un percance en las vías, mientras que en Antioquia fue de 1,1 muertes por cada 10 mil habitantes”, se sostiene en el citado estudio.

Por su parte, el Fondo de Prevención Vial Nacional manifestó igualmente su preocupación por los altos índices de accidentalidad cuya ocurrencia ha tenido relación con el consumo de alcohol. El estudio del Fondo registra que a julio de 2008, los accidentes en los que los conductores han presentado alicoramiento han aumentado y tan solo en el mes de junio las autoridades reportaron 803 vehículos inmovilizados debido al estado de alicoramiento de sus conductores, de los cuales 411 presentaron grado de alcoholemia, 265 2do grado y 123 3er grado.

Estas cifras han sido actualizadas y al 2009 se registran las siguientes estadísticas que evidencian la clara necesidad de que se tramite en el Senado, esta iniciativa, ya que hoy LAS MUERTES EN ACCIDENTES EN TRÁNSITO SON LA SEGUNDA CAUSA DE MUERTES VIOLENTAS EN EL PAÍS, SOLO SUPERADA POR EL HOMICIDIO, y constituye la tercera causa de lesiones no fatales.

• La tasa de muertes en accidentes de tránsito ha aumentado, estaba en el 12.8 y pasa al 12.9 en el 2009, 2010.

<sup>1</sup> “Resultado lesivo e imprudencia. Bernardo Feijóo. JM BOSCH – Universidad Externado de Colombia.

<sup>2</sup> Fasecolda. Artículo: Preocupación por muertes ocasionadas en accidentes de tránsito. [www.fasecolda.com.co](http://www.fasecolda.com.co)

- En el año 2009, pierden la vida 5.796 personas por accidente de tránsito, es decir, 13 personas al día.

- En el 2008 se dieron 5.670 muertos por accidente de tránsito, de las cuales se registra una mujer por cada 4 hombres, situación que también evidencia un gran costo social, teniendo en cuenta el nivel de productividad de la población en edades entre los 18 y 34 años, quienes por lo general representan un nivel de ingresos en cada uno de sus hogares y ostentan calidad de padres de familia, causando dichas muertes, un grave impacto social.

- Pese a lo anterior, las cifras que se manejan formalmente, no reflejan fielmente la realidad de dicha problemática, por cuanto quienes no son valorados por medicina legal, y sufren lesiones de carácter menos grave, impiden que los organismos oficiales conozcan de dichos eventos.

- La tasa de lesionados es de 87.1 por cada 100 mil habitantes.

- Lo anterior confirma que hay tres veces más muertos por accidentes de tráfico que por violencia o conflicto armado.

- Las víctimas más afectadas son los motociclistas con un 39%, sigue el peatón con un 30% y luego el pasajero con un 13%.

- Esto quiere decir que por esta causa se han perdido 173.183 años de vida potenciales en la población. (Son los años que una persona deja de vivir a consecuencia de una muerte prematura por falta de una medida adecuada para prevenir un evento que afecta la salud).

- Según sus datos, en lo corrido de este año cerca de 25 mil personas han sido multadas por conducir bajo los efectos del alcohol: 6,5 por hora, en promedio.

- En cuanto a los motociclistas actualmente se presentan unas cifras que causan alarma en la población: En fin de semana Puente, se han registrado hasta 391 infractores detectados por la Policía; y en lo que va del año, ya van 4.279 motociclistas detenidos por manejar embriagados.

- De acuerdo con el reporte oficial, en lo transcurrido de este año, en accidentes de tránsito han perdido la vida 694 motociclistas. Un cifra con 179 casos menos que en el año anterior, pero que sigue siendo bastante alta.

- En lo que va corrido del año 103 muertos ha dejado la conducción en estado de embriaguez.

- De enero de 2011 a la fecha, se han registrado 263 heridos, a causa de esta grave conducta de conducción en estado de embriaguez.

- Más de 800 vehículos inmovilizados por encontrar a sus conductores en estado de ebriedad y más de 1.500 comparendos por esta causa.

En consecuencia, resulta idóneo, oportuno y adecuado, que el Estado colombiano en uso de las facultades que la Constitución le ha otorgado frente al IUS PUNIENDI, pueda establecer como conducta punible la conducción de vehículos, automotores o motocicletas en estado de embriaguez

o bajo el influjo de sustancias alucinógenas, siendo esta una conducta que doctrinariamente puede ser calificada como aquellas que resultan de la infracción de las normas de cuidado.

Si bien es cierto, la actividad de conducción de vehículos como tal, goza de total legalidad y licitud en el ordenamiento jurídico, la calificación que esta tiene como de riesgosa y altamente peligrosa exige a su actor el cumplimiento de la norma contentiva del deber de cuidado, el cual según la jurisprudencia y la doctrina debe ser analizada desde “la prisma de la voluntad general plasmada en las normas”<sup>3</sup>.

Conductas como la que se pretende penalizar atañen al juicio que de tal comportamiento se hace como un “Riesgo jurídico-penalmente desaprobado”<sup>4</sup>, el cual debe ser entendido como una atribución de desatención o infracción de una norma de cuidado que tiene carácter de general y en tal medida dicha valoración debe ser objetiva, sin que con ello se pueda contrariar la disposición jurídica de nuestro Código Penal contenida en el artículo 12 que prohíbe la responsabilidad objetiva, ya que el análisis y estudio objetivo se realiza sobre la calidad de la norma que se infringe y que impone un deber de cuidado (objetivo), en términos de Feijóo se estaría hablando de la *imputación de un hecho valorado como injusto penal como presupuesto positivo de la culpabilidad, pero no de la declaración de culpabilidad con la consiguiente imputación de la pena*.<sup>5</sup>, pues en igual sentido debe cumplirse con el estudio de las circunstancias del hecho y las personales del autor del hecho.

El ordenamiento jurídico penal, incluye tendencias teóricas con las cuales se fundamenta la presente iniciativa y que corresponden a la misma línea en la que se plantea el cumplimiento de las normas que imponen el deber de cuidado, como lo es la evitabilidad de un hecho considerado evitable y que nos acerca a la órbita de control del individuo, de la predeterminación voluntaria para un acto o un hecho. En ese orden de ideas se debe sostener que el derecho penal en su etapa de conminación busca un comportamiento del ciudadano que respete el derecho y no solo que no infrinja una ley, sino que obliguen al comportamiento adecuado con las condiciones mínimas de cuidado en hechos o actividades que así lo exigen.

Vistas así las cosas, el alicoramiento previo o concomitante al ejercicio de una actividad altamente peligrosa, generadora de riesgos reales, como es la conducción de vehículos o motocicletas, en la que se compromete la vida e integridad

<sup>3</sup> Consideraciones Generales sobre la Norma y el Deber de Cuidado. Resultado Lesivo e impudencia. Bernardo Feijóo. Universidad Externado de Colombia.

<sup>4</sup> Consideraciones Generales sobre la Norma y el Deber de Cuidado. Resultado Lesivo e impudencia. Bernardo Feijóo. Universidad Externado de Colombia. Pág. 236.

<sup>5</sup> Sobre ciertos problemas de culpabilidad en el delito imprudente. Consideraciones Generales sobre la Norma y el Deber de Cuidado. Resultado Lesivo e impudencia. Bernardo feijóo. Universidad Externado de Colombia.

de los agentes que participan en la movilidad, sean estos conductores, pasajeros o peatones, infringe una norma que impone el deber de cuidado y que sin lugar a dudas impide que la alteración física o síquica del individuo con el consumo de bebidas embriagantes o alucinógenas sea considerada como medida de cuidado o previsión para evitar un resultado lesivo en el desarrollo de la actividad, por el contrario dicha imprevisión se estima como GRAVE y bajo tales circunstancias es que se hace necesario que su reglamentación tenga efectos en el derecho penal, como *ultima ratio*.

La Constitución Política, en su artículo 150, faculta al Congreso de la República para hacer las leyes y, en su numeral 1, lo hace específicamente para interpretar, reformar y derogar las leyes.

En desarrollo de tal mandato constitucional, la iniciativa se enmarca en los límites constitucionales que el constituyente primario ha colocado a la labor legislativa y que de cara al *ius puniendi*, respeta, garantiza y protegen los derechos fundamentales a la vida e integridad personal, así como el derecho al debido proceso, la presunción de inocencia y la prohibición de penas degradantes, crueles e inhumanas.

De otra parte y teniendo en cuenta los numerosos fallos constitucionales sobre la materia, es pertinente entrar a aclarar que la consagración de conducta punible de la conducción de vehículos o motocicletas en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias alucinógenas no consagra un tipo penal en blanco de remisión, ya que la descripción típica de la conducta se encuentra integrada al Código Penal.

En la misma línea debe tenerse en cuenta que si bien es cierto existen delitos o conductas punibles de peligro, también es cierto que la existencia de actividades lícitas que implican riesgo supone normas que contienen el cumplimiento de un deber de cuidado, como las actividades a las que esta iniciativa hace referencia y en tal medida su incumplimiento acarrea un reproche de carácter jurídico penal.

### III. Del delito de conducción en estado de embriaguez

Se propone la consagración expresa de la conducta punible, que en el grado de contravención describe la conducción en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias alucinógenas como medida de seguridad vial. Se le da mayor claridad al articulado al determinar qué tipo de conducción ha de realizar el infractor de la norma, así como el tipo de sustancia que ha de consumir o bajo el efecto de qué sustancia ha de encontrarse el infractor.

Se ha estudiado no solo el tipo de implicación que la conducta punible pueda tener no solo respecto de otros delitos o contravenciones sancionadas con pena mayor, sino frente a las sanciones administrativas en las que se pudiere incurrir y frente a las cuales primará la de mayor duración. Dicha disposición corresponde al artículo 134A del Código Penal.

Se integra y establecen las consecuencias jurídicas de la negación del conductor al requerimiento de la autoridad competente para la comprobación del estado de alicoramiento y que corresponden a un nuevo artículo 134C del Código Penal.

1. De la inclusión de una nueva pena en el Código Penal Colombiano: LA PENA DE ARRESTO.

En igual sentido y atendiendo los principios de razonabilidad y proporcionalidad de la pena, se realiza un ajuste a la privación de la libertad, ya que se establece que la misma comporta una pena de arresto entre ocho (8) a treinta días (30), norma que implica una modificación al artículo 35 del Código Penal, en el sentido de crear una nueva pena, para los delitos tipificados en el Código Penal, y que a la luz de los principios del derecho penal, debe en este artículo 35 establecerse de manera general, las condiciones y características de dicha pena, para los delitos para los cuales haya el legislador de definir el arresto como pena principal.

Es menester del legislador integrar un articulado que goce de unidad de materia, coherencia y consecutividad, y que dadas las especiales circunstancias en las que se propone sancionar la conducción de medios motorizados en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias sicoactivas, cuente con fundamento constitucional y legal no solo en lo que se refiere a la disposición especial que crea el tipo penal, sino a la forma como se sanciona dicha conducta, atendiendo en este caso el principio de proporcionalidad, tras realizar un ejercicio de ponderación de los derechos que con dicha disposición resultarían restringidos o limitados.

El artículo 35 del Código Penal establece que “Son penas principales la privativa de la libertad de prisión, la pecuniaria de multa y las demás privativas de otros derechos que como tal se consagran en la parte especial.” De cara al ordenamiento jurídico a una concepción retributiva, de necesidad y proporcionalidad de la pena, como anteriormente se dejó anotado, es necesario que este Congreso entre a analizar de manera estructural la concepción de justicia penal y con ello la de los elementos configurativos de la conducta punible y su relación directa o consecencial con el sometimiento a una pena o sanción punitiva.

Si bien es cierto tanto la pena de prisión como, eventualmente, la sanción de arresto, son penas que privan a la persona del derecho a la libertad, es necesario concebir la segunda de manera formal en el ordenamiento penal con elementos que la diferencian de la pena de prisión, dada la gravedad de la conducta punible, de los derechos vulnerados con la actuación criminal o con las formas atentatorias de los bienes de la víctima, ampliando el concepto de pena a una sanción que pese a originarse en una conducta que No Supera el juicio de reproche social y que la hace injusta y, por lo tanto punible, la consecuencia de antecedente penal que la pena prisión origina en todos los casos, en el de arresto no configuraría tal efecto jurídico, sino en especiales circunstancias de una conducta reitera-

da y que con aplicación del principio de legalidad, deberá establecer de manera expresa la norma penal como proponemos a continuación.

“Artículo 35. Son penas principales la privativa de la libertad de prisión, la de arresto, la pecuniaria de multa y las demás privativas de otros derechos que como tal se consagren en la parte especial”.

En consecuencia, se propone un nuevo artículo del siguiente tenor:

“Artículo 38B. La pena de arresto se sujetará a las siguientes reglas:

1. La pena de arresto tendrá una duración máxima de seis (6) meses.

2. A la pena de arresto le serán aplicables las normas sobre el cumplimiento de la pena de prisión, así como los beneficios penitenciarios que supongan la reducción de la condena presentes en este código.

3. La pena de arresto configura una sanción penal y en ningún caso se tendrá como una medida de seguridad.

4. A la pena de arresto le será aplicable la sustitutiva de arresto domiciliario en los mismos términos del artículo 38 del presente código.

5. La pena de arresto solo generará antecedente penal cuando su aplicación se derive de la sanción a una conducta penal reiterada mínimo tres (3) veces”.

#### IV. Justificación del proyecto de ley

El proyecto de ley encuentra dos tipos de justificaciones, una que obedece a la realidad social y otra que atiende presupuestos y principios del ordenamiento jurídico penal. La primera puede abarcar la aplicación de teorías constitucionalistas, sobre el carácter evolutivo del derecho, sobre el grado de reproche social de una conducta, dados los graves perjuicios que causa en la sociedad ese comportamiento, la necesidad de que mediante la prohibición se logre la disuasión y/o la prevención general del delito, y sumado a ello, el análisis frente a las problemáticas sociales, en las que la respuesta del derecho penal a las problemáticas sociales solo procede como *ultima ratio*.

Actualmente Colombia registra los más altos niveles de violencia, de lesiones determinantes en la vida e integridad de los individuos y en tal sentido es el Estado el titular del establecimiento de medidas garantistas y de protección de los derechos y bienes jurídicos de los que son titulares los miembros de la comunidad, deber al cual se suman los numerosos estudios sobre criminalidad y conductas de resultados lesivos que no siempre se enmarcan en situaciones denominadas de “Conflicto interno” sino aquellas que obedecen al desconocimiento (negación) de la norma de cuidado y cuya infracción se aborda desde el campo de la plena convivencia ciudadana.

Numerosos estudios de asociaciones, fundaciones, federaciones y agremiaciones, tales como la Fe-

deración de Aseguradores Colombianos, Fasecolda, han reflejado la gran preocupación que les asiste por las numerosas muertes producidas en accidentes de tránsito, y en tal medida por aquellas ocasionadas bajo el influjo de bebidas embriagantes.

Según estos estudios, un total de 4.363 víctimas dejaron los accidentes en las vías, en los cuales se reclamó la cobertura del SOAT durante 2007. Ello significa que se presentaron 10 muertes en accidentes de tránsito por cada 100 habitantes, siendo el Departamento más afectado Antioquia con 649 reclamaciones ante el seguro por muerte, seguido del Valle del Cauca con 599 reclamaciones, Cundinamarca con 275 y Santander con 250. “La tasa de mortalidad en las reclamaciones por muerte de SOAT en el Valle del Cauca despierta gran preocupación, dado que por cada 10 mil habitantes de esta región cerca de 2,77 personas perdieron su vida a causa de un percance en las vías, mientras que en Antioquia fue de 1,1 muertes por cada 10 mil habitantes”, se sostiene en el citado estudio.

Por su parte, el Fondo de Prevención Vial Nacional manifestó igualmente su preocupación por los altos índices de accidentalidad cuya ocurrencia ha tenido relación con el consumo de alcohol. El estudio del Fondo registra que a julio de 2008, los accidentes en los que los conductores han presentado alicoramiento han aumentado y tan solo en el mes de junio las autoridades reportaron 803 vehículos inmovilizados debido al estado de alicoramiento de sus conductores, de los cuales 411 presentaron grado de alcoholemia, 265 2<sup>do</sup> grado y 123 3<sup>er</sup> grado.

Este proyecto de ley pretende en primer lugar, elevar a rango legal con sanción penal, como Delito Autónomo, la **conducción de vehículo automotor bajo el influjo de alcohol y/o sustancias tóxicas psicotrópicas**, conducta altamente rechazada por la sociedad colombiana, y considerada gravemente atentatoria contra los derechos a la vida, a la integridad física, a la seguridad pública, entre otras múltiples garantías, y cuya antijuridicidad material actualmente depende, en el actual ordenamiento jurídico penal, de que las consecuencias derivadas de su comisión, se adapten típicamente como agravante para los delitos de homicidio culposo y/o lesiones personales culposas.

En consecuencia, buscando darle articulación normativa a la protección de los diferentes bienes jurídicos que eventualmente puedan ser lesionados o puestos en peligro con la realización de dicha conducta, y ante la obligación de que el legislador conciba en la evolución del derecho, la realidad social y constitucional, y a partir de esta construya una realidad legal, como desarrollo jurídico de la protección al individuo y en sí a la comunidad, el proyecto incluye varios artículos con los cuales no solo se crea la disposición normativa en la que se tipifica el delito de **“Conducción de vehículo automotor bajo el influjo de alcohol y/o sustancias tóxicas psicotrópicas”**, sino que de manera integral y ante la pena que se pretende establecer

para la conducta, como lo es el Arresto, se crean las reglas que rigen dicha sanción, con criterios diferenciadores frente a la pena de Prisión, teniendo en cuenta que con las dos sanciones se priva del derecho a la libertad.

En tercer lugar, ante la actual descripción típica de los delitos de homicidio culposo y lesiones personales, el proyecto modifica los artículos 109 y 120 del Código Penal, en el sentido de establecer una pena principal de prisión para cuando la conducta se ha desplegado con utilización de medios motorizados o arma de fuego, ampliándola en el caso del homicidio culposo, de treinta y seis (36) meses (mínimo) a ciento ocho (108) meses (máxima), a una duración de cinco (5) años (mínima) a diez (10) años (máxima).

Por último y sin que resulte menos importante, la iniciativa busca incorporar en el artículo 110, de los agravantes del homicidio culposo y las lesiones personales, circunstancias que atentan gravemente contra la seguridad vial, que desconocen la normatividad que la ley ha establecido para el ejercicio diligente y cuidadoso de una actividad de alto riesgo como lo es, la conducción de un vehículo automotor; tales circunstancias corresponden a:

a) Si al momento de cometer la conducta el agente no es titular de la licencia de Conducción exigida por la ley o su licencia había sido cancelada, suspendida o retenida y la causa de ello no ha sido superada. En este caso, en el numeral 3, se establece que la pena se aumentará de una tercera parte a la mitad. Frente a este agravante es necesario aclarar que en sentido general ya existía en el Código Penal, pero la modificación se presenta en el sentido, de ampliar las circunstancias que pueden presentarse de cara a la ilegalidad o irregularidad que la licencia de conducción presente, y que en tal medida extenderá los efectos de la ilegalidad a la conducción misma.

b) Si al momento de cometer la conducta el agente se niega a someterse a los exámenes o pruebas destinadas a establecer la existencia del influjo de alcohol y/o sustancias tóxicas psicotrópicas. En este caso, el numeral 6 (nuevo), establece que la pena se aumentará de una tercera parte a la mitad.

De cara a la creación de este agravante, es necesario resaltar que uno de los obstáculos con los que cuenta actualmente la policía, en el ejercicio del control a los conductores, es el de la negativa de la persona a la práctica de la prueba, situación que resulta incomprensible, cuando de la existencia de dicha prueba, es que se deriva el cumplimiento de la demostración de la conducción bajo el influjo de dichas sustancias, con el respeto de los principios constitucionales del debido proceso y el *indubio pro reo*, los cuales hacen parte especial de la filosofía de nuestro ordenamiento penal, y que ante la norma vigente deben gozar de plenas garantías, no sólo para el conductor, sino para la autoridad competente, que es quien, en ejercicio de su función, debe proteger la ciudadanía en general y al mismo individuo en particular.

c) Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba incurso en una violación a las normas de tránsito y ello haya sido determinante para su ocurrencia. En este caso, el numeral 7 establece que la pena se aumentará de una sexta parte a la mitad.

Como en el anterior caso, la actividad de la conducción, exige el mayor deber de cuidado, y por ello, el respeto y cumplimiento de la normatividad existente en materia de tránsito, es elemento esencial para garantizar seguridad en el ejercicio de una actividad de tan alto nivel de riesgo.

En el mismo sentido, y como se dejó mencionado en la primera parte de este acápite, para la conducción bajo el influjo de alcohol y/o sustancias tóxicas psicotrópicas, se establece como sanción la pena de Arresto, a la cual se le establece un régimen aplicable a su cumplimiento en un nuevo artículo **38A**, teniendo en cuenta, que las reglas generales han de ser fijadas por el legislador, que eventualmente, tendrá la facultad constitucional de crear otro tipo de delitos que dadas las consideraciones, elementos y características propias del tipo, podrán ser sancionadas con esta misma pena. En consecuencia, dichas reglas a las cuales estará sujeta la pena de arresto, son:

1. La pena de arresto tendrá una duración máxima de seis (6) meses.

2. A la pena de arresto le serán aplicables las normas sobre el cumplimiento de la pena de prisión, así como los beneficios penitenciarios que supongan la reducción de la condena presentes en este código. Esta regla obedece a la aplicación del principio de proporcionalidad, teniendo en cuenta que si la pena de Prisión, en la ley penal vigente goza de dichos beneficios, la de arresto, que pretende y concibe un grado menor de sanción, deberá estar sujeta a los mismos.

3. A la pena de arresto le será aplicable la sustitutiva de arresto domiciliario en los mismos términos del artículo 38 del presente código. Su aplicación no operará cuando la conducta por la que se ha sancionado sea reiterada. En este sentido, y tras la aplicación de los principios de proporcionalidad y equidad, ha de tenerse en cuenta lo dispuesto por el artículo 68A del Código Penal, en el sentido de que a quienes hallándose responsables del delito de conducción bajo el influjo de alcohol y/o sustancias tóxicas psicotrópicas e incurrieran en la misma conducta por segunda vez, dicha reiteración, excluye la aplicación de los subrogados penales o mecanismos sustitutivos de la pena privativa de la libertad, en este caso del arresto, a los que hace referencia el artículo 68A del Código Penal, adicionado por el artículo 32 de la 1142 del 2007.

En este sentido, como en el caso de la prisión, en la aplicación de la pena de arresto, no se concederán los subrogados penales o mecanismos sustitutivos de la pena, tampoco de la prisión domiciliaria, como sustitutiva de la prisión; ni habrá lugar a ningún otro beneficio o subrogado penal judicial o administrativo, cuando LA CONDUCTA SEA REITERADA.

4. La pena de arresto solo generará antecedente penal cuando su aplicación se derive de la sanción a una conducta penal reiterada mínimo tres (3) veces.

En cuanto a esta regla, es necesario referir que la norma constitucional en su artículo 248 ha dispuesto que: *“Únicamente las condenas proferidas en sentencias judiciales en forma definitiva tienen la calidad de antecedentes penales y contravenionales en todos los órdenes legales”*.

De cara a este mandato constitucional ha de interpretarse que las únicas providencias que pueden causar un antecedente penal, son las sentencias judiciales, y en la misma vía podrá interpretarse que sumado a este requisito para la existencia de un antecedente penal, el legislador podrá desarrollar legalmente una reglamentación para esos antecedentes y la regla que no podrá entonces desconocerse es la que contiene el mandato de que un antecedente judicial no podrá ser causado por una providencia diferente a la de una SENTENCIA DEFINITIVA, es decir, en firme.

Las anteriores consideraciones deben ser tenidas en cuenta para que no se interprete erróneamente sobre lo que abarca dicha norma constitucional, en el sentido de eventualmente considerar que lo que ha de interpretarse de la norma sea, el que todas las sentencias judiciales deben generar antecedente penal, sin excepción alguna, pues en ese caso no estaremos interpretando lo que dice realmente la norma, sino que estaremos tal vez, adicionando lo que efectivamente contiene la disposición.

De otra parte un tipo de interpretación en tal vía, constituiría en principio una limitación a la facultad del legislador para desarrollar el mandato constitucional, que con una disposición legal, como la que se pretende aprobar a través del proyecto, lograría hacer efectivos los principios constitucionales y del derecho penal, en el que dada la sana discusión sobre la materia, ha de entenderse como criterios de proporcionalidad y necesidad para la determinación punitiva, reglas diferenciadoras entre una y otra sanción, para nuestro caso, unas diferencias entre la pena de prisión que dada su duración, el establecimiento en el que ha de cumplirse la pena y los subrogados o beneficios que han de aplicarse en su cumplimiento, deben tener no solo articulación con una pena como la de arresto que supone un menor nivel de gravedad en la privación de la libertad dada su duración, que en términos generales se ha establecido entre 8 días y seis (6) meses, así como el lugar de cumplimiento de la pena, que ha de ser en una estación de policía, y la aplicación de los subrogados, siempre y cuando la conducta por la que se ha sancionado, no sea reiterada, como se describe en el siguiente numeral.

5. La pena de arresto deberá cumplirse en la estación de policía del domicilio del sentenciado.

En el mismo sentido y tras la preocupación de algunos frente a los peligros que para la defensa del inculpado, acusado, enjuiciado, pudiese repre-

sentar admitir la existencia jurídica de los delitos de peligro, la Corte Suprema de Justicia aborda el tema en sentencia más reciente fechada el 15 de septiembre de 2004, en los siguientes términos:

*“...Si bien en los delitos de peligro presunto el legislador presume la posibilidad de daño para el bien jurídico tutelado, lo cierto es que tal presunción “no puede ser de aquellas conocidas como juris et de jure, es decir, que no admiten prueba en contrario, porque el carácter democrático y social del Estado de derecho, basado, ante todo, en el respeto a la dignidad humana (artículo 1° de la Constitución), así lo impone, en tanto tal especie de presunción significa desconocer la de inocencia y los derechos de defensa y contradicción”*<sup>6</sup>.

*“Al contrario, al evaluarse judicialmente los contornos de la conducta es ineludible establecer qué tan efectiva fue la puesta en peligro. En otro lenguaje, frente a un delito de peligro debe partirse de la base de que la presunción contenida en la respectiva norma es iuris tantum, es decir, que se admite prueba en contrario acerca de la potencialidad de la conducta para crear un riesgo efectivo al bien jurídico objeto de tutela”*.

Por lo anterior, ha de afirmarse que superado el test de necesidad jurídica de creación de la norma por el reproche social y la puesta en peligro de los bienes jurídicamente tutelados por la Constitución y la ley, también ha de superarse el que genere la conveniencia de establecer en el ordenamiento jurídico penal delitos de peligro, en los cuales permanecen intactas las garantías procesales para los individuos, como en el caso que se somete a consideración de la honorable Plenaria, dada la importancia que jurídicamente ha de atribuírsele a la prueba del influjo de alcohol y/o sustancia tóxica psicotrópica, la cual permitirá establecer si existe o no dicha sustancia en el grado que establece la norma como punible, o en su defecto le permitirá al conductor demostrar que no existe tal afectación a su organismo y que puede continuar en el ejercicio de la actividad de conducción, dado que no ha transgredido en ningún momento la norma.

Teniendo en cuenta dichas tesis y la evolución que dogmáticamente ha tenido el derecho penal, resulta pertinente, traer a colación lo recientemente expuesto por la Corte Suprema de Justicia en fallo del 21 de octubre de 2009, en trámite de casación, en cuanto a los delitos de peligro:

*“... 5. La dogmática jurídico-penal ha elaborado diferentes clasificaciones de los tipos penales, una de las cuales se hace a partir del bien jurídico tutelado, motivo por el cual distingue entre delitos de lesión y de peligro(24), problemática atendida por la jurisprudencia y que la ha llevado a considerar que los delitos de lesión son aquellos que comportan la destrucción o mengua del bien jurídico protegido, como ocurre con los establecidos en los artículos 103 (homicidio - vida) o 239 (hurto - patrimonio económico) de la Ley 599 de 2000, respectivamente.*

<sup>6</sup> Sentencia de la Corte Suprema de Justicia. Sala Penal del 15 de septiembre de 2004. Radicación 21064.



Por su parte, los delitos de peligro (25) se caracterizan porque la conducta comporta la amenaza o puesta en riesgo del bien jurídico objeto de protección. Se dividen en delitos de peligro presunto y delitos de peligro concreto o demostrable.

(i) Delitos de peligro presunto. En estos, el legislador presume la posibilidad de daño para el bien jurídico tutelado. Como, entre otros los contenidos en los artículos 471 (conspiración), 434 (asociación para la comisión de un delito contra la administración pública) y 365 (porte ilegal de armas) de la Ley 599 de 2000.

...

(ii) Delitos de peligro concreto o demostrable. En estos, es menester que se demuestre la efectiva ocurrencia del peligro para el bien jurídico protegido. Entre ellos se encuentra v. gr. el incendio establecido en el artículo 350 de la Ley 599 de 2000, el cual requiere que la conducta de prender fuego en cosa mueble se produzca —con peligro común—, por manera que se debe demostrar que se ha creado con la referida conducta un riesgo para la colectividad(26).

La sistemática penal ha venido evolucionando en materia de los delitos de peligro porque en un principio se entendió como suficiente para su consumación la comprobación de la amenaza, el riesgo, el probable daño o perjuicio (Escriva), la lesión potencial (Rocco, Bettiol, Berinstain), en tanto que en la actualidad se exige la puesta en peligro del bien (Mir), peligro que debe ser frente al bien jurídico y no al objeto material.

En la cotidianeidad se presentan múltiples actividades que cabe considerar como peligrosas. Algunas de ellas gozan de permisibilidad legal y a veces social: en la industria, en los medios de circulación, en los deportes. Y no se prohíben mientras se practiquen dentro de ciertos límites reguladores de las mismas, por ejemplo observando la *lex artis*, que las muestran como adecuadas.

La construcción de los tipos de peligro significa un notorio avance de las barreras penales para la protección de algunos bienes jurídicos que de no ser así, quedarían en el limbo.

En los delitos de peligro colectivo en general, señala la doctrina (27), lo característico de la conducta típica es que sancionan conductas que el legislador considera que implican la creación de un peligro para la vida o integridad de una colectividad indeterminada de personas y un peligro indeterminado en cuanto a los resultados lesivos, pues no es posible saber qué concretos resultados podían haberse derivado de la conducta peligrosa. Además, si el peligro creado por el sujeto puede referirse a un objeto u objetos determinados, cuya efectiva lesión se ha representado el sujeto como consecuencia (sea principal o accesoria) de su acción, eentonces el tipo aplicable es el delito doloso”<sup>7</sup> (Subrayas fuera de texto).

Decantada parte de la dogmática jurídico penal, aceptada por la honorable Corte Suprema de Justicia en Sala Penal, en cuanto a la existencia de los delitos de peligro y su clasificación, encuentra plena competencia el Congreso de la República, para crear una norma que tipifique una conducta que atenta de manera categórica contra un conjunto de bienes jurídicos y que no obedece a una consideración caprichosa del reproche social, sino a una actuación del legislativo en la medida en que busca evitar la ocurrencia del delito y la efectiva lesión del derecho, consideraciones estas que explican la constitucionalidad del proyecto de ley.

Atentamente;

Roy Barreras Montealegre,  
Senador de la República.

SENADO DE LA REPÚBLICA  
SECRETARÍA GENERAL

Tramitación Leyes

Bogotá, D. C., 13 de abril de 2011

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 253 de 2011 Senado, por medio de la cual se introduce en la Ley 599 de 2000, el delito de conducción bajo el influjo de alcohol y/o sustancias tóxicas psicotrópicas, se modifican los artículos 109, 110, 120, 35 y 38 del Código Penal y se modifica la Ley 906 de 2004 en cuanto a las normas procedimentales en caso de flagrancia, como medidas para la seguridad vial en Colombia, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE  
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 13 de abril de 2011

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Primera Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional, con el fin de que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cúmplase.

El Presidente del Honorable Senado de la República,

Armando Benedetti Villaneda.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

<sup>7</sup> Corte Suprema de Justicia – Sala Penal. Casación fallo del 21 de octubre de 2009. Magistrado Ponente Yesid Reyes Bastidas. Radicación 29655.

# PONENCIAS

## INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 140 DE 2010 SENADO

*por la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 de 2003.*

Bogotá, D. C., 6 de abril de 2011

Doctor

ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA

Presidente

Senado de la República

Ciudad.

**Referencia:** Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 140 de 2010 Senado, *por la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 de 2003.*

Señor Presidente:

En virtud a la solicitud realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del honorable Senado de la República y con fundamento en los artículos 174, 150 y 175 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 140 de 2010 Senado, *por la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 de 2003.*

### Propósito del proyecto

Sostiene el proyecto que la Ley 856 de 2003, la cual es objeto de la adición contemplada en este proyecto, mantuvo el espíritu de la Ley 1ª de 1991, adicionándole la ampliación, rehabilitación y mantenimiento de vías de acceso terrestre, férrea y fluvial a los puertos públicos dentro de la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zona de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, dentro de la destinación exclusiva en la ejecución de dragados de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a los puertos públicos a cargo de la Nación.

Sin embargo, la ley fue específica al adicionar dos párrafos que se refieren exclusivamente a los Puertos de Barranquilla y Cartagena, sin incluir un puerto de gran importancia como Puerto Bolívar, para que de la destinación del 80% de los recursos de la Nación se destinara a las necesidades de estos dos puertos.

Al respecto expone que las condiciones geográficas de la Alta Guajira son difíciles y que el acceso al puerto privado de Puerto Bolívar es la misma que conduce al puerto público por donde ingresa todo el comercio a la zona especial aduanera de La Guajira, aclara que la vía de acceso de Uribia a Puerto Bolívar es un componente vital para desarrollo del departamento, debido a lo que representa el comercio en la vida económica de la región.

En consecuencia, el proyecto tiene como finalidad adicionar el párrafo 5° al artículo 1° de la

Ley 856 de 2003, el cual autorizaría a Invías a invertir la contraprestación que reciba de Puerto Bolívar, en La Guajira, por concepto de zona de uso público e infraestructura en la vía de acceso a este puerto y a Puerto Nuevo.

### Sustento constitucional y legal

La Constitución Nacional establece, en su artículo 2°, que entre los fines esenciales del Estado se encuentra la promoción de la prosperidad general. Teniendo esto como consideración, la Ley 1ª de 1991 fue expedida para mejorar el funcionamiento de los puertos nacionales, toda vez que la Nación dejó de operar los mismos para entregarlos en concesión. De esta manera se buscó elevar la productividad de los puertos. El presente proyecto tiene como fin mejorar la vía de acceso al puerto público de La Guajira, esto busca reducir los sobrecostos de los fletes y ayudar al desarrollo económico de ese departamento.

En cuanto al marco legal, la modificación de la Ley 856 de 2003 que contempla el presente proyecto implica, a su vez, una modificación al artículo 7° de la Ley 1ª de 1991, *por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones.*

Este artículo se refiere al monto de la contraprestación, expresando que periódicamente el Gobierno Nacional definirá por vía general en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deban dar quienes se beneficien con las concesiones portuarias, otorgando esta contraprestación a la Nación y a los Municipios o Distritos donde opere el puerto en proporción de un ochenta por ciento (80%) a la primera y un veinte por ciento (20%) a la segunda.

Las modificaciones que realizó la Ley 856 de 2003, al artículo 7° de la Ley 1ª de 1991 incluyen la de cambiar la destinación del ochenta por ciento (80%) de las contraprestaciones que recibe la Nación. De esa manera, la totalidad de esta contraprestación la recibe ahora la Nación a través de Invías.

La ley también adicionó la ampliación, rehabilitación y mantenimiento de vías de acceso terrestre, férrea y fluvial a los puertos públicos dentro de los fines a los cuales se puede destinar la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zona de uso público e infraestructura. Por último, la ley fue específica al adicionar dos párrafos que se refieren exclusivamente a los Puertos de Barranquilla y Cartagena para que de la destinación del 80% de los recursos de la Nación se destinarán a las necesidades de estos dos puertos.

En ese orden de ideas, este proyecto pretende adicionar un párrafo que se refiera exclusivamente a la vía de acceso a Puerto Bolívar, pues la misma conduce al puerto público de la Alta Guajira.

### La vía de acceso a Puerto Bolívar en La Guajira

Las vías de acceso a los puertos son de suma importancia, toda vez que su no mantenimiento puede ocasionar accidentes, encallamientos, restricciones de acceso y como consecuencia sobrecostos y desvíos de tarifas de tráficos a puertos de la región, afectando la economía nacional y la competitividad de los puertos colombianos.

En efecto, de nada sirve contar con puertos eficientes si las vías de acceso a ellos no son adecuadas, lo que sin duda causa sobrecostos en los fletes generando un incremento en la operación de transporte de las cargas.

El presente proyecto se refiere a la vía de acceso a Puerto Bolívar. Este puerto, recibe barcos hasta de 180.000 toneladas de peso muerto, con 300 metros de eslora y 45 metros de manga.

Su canal navegable tiene 19 metros de profundidad, 225 metros de ancho y cuatro kilómetros de largo. Las instalaciones principales del puerto son: la estación de descargue del tren, tres apiladores - reclamadores y el cargador lineal de barcos que deposita el carbón en las bodegas de los buques. La rata anual promedio de cargue actual es de 5.900 toneladas por hora con picos hasta de 9.000 toneladas por hora. El puerto cuenta, además, con un muelle de suministros para recibir barcos hasta de 30.000 toneladas, con maquinaria, repuestos, combustibles y otros materiales para la operación minera.

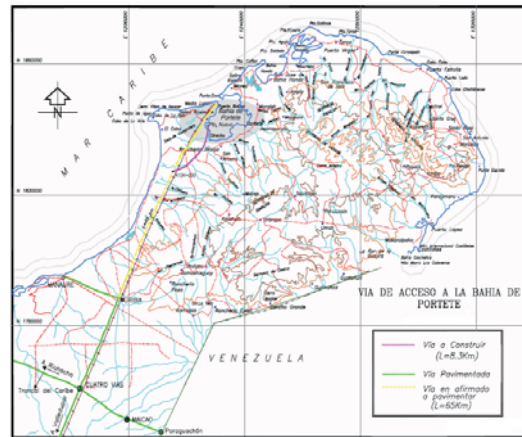
Ahora bien, la región portuaria de Bahía Portete, donde se encuentran Puerto Bolívar y Puerto Nuevo, se caracteriza por tener una alta participación en la movilización de carga por el modo marítimo. En el año 2004, por esta zona se tuvo el 29,1% del tráfico por región portuaria de comercio exterior colombiano, por la cual principalmente se realiza exportación de carbón.

Así las cosas, se debe entender que existen dos vías de acceso fundamentales para el presente proyecto: la vía de acceso a Puerto Bolívar y la vía de acceso a Puerto Nuevo.

La primera, la vía de acceso a Puerto Bolívar, mencionada en el parágrafo propuesto por el presente proyecto, es la vía conocida como La Mina – Cuatrovías – Uribia – Puerto Bolívar. Esta fue construida para la entrada de equipos necesarios para las obras de La Mina y explotación anticipada de carbón, una vez entró en operación el Complejo El Cerrejón Zona Norte, se convirtió en una carretera de uso público, conectando las poblaciones del Norte de La Guajira y el resto del departamento.

La vía se encuentra pavimentada desde La Mina hasta Uribia, el tramo La Mina – Cuatrovías fue realizado por la Asociación Carbocol – Intercor, el tramo Cuatrovías – Uribia por el Municipio de Uribia con participación de dicha asociación y el tramo Uribia – Puerto Bolívar se encuentra en afirmado, al cual le hace mantenimiento la empresa Cerrejón, cuyo costo anual asciende a US \$330.000.

El mapa que a continuación se expone, señala la ubicación de Cuatro Vías, Uribia, Puerto Bolívar y la vía que por estos puntos corre, la cual comprende de la vía de acceso a Puerto Bolívar.



Esta vía constituye un eje estratégico para el desarrollo económico del Norte de La Guajira, en especial los sectores turísticos, minero y pesquero, facilitará el acceso a los servicios sociales de comunidades indígenas tradicionalmente aisladas y permitirá hacer realidad el sueño de todos los guajiros de lograr la integración de la Zona de la Alta Guajira con el sur del Departamento y el resto del país.

Si en el mapa se ubica Cuatro Vías, se puede seguir hacia el norte, la línea verde que se torna amarilla. Todo esto es la vía de acceso a Puerto Bolívar, una vía privada que pertenece a la empresa Cerrejón por concesión.

Ahora bien, es de notar que la exposición de motivos del proyecto de ley, hace referencia a la vía de acceso al puerto público, el cual es Puerto Nuevo. Esta vía comprende el acceso a la Bahía Portete, el cual se realiza a través de un carreteable que partiendo de la abscisa K134+000 de la vía Uribia – Puerto Bolívar, llega a la localidad de Puerto Nuevo, ubicada a 8 km del punto de desvío y de ahí por una trocha hasta la localidad de Portete a 14 km de distancia.

Es decir, de la vía de acceso a Puerto Bolívar nace un corto tramo el cual comprende el acceso a Puerto Nuevo. En otras palabras, la vía de acceso a Puerto Nuevo es la misma vía de acceso a Puerto Bolívar hasta el punto K134+000, lugar en el cual se desprende el carreteable que lleva a Puerto Nuevo.

En el mapa se destaca cómo en el punto K134+000 la vía se bifurca, continuando por un lado a Puerto Bolívar y por el otro a Puerto Nuevo. El punto K134+000 está marcado en el mapa para lograr ubicarlo y de ahí nace una vía designada en morado, la cual conduce a Puerto Nuevo. Es imperiosa la necesidad de construir en su totalidad la vía que partiendo del K134+000 llega la Portete, ya que en época de invierno es imposible su transitabilidad y en época de verano se dificulta su uso por los vehículos de carga que transportan hacia la

ciudad de Maicao las mercancías que ingresan por Puerto Nuevo a la Zona Aduanera Especial de La Guajira.

En resumen, la vía de acceso a Puerto Nuevo es la misma vía de acceso a Puerto Bolívar hasta el punto K134+000, lugar en el cual se desprende el carretable que lleva a Puerto Nuevo. La importancia de las vías de acceso ya fue argumentada y la misma es predicable de Puerto Nuevo. Sin embargo, parte de la vía de acceso a Puerto Nuevo la constituye el tramo La Mina – Cuatro Vías – Uribia – Puerto Bolívar, el cual pertenece al sector privado.

### Proposición

De acuerdo con las consideraciones expuestas, solicito a los honorables Senadores dar segundo debate al Proyecto de ley número 140 de 2010, por la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 de 2003.

De los honorables Senadores,

*Juan Lozano Ramírez,*  
Senador de la República.

### TEXTO DEFINITIVO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 140 DE 2010

*por la cual se modifica el artículo 1° de la Ley  
856 de 2003.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese el parágrafo 5° al artículo 1° de la Ley 856 de 2003, el cual quedará así:

Artículo 1°. *Monto de la contraprestación.* Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.

Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y a los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será: De un ochenta por ciento (80%) a la entidad Nacional, y un veinte por ciento (20%) a los municipios o distritos, destinados a inversión social. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá en su totalidad el Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces.

En el caso de San Andrés la contraprestación del veinte por ciento (20%) por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público se pagará al departamento por no existir municipio en dicha isla.

Parágrafo 1°. La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de

Vías, Invías, o quien haga sus veces, se destinará especialmente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.

Parágrafo 2°. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de que otras entidades incluida Cor-magdalena, concurren con financiación y realización de obras necesarias.

Parágrafo 3°. La ejecución de los recursos por percibir y los que se perciban por concepto de las contraprestaciones a que se refiere el presente artículo, a partir de la vigencia de la presente ley por cada puerto, se hará en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto para financiar las actividades a que se refiere el parágrafo 1° del presente artículo.

Parágrafo 4°. El Canal de acceso al puerto de Cartagena, incluido el Canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras complementarias y de mitigación del impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo 1° del presente artículo.

Parágrafo 5°. El Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zona de uso público e infraestructura de Puerto Bolívar en La Guajira, para el mantenimiento, construcción y funcionamiento de la vía pública de acceso a Puerto Bolívar y Puerto Nuevo, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo 1° del presente artículo.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga las normas que le sean contrarias.

De los honorables Senadores,

*Juan Lozano Ramírez,*  
Senador de la República.

### TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 140 DE 2010

*por la cual se modifica el artículo 1° de la Ley  
856 de 2003.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese el parágrafo 5° al artículo 1° de la Ley 856 de 2003, el cual quedará así:

Artículo 1°. *Monto de la contraprestación.* Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.

Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y a los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será: De un ochenta por ciento (80%) a la entidad Nacional, y un veinte por ciento (20%) a los municipios o distritos, destinados a inversión social. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá en su totalidad el Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces.

En el caso de San Andrés la contraprestación del veinte por ciento (20%) por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público se pagará al departamento por no existir municipio en dicha isla.

Parágrafo 1°. La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, se destinará especialmente a la ejecución de obras y mantenimiento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.

Parágrafo 2°. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de que otras entidades incluida Comagdalena, concurren con financiación y realización de obras necesarias.

Parágrafo 3°. La ejecución de los recursos por percibir y los que se perciban por concepto de las contraprestaciones a que se refiere el presente artículo, a partir de la vigencia de la presente ley por cada puerto, se hará en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto para financiar las actividades a que se refiere el parágrafo 1° del presente artículo.

Parágrafo 4°. El Canal de acceso al puerto de Cartagena, incluido el Canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras complementarias y de mitigación del

impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo 1° del presente artículo.

Parágrafo 5°. El Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zona de uso público e infraestructura de Puerto Bolívar en La Guajira, para el mantenimiento, construcción y funcionamiento de la vía pública de acceso a Puerto Bolívar y Puerto Nuevo, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo 1° del presente artículo.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga las normas que le sean contrarias.

De los honorables Senadores,

*Juan Lozano Ramírez,*

Senador de la República.

**TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN  
PRIMER DEBATE COMISIÓN SEGUNDA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE SENA-  
DO DE LA REPÚBLICA PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 140 DE 2010 SENADO**

*por la cual se modifica el artículo 1° de la Ley  
856 de 2003.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese el parágrafo 5° al artículo 1° de la Ley 856 de 2003, el cual quedará así:

Artículo 1°. *Monto de la contraprestación.* Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben pagar quienes obtengan una concesión o licencia portuaria, por concepto del uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público y por concepto del uso de la infraestructura allí existente.

Las contraprestaciones por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público las recibirá la Nación a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, incorporándose a los ingresos propios de dicha entidad, y a los municipios o distritos donde opere el puerto. La proporción será: De un ochenta por ciento (80%) a la entidad Nacional, y un veinte por ciento (20%) a los municipios o distritos, destinados a inversión social. Las contraprestaciones por el uso de la infraestructura las recibirá en su totalidad el Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces.

En el caso de San Andrés, la contraprestación del veinte por ciento (20%) por el uso y goce temporal y exclusivo de las zonas de uso público se pagará al departamento por no existir municipio en dicha isla.

Parágrafo 1°. La contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructura a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, o quien haga sus veces, se destinará especialmente a la ejecución de obras y manteni-

miento para la protección de la zona costera, dragado de mantenimiento y/o profundización, construcción y/o mantenimiento de estructuras hidráulicas de los canales de acceso a todos los puertos a cargo de la Nación, para el diseño, construcción, ampliación, rehabilitación y mantenimiento de las vías de acceso terrestre, férrea, acuático y fluvial a los puertos del respectivo distrito o municipio portuario y a las obras de mitigación ambiental en el área de influencia tanto marítima como terrestre.

Parágrafo 2°. El canal de acceso del Puerto de Barranquilla y sus obras complementarias estarán a cargo de la Nación, para lo cual podrán destinar los recursos a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de que otras entidades incluida Comagdalena, concurren con financiación y realización de obras necesarias.

Parágrafo 3°. La ejecución de los recursos por percibir y los que se perciban por concepto de las contraprestaciones a que se refiere el presente artículo, a partir de la vigencia de la presente ley por cada puerto, se hará en una proporción igual al valor de la contraprestación aportada por cada puerto para financiar las actividades a que se refiere el parágrafo 1° del presente artículo.

Parágrafo 4°. El Canal de acceso al puerto de Cartagena, incluido el Canal del Dique, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zonas de uso público e infraestructuras en obras complementarias y de mitigación del impacto ambiental, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo 1° del presente artículo.

Parágrafo 5°. El Instituto Nacional de Vías, Inviás, o quien haga sus veces, podrá invertir la contraprestación que reciba la Nación por concepto de zona de uso público e infraestructura de Puerto Bolívar en La Guajira, para el mantenimiento, construcción y funcionamiento de la vía pública de acceso a Puerto Bolívar y Puerto Nuevo, de acuerdo con lo previsto en el parágrafo 1° del presente artículo.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga las normas que le sean contrarias.

COMISIÓN SEGUNDA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
SENADO DE LA REPÚBLICA

El texto transcrito fue el aprobado en primer debate en Sesión Ordinaria de la Comisión Segunda del Senado de la República, el cinco (5) de abril del año dos mil once (2011), según consta en el Acta número 29 de esa fecha.

El Presidente Comisión Segunda Senado de la República,

*Guillermo García Realpe.*

El Vicepresidente Comisión Segunda Senado de la República,

*Camilo Romero.*

El Secretario General Comisión Segunda Senado de la República,

*Diego Alejandro González González.*

**INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO  
DEBATEAL PROYECTO DE LEY NÚMERO  
193 DE 2010 SENADO**

*por medio de la cual se rinde honores al municipio de Armero, Guayabal, con ocasión del vigésimo quinto aniversario de la tragedia del desaparecido municipio de Armero.*

Bogotá, D. C., 6 de abril de 2011

Doctor

ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA

Presidente

Senado de la República

Ciudad.

**Referencia:** Informe de ponencia para segundo debate al **Proyecto de ley número 193 de 2010 Senado**, por medio de la cual se rinde honores al municipio de Armero-Guayabal, con ocasión del vigésimo quinto aniversario de la tragedia del desaparecido municipio de Armero.

Respetado Presidente:

En virtud a la solicitud realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del honorable Senado de la República y con fundamento en los artículos 174, 150, y 175 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 193 de 2010 Senado, por medio de la cual se rinde honores al municipio de Armero, Guayabal, con ocasión del vigésimo quinto aniversario de la tragedia del desaparecido municipio de Armero.

**Introducción**

Hoy, al hacer una evaluación del municipio y con ocasión de la conmemoración del vigésimo quinto aniversario de la tragedia, el resultado parece injusto. En efecto, el Estado lejos de observar un comportamiento fiscal vehemente e incluyente con los habitantes que vivieron el crítico impacto de la naturaleza, surge inclemente ante la nueva tragedia personal de algunos de sus habitantes, personas honradas que en el pasado tuvieron que vivir el trauma de un desastre natural de enormes magnitudes, y que hoy se ven expuestos al nuevo trauma de no poder disfrutar plenamente sus días de vejez con dignidad y en recompensa por haber dedicado su vida a trabajar por y para el Estado colombiano.

El 13 de noviembre de 1985, el país fue testigo del peor desastre natural que hemos vivido en nuestros 200 años de historia, cuando el Nevado del Ruiz hizo erupción, llevando a su paso desolación, una gran pérdida de vidas humanas, y la destrucción total de un municipio que a esa fecha se fijaba como un distrito responsable con sus obligaciones fiscales.

Luego de la destrucción de Armero, el Gobierno—mediante el Decreto número 015 del 13 de noviembre de 1986—creó el municipio de Armero, Guayabal, al que trasladó los pasivos pensionales de los sobrevivientes que dejó la tragedia. Sin embargo, en el ejercicio se omitió determinar los re-

cursos necesarios para cancelar las diferentes pensiones que se debían otorgar a los habitantes quienes se encontraban empleados y/o pensionados en las diferentes entidades públicas de Armero.

Como consecuencia de lo anterior, hoy el municipio de Armero, Guayabal (Tolima), se encuentra inmerso en una crisis fiscal que amenaza su continuidad y su futuro es incierto y preocupante. Por ello, hoy sentimos la responsabilidad social de ayudar a este distrito.

En un país centralista como lo ha sido históricamente Colombia, los pequeños municipios han debido vivir de las asignaciones departamentales o del Presupuesto Nacional. Por lo tanto, a propósito del vigésimo quinto aniversario de la tragedia del desaparecido municipio de Armero he decidido avanzar en la presentación de un proyecto de ley, que busca el mejor ánimo y apertura del ejecutivo para lograr como resultado una norma que permita salvar el municipio de Armero, Guayabal, de su destrucción política.

#### **Fundamento constitucional y legal**

El Congreso de la República, de acuerdo con varias sentencias emanadas de la Corte Constitucional, es autónomo en la aprobación de leyes relativas al tema del gasto público, sin que se contemple ninguna obligación, exigencia o mandato imperativo al Gobierno Nacional para alterar los presupuestos, que son de iniciativa gubernamental.

Por lo anterior, el Proyecto de ley número 193 de 2010 Senado, *por medio de la cual se rinde honores al municipio de Armero, Guayabal, con ocasión del vigésimo quinto aniversario de la tragedia del desaparecido municipio de Armero*, presentado ante la honorable Comisión Segunda del Senado de la República, se ajusta a las ordenanzas establecidas como la Sentencia C-947 de 1999 de la Corte Constitucional, la Sentencia C-490 de 1994 de la Corte Constitucional, la Sentencia C-343 de 1995 de la Corte Constitucional, la Sentencia C-859 de 2001 de la Corte Constitucional y la Sentencia C-324 de 1997 de la Corte Constitucional.

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

##### **1. Antecedentes**

##### **1.1 La tragedia en Armero, Tolima:**

([http://es.wikipedia.org/wiki/erupci%C3%B3n\\_del\\_Nevado\\_del\\_Ruiz\\_de\\_1985](http://es.wikipedia.org/wiki/erupci%C3%B3n_del_Nevado_del_Ruiz_de_1985))

Varios lahares cubrieron Armero. Murieron más de 20.000 personas.

La tragedia de Armero fue un desastre natural producto de la erupción del volcán Nevado del Ruiz el 13 de noviembre de 1985 en el departamento del Tolima. Tras 69 años de inactividad, la erupción tomó por sorpresa a los poblados cercanos, a pesar de que el Gobierno había recibido advertencias por parte de múltiples organismos vulcanológicos desde la aparición de los primeros indicios de actividad volcánica en septiembre de 1985.

Los flujos piroclásticos, emitidos por el cráter del volcán, fundieron cerca del 10 por ciento del glaciar de la montaña, enviando cuatro lahares – flujos de lodo, tierra y escombros productos de la actividad volcánica– que descendieron por las laderas del nevado a 60 kilómetros por hora. Los lahares aumentaron su velocidad en los barrancos y se encaminaron hacia los seis mayores ríos en la base del volcán. El pueblo de Armero, ubicado a poco menos de 50 kilómetros del volcán, fue golpeado por dichos lahares matando a más de 20.000 de sus 29.000 habitantes.

Las víctimas en otros pueblos, particularmente de la localidad de Chinchiná, aumentaron la cifra de muertos a 23.000. Alrededor del mundo se publicaron tomas de video y fotografías de Omayra Sánchez, una adolescente víctima de la tragedia, quien estuvo atrapada 3 días hasta que finalmente falleció. Otras fotografías del impacto del desastre llamaron la atención de la opinión pública e iniciaron una controversia sobre el grado de responsabilidad del Gobierno Colombiano en la catástrofe.

Los esfuerzos de rescate fueron obstaculizados por la composición del lodo que cubría al pueblo, lo que hacía casi imposible el moverse sin quedar atrapado. Para el momento en el que los rescatistas alcanzaron Armero, doce horas después de la erupción, muchas de las víctimas con heridas graves habían ya muerto. Los trabajadores de rescate quedaron horrorizados tras observar el panorama de desolación dejado tras la erupción, con árboles caídos, restos humanos irreconocibles y escombros de edificaciones.

Esta fue la segunda erupción volcánica más mortífera del siglo XX, superada solo por la erupción del Monte Pelado en 1902, y el cuarto evento volcánico más mortífero desde el año 1500. El evento fue una catástrofe previsible, exacerbada por el desconocimiento de la violenta historia del volcán; geólogos y otros expertos habían advertido a las autoridades y a los medios de comunicación sobre el peligro durante las semanas y días previos a la tragedia. Se prepararon mapas de riesgo para las inmediaciones pero fueron muy poco distribuidos. El día de la erupción se llevaron a cabo varios intentos de evacuación, pero debido a una tormenta las comunicaciones se vieron restringidas. Muchas de las víctimas se mantuvieron en sus hogares tal como les habían ordenado, creyendo que la erupción ya había terminado. El ruido de la tormenta pudo haber impedido que muchos escucharan el ruido proveniente del Ruiz.

Armero, localizado a 48 kilómetros del Nevado del Ruiz y a 169 kilómetros de Bogotá, era la tercera población más grande del Tolima, después de Ibagué y Espinal.

Conocido como un importante centro agrícola antes de la erupción, Armero producía cerca de una quinta parte del arroz de Colombia, además de algodón, sorgo y café. Gran parte de este éxito puede ser atribuido al Nevado del Ruiz, ya que el fértil suelo volcánico había estimulado el creci-

miento agrícola. Construido encima de un abanico aluvial que había presenciado otros lahares, el pueblo había sido destruido previamente por una erupción en 1595 y por flujos de lodo en 1845.

A finales de 1984, los geólogos notaron que la actividad sísmica en el área había empezado a aumentar. La aparición de fumarolas, la deposición de azufre en la cima del volcán y algunas erupciones freáticas alertaron a los geólogos sobre la posibilidad de una erupción. Los eventos freáticos, producidos al encontrarse magma ascendente con agua, continuaron hasta septiembre de 1985, disparando altos chorros de vapor en el aire. La actividad comenzó a declinar en octubre, probablemente porque el nuevo magma había finalizado su ascenso dentro de la estructura volcánica.



El Nevado del Ruiz emanando vapor. Esta foto fue tomada en septiembre de 1985, tan solo dos meses antes de la tragedia.

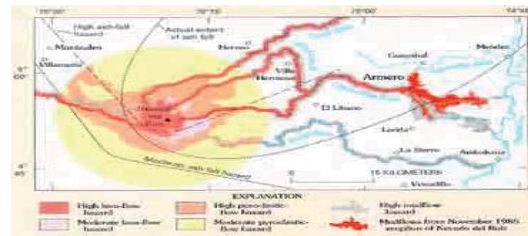
Una misión vulcanológica italiana analizó muestras de gases de las fumarolas y del terreno alrededor del cráter Arenas, y encontró que estas eran una mezcla de dióxido de carbono y dióxido de azufre, indicando una liberación directa de magma en la superficie. Los científicos publicaron el 22 de octubre de 1985, un reporte para las autoridades en el que determinaban que el riesgo de lahares era inusualmente alto. Para prepararse frente a la erupción, el reporte sugería varias técnicas simples de preparación a las autoridades locales. Otro equipo les entregó a las autoridades locales sismógrafos, pero sin darles instrucciones de cómo operarlos.

La actividad volcánica se incrementó de nuevo en noviembre de 1985 cuando el magma se aproximaba a la superficie. Cantidades crecientes de gases ricos en azufre y dióxido de azufre empezaron a aparecer en el volcán. El contenido de agua de los gases expulsados por las fumarolas decreció, y los manantiales en las cercanías del volcán se volvieron ricos en magnesio, calcio y potasio, producto de filtraciones de magma. Las temperaturas de equilibrio termodinámico, correspondientes a la composición química de los gases expedidos, oscilaba entre 200 grados centígrados y 600 grados centígrados; esta es una medida de la temperatura a la cual los gases se equilibraron dentro del volcán. La extensiva desgasificación del magma produjo una altísima presión dentro del volcán, justo en el espacio ubicado encima del magma, lo que eventualmente llevó a una erupción explosiva.

En septiembre de 1985, cuando los terremotos y las erupciones freáticas sacudían la zona, las autoridades locales comenzaron a planear una evacuación. En octubre, un mapa de riesgo para el área circundante del nevado fue terminado. Este

mapa resaltaba el peligro que representaba la caída de material (tal como ceniza y rocas) en Murillo, Santa Isabel y Líbano, así como el riesgo de lahares en Mariquita, Guayabal, Chinchiná y Armero.

Por desgracia el mapa fue muy pobremente distribuido entre las personas ubicadas en la zona de riesgo; muchos supervivientes jamás habían escuchado de este a pesar incluso de que varios de los diarios más importantes del país presentaron versiones del mapa.



Las zonas más afectadas por la erupción del Nevado del Ruiz. El mapa muestra el recorrido que siguió el lahar desde el volcán hasta Armero.

Al menos uno de los mapas de riesgo publicados en el importante diario *El Espectador* incluía flagrantes errores. Sin una escala apropiada, era poco claro cuan grandes realmente eran las zonas de riesgo en el mapa. Los lahares en el mapa no tenían un final definido, y el mayor riesgo parecía provenir de los flujos piroclásticos, no de las corrientes de lodo. Aunque el mapa era de color azul, verde, rojo y amarillo, no había ninguna indicación acerca de qué representaba cada color, y Armero estaba en la zona verde (lo que se creía era la zona más segura). Otro mapa publicado por *El Tiempo* presentaba ilustraciones que “daban una percepción de topografía a un público no familiarizado con los mapas, permitiéndoles relacionar las zonas de riesgo con el paisaje”. A pesar de este diseño pensado en la audiencia, el mapa terminó más como una mera representación artística que como una científica.

El día de la erupción columnas de ceniza oscura salieron del volcán alrededor de las 3 de la tarde. El Director local de la Defensa Civil, quien fue rápidamente informado de la situación, contactó a Ingeominas, organismo que determinó que el área debía ser evacuada; a continuación se le dijo que debía contactar a los Directores de la Defensa Civil en Tolima y Bogotá. Entre las 5 de la tarde y 7 de la noche la ceniza dejó de caer y las autoridades locales instruyeron a las personas para que se “mantuvieran calmadas” y fueran a sus casas. Alrededor de las 5 de la tarde fue convocada una reunión del Comité de Emergencia, y cuando esta terminó a las 7 de la noche varios miembros contactaron a la Cruz Roja regional para acordar detalles sobre los esfuerzos de una posible evacuación en Armero, Mariquita y Honda.

La Cruz Roja de Ibagué contactó a las autoridades de Armero y ordenó una evacuación que no fue llevada a cabo debido a problemas eléctricos causados por una tormenta. La fuerte lluvia y los rayos producto de la tormenta pudieron haber ocultado el ruido del volcán, y sin ningún esfuer-



zo sistemático de alerta, los residentes de Armero estaban inconscientes de la actividad que se desarrollaba en el Nevado del Ruiz. A las 9:45 de la noche, después de que el volcán hiciera erupción, los oficiales de la Defensa Civil de Ibagué y Murillo trataron de advertir a las autoridades de Armero, pero no pudieron hacer contacto. Después lograron escuchar conversaciones entre algunos dirigentes de Armero y otros individuos; en la más famosa de estas conversaciones, se escucha al Alcalde de Armero hablando a través de una radio casera, diciendo que él “no cree que allí haya mucho peligro”, cuando fue arrastrado por el lahar.



Cima del Nevado del Ruiz a finales de noviembre de 1985.

A las 9:09 de la noche del 13 de noviembre de 1985, el Nevado del Ruiz expulsó tefra dacítica a más de 30 kilómetros de altura en la atmósfera. La masa total de material expulsado (incluyendo magma) fue de 35 millones de toneladas, solo un 3 por ciento del total expulsado por el Monte Saint Helens en 1980. La erupción alcanzó un 3 en el índice de explosividad volcánica. La masa de dióxido de azufre expulsada en la erupción fue de aproximadamente 700.000 toneladas, el 2 por ciento del total de material sólido, haciendo de esta una erupción atípicamente rica en azufre.

La erupción produjo fujos piroclásticos que fundieron la nieve y el glaciar de la cima del volcán, generando cuatro lahares que descendieron por los valles de los ríos en los flancos del volcán, destruyendo un pequeño lago que había sido observado en el cráter Arenas varios meses antes de la erupción. El agua de tales lagos suele ser extremadamente salada y puede contener gases volcánicos disueltos. El agua caliente y ácida del lago aceleró la fusión del hielo, un efecto confirmado por la alta concentración de sulfatos y cloruros encontrados en el lahar.

Los lahares, formados de agua, hielo, pumita y otras rocas, incorporaron arcilla a su composición al erosionar el terreno por el que viajaban mientras descendían del volcán. Estos bajaron por las vertientes del volcán a una velocidad promedio de 60 km/h, desprendiendo rocas y destruyendo vegetación. Después de descender miles de metros por las vertientes, los lahares se dirigieron hacia los valles de los seis ríos nacidos en el volcán, en donde aumentaron cuatro veces su volumen original. En el río Gualí, un lahar alcanzó un ancho de 50 metros.

Por la noche, la energía eléctrica se fue de repente y los radios se apagaron. Justo antes de las 11:30, una enorme corriente de agua se extendió por Armero; fue lo suficientemente poderosa como

para volcar autos y levantar personas. Se escuchó un fuerte estruendo proveniente de la montaña, pero los residentes estaban más preocupados por lo que ellos creían era solo una inundación.



Armero tras la tragedia.

A las 11:30 de la noche, el primer lahar llegó al pueblo, seguido rápidamente por otros. Uno de los lahares prácticamente borró a Armero; tres cuartas partes de sus 28.700 habitantes murieron. Avanzando en tres grandes oleadas, este lahar tenía 30 metros de profundidad, se movía a 12 metros por segundo y duró de 10 a 20 minutos. Viajando aproximadamente a 6 metros por segundo, el segundo lahar duro media hora y fue seguido por pequeños pulsos eruptivos. Un tercer gran pulso le permitió al lahar durar cerca de dos horas.

Para ese momento, el 85 por ciento de Armero estaba cubierto de lodo. Los sobrevivientes describieron cómo las personas se sostenían de los escombros de sus casas en un intento de mantenerse a flote en el barro. Los edificios colapsaron, aplastando personas y generando escombros.

Un segundo lahar, que descendió por el valle del río Chinchiná, mató a cerca de 1.800 personas y destruyó 400 casas en Chinchiná. En total murieron más de 23.000 personas, cerca de 5.000 quedaron heridas y 5.000 hogares de trece poblaciones fueron destruidos. Aproximadamente 230.000 personas se vieron afectadas, 20.000 quedaron sin hogar y 110 kilómetros cuadrados de terrenos fueron perjudicados.



Armero se localizaba en el centro de esta fotografía, tomada a finales de noviembre de 1985.

Mapas de riesgo que mostraban que Armero sería seriamente afectado tras una erupción fueron distribuidos más de un mes antes de tal evento, pero el Congreso de Colombia acusó a la Defensa Civil y a las agencias científicas de alarmistas. La erupción ocurrió tan solo una semana después de la toma del Palacio de Justicia por parte del grupo guerrillero M-19 en Bogotá, por lo cual tanto el gobierno como el Ejército se encontraban ocupados al momento del desastre.



Solo unas pocas estructuras se mantuvieron en pie en Armero tras las corrientes de lodo que arrasaron con el pueblo.

Los daños fueron estimados en 7.000 millones de dólares, una quinta parte del producto interno bruto colombiano de 1985.

Los esfuerzos de rescate fueron obstaculizados por el barro de hasta 4.6 metros de profundidad que cubría a Armero, haciendo prácticamente imposible el que alguien pudiera atravesarlo sin hundirse. Para empeorar la situación, la carretera y varios puentes que conectaban a Armero fueron destruidos por los lahares. Tomó casi doce horas rescatar a los primeros sobrevivientes, así que es probable que muchos heridos de gravedad pero tratables hubieran muerto horas antes de la llegada de los rescatistas. Ya que el hospital de Armero había sido destruido, las víctimas fueron llevadas a hospitales cercanos.

Seis poblados cercanos levantaron clínicas improvisadas divididas en áreas de tratamiento y refugios para los damnificados. Para ayudar con las labores hospitalarias, personal médico y de rescate de todo el país se hizo presente en Armero. De los 1.244 pacientes distribuidos en las clínicas, 150 murieron por infecciones o complicaciones relacionadas. Si los antibióticos hubiesen estado disponibles rápidamente y si todas las heridas se hubiesen limpiado correctamente, muchas de estas personas podrían haber sido salvadas.

El 20 de noviembre de 1985, una semana después de la erupción, los esfuerzos de rescate empezaron a llegar a su fin. Cerca de 4.000 rescatistas buscaban aún sobrevivientes con pocas esperanzas de encontrar alguno. Para entonces la cifra oficial de muertos era de 22.540 víctimas; las cifras también hablaban de 3.300 desaparecidos, 4.000 heridos y 20.000 personas sin hogar. Grupos de saqueadores irrumpieron en las ruinas mientras que los sobrevivientes afrontaban el riesgo de contraer tífus o fiebre amarilla. Para muchos de los rescatistas, su trabajo había terminado.

El desastre obtuvo notoriedad a nivel mundial en parte por una fotografía tomada por Frank Fournier en la cual aparece una joven llamada **Omayra Sánchez** quien estuvo atrapada entre los escombros por tres días antes de morir. Tras la erupción, trabajadores de rescate se reunieron alrededor de la niña, conversando con ella. Omayra llamó la atención de los reporteros en el lugar debido a su dignidad y coraje, y causó controversia cuando la gente se preguntó el porqué los periodistas no hicieron nada para salvarle (lo cual era imposible sin herramientas).

Un llamado al gobierno para conseguir una bomba hidráulica que evacuara el agua que la rodeaba no fue atendido; Omayra sucumbió a la gangrena y a la hipotermia tras pasar 60 horas atrapada. Su muerte sintetizó la naturaleza trágica de la tragedia de Armero: Ella pudo haber sido salvada

si el gobierno hubiese actuado con prontitud y si hubiese prestado atención a los llamados sobre el peligro del volcán. La fotografía obtuvo el premio 'World Press Photo of the Year' por capturar el evento de mayor importancia periodística.

Poco menos de un año después de la tragedia, el Papa Juan Pablo II visitó la zona del desastre junto con el presidente colombiano Belisario Betancur. Allí el Papa habló acerca de la tragedia y declaró el lugar en donde se encontraba Armero como campo santo. A pesar de que muchas de las víctimas de la tragedia fueron conmemoradas, Omayra Sánchez fue, en particular, inmortalizada en poemas, novelas y piezas musicales. Una obra llamada *Adiós, Omayra*, de Eduardo Santa, ilustra los últimos días de la joven y el simbolismo que representó en la catástrofe. Los sobrevivientes fueron también reconocidos en el especial de televisión *No morirás* de Germán Santamaría. Parte del elenco estaba compuesto por víctimas de la tragedia quienes aparecieron como extras en la obra.

### 1.2 Nacimiento del municipio Armero-Guayabal

El municipio de Armero, Guayabal, fue creado mediante Decreto número 015 del 13 de noviembre de 1986 y en su inicio los recursos estuvieron enmarcados por donaciones nacionales e internacionales que impidieron medir el verdadero impacto fiscal, financiero y social, que se causó con la creación del "nuevo municipio". Al desaparecer las ayudas, y con el correr de los años, se evidenció la crisis económica y financiera en su verdadera dimensión hasta comprometer la viabilidad del municipio en el contexto político nacional.

El municipio está ubicado al norte del departamento del Tolima, a 90 kilómetros de Ibagué, capital del departamento del Tolima. Nació luego de la tragedia sufrida por el municipio de Armero en el año 1985. Guayabal como se le conocía entonces, era un corregimiento del municipio de Armero, hoy en día cuenta con 12.800 habitantes y su economía gira en torno a la agricultura y ganadería.

Inició actividades como entidad territorial el 16 de diciembre de 1985. Desde entonces ha tenido una inmensa dificultad fiscal y financiera, al haber asumido la carga prestacional de 58 personas, pago que venía asumiendo el municipio de Armero antes de la tragedia.

En los años siguientes no se provisionó en la asignación del presupuesto municipal, los recursos necesarios para amortiguar esta carga prestacional, por el contrario, mediante una Reestructuración Administrativa el 31 de mayo de 2002 aumentaron el número de pensionados a 74, es decir, 16 más, agravando la situación del Municipio. El Gobierno Nacional nunca ha tenido esto en cuenta para proveer los recursos con los cuales pagar las mesadas correspondientes. En este momento, año 2010, de los 74 pensionados han fallecido 5.

### 1.2 Cuadro de actuales pensionados del extinto municipio de Armero (Tolima)

	C.C.	PENSIONADO	VALOR \$
1	5.849.564	HERNANDO GUTIÉRREZ ENCISO	1.576.177,00
2	2.251.116	CARLOS RONDÓN	929.577,00
3	5.849.083	JORGE ANGARITA FASER	874.717,00
4	14.265.755	HERNÁN PÁEZ VANEGAS	923.332,00
5	14.270.135	ALENDRO TRUJILLODÁVILA	719.430,00
6	5.947.812	RAÚL ANTONIO VALLEJO MARTÍNEZ	814.887,00
7	14.267.683	CARLOS HERNANDO BANDERA L.	979.620,00
8	14.268.130	LUIS EDUARDO MOLANO BELTRÁN	826.985,00
9	2.300.300	ORMINSO MARTÍN CRUZ	904.590,00
10	14.265.580	MARCO ANTONIO GALINDO ÁVILA	719.427,00
11	14.230.799	ÉDGAR AUGUSTO BOHÓRQUEZ G.	765.215,00
12	97.050.616.863	HAROLD GIOVANNY URUEÑA RUBIO	719.428,00
13	5.936.775	ELOY MILLÁN	1.351.068,00
14	2.862.663	CAMPO ELÍAS RUBIO ROMERO	677.457,00
15	18.915.888	MANUEL CRUZ	811.963,00
16	28.600.792	TERESA SÁNCHEZ VIUDA DE ACOSTA	677.457,00
17	2.333.375	EDUCARDO PEÑA SÁNCHEZ	608.026,00
18	28.604.812	MARÍA ROSABEL FAJARDO DE URUEÑA	677.457,00
19	2.324.315	JULIO ÁVILA ARGÜELLEZ	677.457,00
20	28.597.694	MARÍA HERMELINDA MOLINA ALBAÑIL	677.457,00
21	28.833.336	MARÍA EUFROSINA RÍOS GUTIÉRREZ	677.457,00
22	28.600.825	SILVIAMARÍAMAHECHADE SÁNCHEZ	608.279,00
23	28.600.239	ROSA TULIA PINTO LEÓN	608.026,00
24	28.602.233	MARÍA DELBY REINA	677.457,00
25	28.598.149	AYDÉBELTRÁNDE MOLANO	608.026,00
26	2.248.136	LUIS CARLOS SANDOVAL	726.300,00
27	28.601.296	ANUNCIACIÓN LOZANO	608.026,00
28	2.247.664	AQUILEO GARZÓN	698.119,00
29	2.246.584	ARNULFO SÁNCHEZ	608.026,00
30	28.600.844	FLOR MARÍA LOZANO	608.026,00
31	20.596.237	PAULINA FIGUEROA LOZANO	608.026,00
32	38.125.002	ERNESTINA TORRES	677.457,00
33	65.498.269	LIGIA AGUILAR CERVERA	608.026,00
34	24.715.071	CARLINA RINCÓN VDA. DE CIFUENTES	608.026,00
35	28.826.207	LUCILA ROJAS VDA. DE LÓPEZ	608.026,00
36	28.774.536	ANA ROSA MALDONADO DE MUNÉVAR	612.572,00
37	4.886.372	SERAFÍN JIMÉNEZ GUZMÁN	769.666,00
38	28.805.496	ROSALBA CASTAÑO OROZCO	1.482.676,00
39	28.598.984	BLANCA ALICIA GONZÁLEZ DE TÉLLEZ	1.500.182,00
40	5.846.282	JOSÉ ÁNGEL PAVA	1.085.100,00
41	5.848.516	FÉLIX CEDANO CRUZ	1.472.487,00
42	65.499.501	NICOLASA IBÁÑEZ ESPEJO	1.037.996,00
43	2.327.974	ASARÍAS MEJÍA HERNÁNDEZ	542.427,00
44	20.697.374	GLORIA HERNÁNDEZ CÁCERES	874.457,00
45	28.603.064	FLOR MARÍA MOGOLLÓN CASTAÑO	889.621,00
46	2.249.949	GENARO URUEÑA ROJAS	927.812,00
47	2.247.201	ANACLETO TRUJILLO SANTOS	885.834,00
48	5.847.798	HERNANDO REYES GÓMEZ	983.975,00
49	5.846.666	GILDARDO GÓMEZ DUCUARA	1.180.054,00
50	5.942.602	HÉCTOR MÉNDEZ	802.199,00

	C.C.	PENSIONADO	VALOR \$
51	65.499.951	YOLANDA ARCE	1.246.942,00
52	2.333.325	ELÍ GONZÁLEZ PÁEZ	1.112.004,00
53	20.899.593	SUSANA GONZÁLEZ RÍOS	604.867,00
54	28.602.591	ELISA SÁNCHEZ VDA. DE TICORA	1.459.057,00
55	28.603.452	DEISY VARGAS	515.000,00
56	14.267.171	MARTÍN SEPÚLVEDA CHÁVEZ	1.117.841,00
57	29.279.750	MIRYAM TORRES VALLEJO	1.450.491,00
58	2.339.284	JOSÉ HERNANDO GUTIÉRREZ	1.210.080,00
59	17.666.523	ELIÉCER VARÓN	1.247.197,00
60	28.597.493	EVIDALIA VELÁSQUEZ	515.000,00
61	51.564.678	CECILIA ROMERO SANDERS	698.119,00
62	1.106.739.904	JOSÉ JAVIER LOZANO ALVAREZ	515.000,00
63	16.240.789	JORGE SERRATO	1.756.342,00
64	5.850.060	NORBERTO MARTÍNEZ	719.427,00
65	28.796.331	MARÍA CECILIA PERALTA HERNÁNDEZ	677.457,00
66	2.366.373	MARCO FIDEL MONCALEANO	608.026,00
67	2.249.687	JOSÉ BENITO CASTAÑO	1.070.509,00
68	28.909.610	ANATOLIA GUZMÁN VILANUEVA	515.000,00
69	28.600.900	BERENICE COLORADO BUSTOS	608.026,00
			<b>59.142.473,00</b>

GASTOS MESADAS MENSUALES		\$59.142.473,00
<b>Pago de seguridad social Mensual de pensionados</b>		<b>\$9.200.000,00</b>
<b>SUMAS TOTAL MES</b>		<b>\$68.342.473,00</b>

<b>VALOR SEGURIDAD SOCIAL ANUAL</b>	<b>\$110.400.000,00</b>
<b>VALOR PENSIONADOS DEL EXTINTO MUNICIPIO DE ARMERO ANUAL</b>	<b>\$938.394.622,00</b>

Debido a que el pago de pensionados equivale al 50 por ciento de los ingresos corrientes de libre destinación, y la Ley 617 de 2000 indica que el municipio debe gastar en funcionamiento solo el 80 por ciento de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación, es decir, que el ente territorial solo cuenta con el 30 por ciento para sufragar gastos inherentes a la nómina, y gastos generales, además de las transferencias corrientes, las sentencias y laudos arbitrales.

Como se observa, el municipio de Armero-Guayabal, ha venido incumpliendo los parámetros establecidos en la Ley 617 de 2000, en cuanto al porcentaje de los gastos de funcionamiento, siendo inviable su sostenibilidad económica y financiera, encontrándose amenazado con su desaparición del mapa político del país.

En los años 2006 y 2007, el Despacho del Alcalde presentó al Concejo Municipal varios proyectos de saneamiento fiscal, con el objetivo de remediar la difícil situación, es así como se aprobaron los siguientes acuerdos:

1. 004 de abril 26 de 2006, por medio del cual se conceden facultades al Alcalde Municipal para modificar la estructura orgánica y la planta de cargos del municipio. En él se facultó y autorizó al Alcalde para que determinara la estructura administrativa municipal y las funciones de las dependencias.

2. 005 de abril 26 de 2006, por medio del cual se conceden facultades al Alcalde Municipal para

modificar el presupuesto de conformidad con los requerimientos de la Ley 617 de 2000. Se facultó al señor Alcalde para realizar los ajustes presupuestales que requería el programa de saneamiento fiscal y financiero, conforme a la Ley 617 de 2000.

3. 007 de abril 26 de 2006, por medio del cual se conceden unas autorizaciones al Alcalde Municipal para contratar nuevos empréstitos y/o reestructurar las deudas vigentes, sustituir garantías, otorgar contragarantías en forma amplia y celebrar los encargos fiduciarios que sean necesarios. Esto en cumplimiento de la Ley 617 de 2000 y sus decretos reglamentarios.

4. 008 de abril 26 de 2006, por medio del cual se conceden unas facultades al Alcalde Municipal para promover, negociar y celebrar un acuerdo de reestructuración de pasivos del municipio de Armero-Guayabal, en los términos de la Ley 550 de 1999. Derogando los que sean contrarios.

5. 003 de marzo 13 de 2007, por medio del cual se autoriza adelantar un programa de saneamiento fiscal en la administración municipal de Armero, Guayabal. Esto bajo parámetros de Ley 617 de 2000, y se autoriza un empréstito por valor de 1.200 millones de pesos destinados para el pago de las obligaciones laborales y aprovisionar el Fondo Municipal de Pensiones, (Ley 549 de 1999), otorga facultades pro tempore para reestructurar la administración municipal, deroga los Acuerdos números 007 y 008 de 2006.

No obstante el uso de las anteriores herramientas, en un informe entregado por el Contador externo del municipio se manifiesta la urgencia para que el Ente Territorial se acoja a un programa de saneamiento fiscal, dentro del marco de la Ley 550 de 1999, debido a la crítica situación financiera y fiscal, pues la economía del ente municipal gira alrededor de la agricultura y la ganadería, en consecuencia los gravámenes que generan estas actividades no son significativos frente a las obligaciones prestacionales existentes.

### 1.3 Situación crítica actual en el municipio Armero-Guayabal (Tolima)

Al ser proclamado el nuevo municipio de Armero-Guayabal, el corregimiento de Guayabal no contaba con la infraestructura necesaria para asumir las competencias que se le asignaban, y solo dependía de las ayudas nacionales e internacionales, cuando estas desaparecieron, empezaron a sufrir el rigor de sus responsabilidades.

La primera de ellas fue el pago de las mesadas pensionales de 58 personas, pago que venía asumiendo el municipio de Armero antes de la tragedia. A esto, se le suma la reestructuración administrativa realizada en el año 2002, quedando un total de 69 pensionados, pues a 2010 han fallecido 5 de los pensionados, que consumen el 50 por ciento de los ingresos corrientes de Libre Destinación.

En cada vigencia fiscal se genera un déficit que se refleja en el incumplimiento de los indicadores de Ley 617 de 2000, sometiendo a una sanción de tipo disciplinario al mandatario de turno. Esto conduce a que el municipio de Armero-Guayabal sea inviable fiscalmente y, por ende, condenado a desaparecer del ámbito nacional.

Por lo anterior, este municipio se acogió a una reestructuración de pasivos, Ley 550 de 1999. A continuación se anexa la publicación hecha por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y escenario financiero acuerdo de reestructuración del año 2009 al 2017 de pasivos del municipio de Armero-Guayabal Tolima.

“Aviso Iniciación Promoción Proceso de Reestructuración de Pasivos del Municipio de Armero-Guayabal (Tolima)- En desarrollo de lo dispuesto por la Ley 550 de 1999, y en atención a lo señalado por la Resolución número 395 de 1999, la Dirección General de Apoyo Fiscal, mediante Resolución número 810 del 31 de marzo de 2009, aprobó la solicitud de promoción de un acuerdo de reestructuración de pasivos presentada por el municipio de Armero-Guayabal (Tolima) y designó al respectivo promotor.

Dando cumplimiento a lo indicado en el artículo 11 de la Ley 550 de 1999 y para efectos de lo dispuesto por el artículo 13 de la misma ley, se procede a dar publicidad a este proceso de reestructuración de pasivos, en los siguientes términos:

**ENTIDAD TERRITORIAL:** MUNICIPIO DE ARMERO-GUAYABAL (TOLIMA)

**REPRESENTANTE LEGAL:** GUSTAVO QUIÑONES MENESES

**CARGO:** ALCALDE

**IDENTIFICACIÓN:** 19.414.658 DE BOGOTÁ

**DIRECCIÓN:** CALLE 5 CARRERA 6 ESQUINA

**TELÉFONO:** 2530965

**PROMOTOR:** ÉRIKA JOHANNA CORTÉS OSPINA

**IDENTIFICACIÓN:** C.C. 52.861.785 de Bogotá

**CARGO:** Consultora - Dirección General de Apoyo Fiscal

**NOMINADOR:** ANA LUCÍA VILLA ARCILA, Directora General de Apoyo Fiscal Ministerio de Hacienda y Crédito Público

**DIRECCIÓN Y TELÉFONO PROMOTOR:** Bogotá, D. C., Carrera 8 N° 6-64 piso 2°. Teléfono: 3811700, Extensiones 3256-3201; Fax: 3811700 ext. 3558. Ministerio de Hacienda y Crédito Público – Dirección General de Apoyo Fiscal.

**Este aviso se publicará en las instalaciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y de la Alcaldía de Armero-Guayabal (Tolima), por un término de cinco (5) días hábiles, contados a partir del 31 de marzo de 2009”.**

**ESCENARIO FINANCIERO ACUERDO DE REESTRUCTURACIÓN DEL AÑO 2009 AL 2017 DE PASIVOS DEL MUNICIPIO DE ARMERO – GUAYABAL, TOLIMA**

ESCENARIO FINANCIERO ACUERDO DE REESTRUCTURACIÓN DE PASIVOS DEL MUNICIPIO DE ARMERO - GUAYABAL - TOLIMA - ANEXO 3										
CONCEPTO	VIGENCIA 2009	VIGENCIA 2010	VIGENCIA 2011	VIGENCIA 2012	VIGENCIA 2013	VIGENCIA 2014	VIGENCIA 2015	VIGENCIA 2016	VIGENCIA 2017	TOTAL 2009-2017
<b>INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACIÓN</b>	<b>1.861</b>	<b>1.912</b>	<b>2.101</b>	<b>2.276</b>	<b>2.486</b>	<b>2.654</b>	<b>2.759</b>	<b>2.868</b>	<b>2.984</b>	<b>21.909</b>
<b>Tributarios</b>	<b>1.221</b>	<b>1.256</b>	<b>1.426</b>	<b>1.580</b>	<b>1.780</b>	<b>1.917</b>	<b>2.000</b>	<b>2.087</b>	<b>2.179</b>	<b>15.446</b>
Impuesto Predial Unificado	230	244	332	451	613	711	754	799	847	4.982
Impuesto Predial Unificado recuperación	130	127	124	120	117	115	112	109	106	1.066
Impuesto de Circulación y Tránsito Servicio Público	8	8	8	9	9	9	9	10	10	80
Impuesto de Industria y Comercio	265	272	282	294	306	318	330	344	357	2.768
Avisos y tableros	11	11	12	12	13	13	14	14	15	115
Sobretasa a la Gasolina	567	584	657	684	711	738	769	800	832	6.343
Otros Ingresos Tributarios (vehículos, dequello)	10	10	11	11	11	11	12	12	12	100
<b>No Tributarios</b>	<b>611</b>	<b>633</b>	<b>644</b>	<b>666</b>	<b>677</b>	<b>689</b>	<b>711</b>	<b>733</b>	<b>744</b>	<b>607</b>
Tasas y Multas	56	57	59	60	62	63	65	67	68	557
Otros Ingresos No Tributarios	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
<b>Transferencias</b>	<b>579</b>	<b>593</b>	<b>611</b>	<b>630</b>	<b>648</b>	<b>668</b>	<b>688</b>	<b>709</b>	<b>730</b>	<b>5.856</b>
Vehículos Departamento	3	3	3	3	3	3	3	4	4	30
S.G.P. 42% Libre Destinación	576	590	608	626	645	665	684	705	726	5.826
<b>GASTOS DE FUNCIONAMIENTO</b>	<b>1.773</b>	<b>1.838</b>	<b>1.901</b>	<b>1.999</b>	<b>2.105</b>	<b>2.225</b>	<b>2.338</b>	<b>2.459</b>	<b>2.588</b>	<b>19.225</b>
<b>Gastos Asociados a la Nómina</b>	<b>1.311</b>	<b>1.348</b>	<b>1.384</b>	<b>1.454</b>	<b>1.530</b>	<b>1.618</b>	<b>1.700</b>	<b>1.788</b>	<b>1.880</b>	<b>14.013</b>
Mesasas Pensionales	878	861	871	813	859	1.017	1.059	1.126	1.186	8.880
Servicios Personales	321	340	381	382	402	430	455	483	512	3.688
Servicios Personales Indirectos	112	147	153	159	165	172	175	179	182	1.445
<b>Contribuciones Inherentes a la Nómina</b>	<b>113</b>	<b>119</b>	<b>126</b>	<b>134</b>	<b>142</b>	<b>151</b>	<b>160</b>	<b>169</b>	<b>179</b>	<b>1.294</b>
Aportes Previsión Social	91	96	102	108	114	121	128	136	144	1.041
Aportes Parafiscales	22	23	25	26	28	29	31	33	35	253
<b>Gastos Generales</b>	<b>178</b>	<b>188</b>	<b>197</b>	<b>206</b>	<b>215</b>	<b>225</b>	<b>233</b>	<b>242</b>	<b>252</b>	<b>1.935</b>
Adquisición de Bienes	48	50	53	57	60	64	67	71	76	546
Adquisición de Servicios, fiducia	130	138	143	149	155	161	168	171	176	1.386
<b>Transferencias</b>	<b>173</b>	<b>183</b>	<b>194</b>	<b>206</b>	<b>218</b>	<b>231</b>	<b>245</b>	<b>259</b>	<b>276</b>	<b>1.983</b>
Concejo	98	104	110	117	124	131	139	147	156	1.126
Personería	75	79	84	89	94	100	106	112	119	857
<b>AHORRO OPERACIONAL (ICLD - GF)</b>	<b>88</b>	<b>74</b>	<b>200</b>	<b>276</b>	<b>391</b>	<b>429</b>	<b>421</b>	<b>410</b>	<b>397</b>	<b>2.684</b>
<b>SIN TRANSFERENCIAS PERSONERÍA Y CONCEJO</b>	<b>1.601</b>	<b>1.655</b>	<b>1.707</b>	<b>1.794</b>	<b>1.887</b>	<b>1.994</b>	<b>2.093</b>	<b>2.199</b>	<b>2.311</b>	<b>17.242</b>
GF/ICLD Ley 617 de 2009 sin Personería y Concejo	85,3%	85,8%	80,5%	78,1%	74,9%	74,5%	75,2%	76,0%	76,7%	
GF/ICLD Ley 617 de 2009 incluidos Personería y Concejo	95%	96%	90%	88%	84%	84%	85%	86%	87%	
GASTOS Concejales seguro de vida y seguridad social	14	14	15	16	17	18	19	20	22	
<b>RENTAS REORIENTADAS</b>	<b>695</b>	<b>569</b>	<b>707</b>	<b>796</b>	<b>924</b>	<b>975</b>	<b>940</b>	<b>935</b>	<b>929</b>	<b>7.470</b>
Impuesto transporte hidrocarburo sistemaducio 80%	220	226	231	237	243	249	255	262	268	2.190
SGP Proposito General - Libre Inversión - Otros sectores 40%	37	270	276	283	290	298	304	311	318	2.246
Ahorro Operacional	88	74	200	276	391	429	421	410	397	2.684
Venta maquinaria Fondo de Maquinaria	350									
<b>DESTINACIÓN DE LAS RENTAS</b>	<b>345</b>	<b>829</b>	<b>707</b>	<b>796</b>	<b>924</b>	<b>975</b>	<b>940</b>	<b>935</b>	<b>929</b>	<b>7.380</b>
Fondo de Contingencias										0
SGP Libre Inversión Otros Sectores 10%	37	67	71	76	80	85	90	96	101	704
Ahorro Operacional desde el 2012				276	391	429	421	410	397	2.322
Fondo para el Fortalecimiento Institucional										0
Ahorro Operacional periodo 2009-2011	88	74	200							391
Fondo Reservas de Cesantías										0
Impuesto de Transporte al gasoducto (2010 en adelante)	40	45	48	48	50	54	57	60	64	417
Pago de Acreencias	220	688	391	397	492	408	372	370	387	3.615
Impuesto de Transporte a Gasoductos y Oleoductos	220	186	186	189	192	196	199	201	204	1.773
SGP Libre Inversión Otros sectores 30%	0	202	205	207	210	212	174	168	183	1.542
Venta Maquinaria - fondo de maquinaria	300									
<b>RESPONSABLE PARA PAGO DE ACERENCIAS</b>	<b>220</b>	<b>688</b>	<b>391</b>	<b>397</b>	<b>492</b>	<b>408</b>	<b>372</b>	<b>370</b>	<b>387</b>	<b>3.615</b>
<b>PAGOS ACUERDO CON RENTAS REORIENTADAS</b>	<b>220</b>	<b>688</b>	<b>391</b>	<b>397</b>	<b>492</b>	<b>408</b>	<b>372</b>	<b>370</b>	<b>387</b>	<b>3.615</b>
Grupo de Trabajadores y Pensionados	220	193								413
Grupo de Entidades Públicas de Seguridad Social	51	104		301	323	365	372	137		1.683
Grupo de Entidades Financieras	360	76		78	79	43				657
Grupo de Otros Acreedores	84	209		18						311

\* Se proyecta pago de intereses por concepto de aportes a fondo de pensiones y cesantías por \$200 millones

GUAYABAL QUINCE DE AGOSTO DE 2010  
ALCALDE MUNICIPAL

**CUADRO COMPARATIVO DE LOS PRESUPUESTOS DE LOS AÑOS 2008-2009 -2010 Y LA AFECTACIÓN POR LAS MESADAS PENSIONALES DEL EXTINTO ARMERO (TOLIMA)**

MUNICIPIO ARMERO GUAYABAL TOLIMA COMPARATIVO ESCENARIO, PRESUPUESTO VIGENCIA EJECUCIÓN 2008, 2009, 2010 ACUERDO DE REESTRUCTURACIÓN DE PASIVOS										
CONCEPTO	ESCENARIO FINANCIERO VIGENCIA 2010	PPTO INICIAL 2010	EJECUCIÓN PRESUPUESTAL PPTO DEFINITIVO	EJECUCIÓN PRESUPUESTAL			Variación % entre Agosto 08 y Agosto 10	Variación % entre Agosto 09 y Agosto 10		
				01-01 A 31-08-2008	01-01 A 31-08-2009	01/01/2010 a 31/08/2010				
<b>INGRESOS CORRIENTES DE LIBRE DESTINACIÓN</b>	<b>1.911</b>	<b>1.875</b>	<b>2.039</b>	<b>946</b>	<b>1.315</b>	<b>1.406</b>	<b>32,73</b>	<b>6,94</b>		
<b>Tributarios</b>	<b>1.256</b>	<b>1.203</b>	<b>1.208</b>	<b>735</b>	<b>922</b>	<b>908</b>	<b>18,02</b>	<b>-1,54</b>		
Impuesto Predial Unificado	244	244	244	171	190	213	19,71	10,98		
Impuesto Predial Unificado recuperación	127	127	127	53	78	85	37,85	8,47		
Impuesto de Circulación y Tránsito Servicio Público	8	10	10	5	8	16	67,22	52,27		
Impuesto de Industria y Comercio	272	272	272	194	216	194	0,01	-12,65		
Avisos y tableros	11	11	11	9	11	8	-15,38	-38,28		
Sobretasa a la Gasolina	584	533	533	297	413	394	22,73	-7,45		
Otros Ingresos Tributarios (vehículos, dequello)	10	6	11	6	4	8	21,17	43,88		
<b>No Tributarios</b>	<b>62</b>	<b>82</b>	<b>82</b>	<b>1</b>	<b>62</b>	<b>79</b>	<b>98,71</b>	<b>20,74</b>		
Tasas y Multas	57	57	57	1	62	79	98,03	18,36		
Otros Ingresos No Tributarios	5	25	25	0	0	2	87,75	100,00		
<b>Transferencias</b>	<b>593</b>	<b>590</b>	<b>749</b>	<b>210</b>	<b>330</b>	<b>420</b>	<b>50,02</b>	<b>21,35</b>		
Vehículos Departamento	3	3	3							
S.G.P. 42% Libre Destinación	590	590	746	210	330	420	50,02	21,35		
<b>GASTOS DE FUNCIONAMIENTO</b>	<b>1.838</b>	<b>1.736</b>	<b>1.852</b>	<b>865</b>	<b>1.089</b>	<b>1.390</b>	<b>37,74</b>	<b>21,69</b>		
<b>Gastos Asociados a la Nómina</b>	<b>1.348</b>	<b>1.270</b>	<b>1.305</b>	<b>588</b>	<b>764</b>	<b>1.029</b>	<b>42,86</b>	<b>25,68</b>		
Mesasas Pensionales	861	823	855	454	504	669	34,15	26,87		
Servicios Personales	340	307	307	127	195	221	42,48	11,68		
Servicios Personales Indirectos	147	143	143	7	66	118	94,22	44,91		
<b>Contribuciones Inherentes a la Nómina</b>	<b>119</b>	<b>105</b>	<b>131</b>	<b>62</b>	<b>63</b>	<b>77</b>	<b>19,79</b>	<b>18,61</b>		
Aportes Previsión Social	96	84	109	53	51	60	12,02	14,62		
Aportes Parafiscales	23	21	21	9	11	17	47,41	32,10		
<b>Gastos Generales</b>	<b>188</b>	<b>173</b>	<b>227</b>	<b>115</b>	<b>128</b>	<b>159</b>	<b>27,63</b>	<b>19,18</b>		
Adquisición de Bienes	50	50	65	10	47	44	76,99	-6,56		
Adquisición de Servicios, fiducia	138	123	162	105	81	114	8,49	29,16		
<b>Transferencias</b>	<b>183</b>	<b>188</b>	<b>188</b>	<b>101</b>	<b>133</b>	<b>126</b>	<b>19,71</b>	<b>-5,88</b>		
Concejo	104	111	111	54	79	74	27,36	-6,67		
Personería	79	77	77	47	54	52	6,67	-4,74		
<b>AHORRO OPERACIONAL (ICLD - GF)</b>	<b>73</b>	<b>139</b>	<b>188</b>	<b>81</b>	<b>226</b>	<b>16</b>	<b>-394,07</b>	<b>-1.283,27</b>		
<b>SIN TRANSFERENCIAS PERSONERÍA Y CONCEJO</b>	<b>1.655</b>	<b>1.548</b>	<b>1.663</b>	<b>764</b>	<b>955</b>	<b>1.264</b>	<b>39,54</b>	<b>24,44</b>		
GF/ICLD Ley 617 de 2009 sin Personería y Concejo	85,3%	81,9%	80,9%	80,8%	71,7%	89,1%	9,36	19,52		
GF/ICLD Ley 617 de 2009 incluidos Personería y Concejo	96%	93%	91%	91%	83%	99%	7,46	16,22		
GASTOS Concejales seguro de vida y seguridad social	14	13	13							

Elaboro:  
JOSE LOAIZA FOMBO BOCANEGRA  
Secretario de Hacienda y Tesorería

### Marco Fiscal

Los fondos necesarios para la sostenibilidad del municipio de Armero-Guayabal podrán ser provenientes del Fondo Nacional de Pensiones de las Entidades Territoriales (Fonpet).

De conformidad con lo establecido en el artículo 2° de la Ley 549 de 1999, los recursos con que el Fonpet constituirá las respectivas reservas para el pago de los pasivos pensionales, provendrán de las siguientes fuentes:

#### Del nivel nacional:

- **Fondo Nacional de Regalías:** 7% de sus recursos, que no comprometan las sumas con destinación específica, y a partir del año 2000.

- **Privatizaciones y capitalizaciones privadas de empresas públicas:** 10%, en los términos de los numerales 4 y 5 del artículo 2° de la Ley 549 de 1999. En el caso de Carbocol, el 5% del producto de la venta del interés de la Nación y de sus Entidades Descentralizadas en Cerrejón Zona Norte.

- **Bienes cuyo dominio se extinga a favor de la Nación en virtud de la aplicación de la Ley 333 de 1997:** 20% a partir del año 2000.

- **Loto Único Nacional:** La totalidad de sus ingresos a partir de su organización por el Gobierno Nacional.

- **Impuesto de timbre nacional:** 70% a partir del 1° de enero de 2001.

Estos recursos son repartidos por el Fonpet a las entidades territoriales con los siguientes criterios:

- **Del Fondo Nacional de Regalías**

Estos recursos se distribuirán entre las cuentas de las entidades territoriales con los mismos criterios que se aplican para la distribución de los recursos de inversión del Fondo Nacional de Regalías. Esto implica que para tener derecho a la participación en estos recursos, los Departamentos, Distritos y Municipios deben incluir, en sus planes de desarrollo y como proyecto prioritario, la financiación del pasivo pensional correspondiente a su cálculo actuarial.

- **Del Producto de las Privatizaciones**

Se distribuyen por partes iguales entre el municipio, departamento y distrito, si fuere el caso, en el cual esté ubicada la actividad principal de la empresa cuyas acciones se enajenen.

- **Del Producto de las Capitalizaciones Privadas de Empresas Públicas**

Pertenece al Fonpet, igualmente, el diez por ciento (10%) de los recursos que los particu-

lares inviertan en entidades con participación accionaria mayoritaria de la Nación, a título de capitalización, y de los recursos que los particulares invirtieron en entidades con participación mayoritaria de la Nación en capitalizaciones en empresas públicas eléctricas en los últimos tres años anteriores a la vigencia de la ley.

- **Del Producto de la Administración y/o Venta de Bienes Muebles e Inmuebles, cuyo dominio se extinga a favor de la Nación**

Dichos bienes continuarán siendo administrados por las autoridades previstas en las disposiciones vigentes, con la participación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y deberán ser enajenados para que con su producto y el de su administración se incremente el valor del Fondo.

- **De los Ingresos del Loto Único Nacional**

Dichos recursos se destinarán a atender el pasivo pensional del sector salud en las entidades territoriales. Inicialmente los recursos tendrán por objeto cubrir la responsabilidad de financiamiento de dicho pasivo prevista en la Ley 60 de 1993, para lo cual la asignación de los recursos se distribuirá entre la Nación y las entidades territoriales en la misma proporción en que deben financiarse estos pasivos pensionales, prevista por el artículo 33 de la Ley 60 de 1993 y las disposiciones que la adicionen o reformen. Una vez cubierta la responsabilidad de financiamiento compartida de acuerdo con la mencionada ley, el producto del Loto se destinará a financiar el resto del pasivo pensional del sector salud de las entidades territoriales.

En todo caso, y en virtud del presente proyecto, la participación del Municipio Armero-Guayabal en la repartición de recursos deberá ser prioritaria para lograr la sostenibilidad fiscal de esta entidad territorial. Esta participación prioritaria se basa en el principio de solidaridad.

### Proposición final

De acuerdo con las consideraciones expuestas, solicito a los honorables Senadores dar segundo debate al Proyecto de ley número 193 de 2010 Senado, *por medio de la cual se rinde honores al municipio de Armero-Guayabal, con ocasión del vigésimo quinto aniversario de la tragedia del desaparecido municipio de Armero.*

De los honorables Senadores,

*Juan Lozano Ramírez,*  
Senador de la República.

**TEXTO DEFINITIVO PARA SEGUNDO  
DEBATE AL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 193 DE 2010 SENADO**

*por medio de la cual se rinde honores al municipio de Armero, Guayabal, con ocasión del vigésimo quinto aniversario de la tragedia del desaparecido municipio de Armero.*

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Como reconocimiento por el vigésimo quinto aniversario de la tragedia del desaparecido municipio de Armero, la Nación, a través de los Ministerios correspondientes, podrá contribuir al fomento, y desarrollo de programas y proyectos que adelante el municipio de Armero, Guayabal.

Artículo 2°. La Nación, a través de los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, y de la Protección Social creará una Comisión que se encargará de estudiar y estructurar una forma mediante la cual el municipio de Armero, Guayabal, pueda salir del pasivo pensional existente.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno Nacional para establecer una asignación especial que permita el pago directo del pasivo pensional, derivado de la carga prestacional trasladada del extinto municipio de Armero, al nuevo municipio de Armero-Guayabal.

Artículo 4°. Autorícese al Gobierno Nacional para establecer una asignación especial que permita el pago directo de las pensiones, derivadas de la carga prestacional trasladadas del extinto municipio de Armero, al nuevo municipio de Armero-Guayabal.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Senadores,

*Juan Lozano Ramírez,*

Senador de la República.

**TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN  
PRIMER DEBATE COMISIÓN SEGUNDA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 61 DE 2010  
SENADO**

*por medio de la cual se rinde honores al municipio de Armero, Guayabal, con ocasión del vigésimo quinto aniversario de la tragedia del desaparecido municipio de Armero.*

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Como reconocimiento por el vigésimo quinto aniversario de la tragedia del

desaparecido municipio de Armero, la Nación, a través de los Ministerios correspondientes, podrá contribuir al fomento, y desarrollo de programas y proyectos que adelante el municipio de Armero, Guayabal.

Artículo 2°. La Nación, a través de los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, y de la Protección Social creará una Comisión que se encargará de estudiar y estructurar una forma mediante la cual el municipio de Armero, Guayabal pueda salir del pasivo pensional existente.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno Nacional para establecer una asignación especial que permita el pago directo del pasivo pensional, derivado de la carga prestacional trasladada del extinto municipio de Armero, al nuevo municipio de Armero-Guayabal.

Artículo 4°. Autorícese al Gobierno Nacional para establecer una asignación especial que permita el pago directo de las pensiones, derivadas de la carga prestacional trasladadas del extinto municipio de Armero, al nuevo municipio de Armero-Guayabal.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Senadores,

*Juan Lozano Ramírez,*

Senador de la República.

**TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN  
PRIMER DEBATE COMISIÓN SEGUNDA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 193 DE 2010  
SENADO**

*por medio de la cual se rinde honores al municipio de Armero, Guayabal, con ocasión del vigésimo quinto aniversario de la tragedia del desaparecido municipio de Armero.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Como reconocimiento por el vigésimo quinto aniversario de la tragedia del desaparecido municipio de Armero, la Nación, a través de los Ministerios correspondientes, podrá contribuir al fomento, y desarrollo de programas y proyectos que adelante el municipio de Armero, Guayabal.

Artículo 2°. La Nación, a través de los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, y de la Protección Social creará una Comisión que se encargará de estudiar y estructurar una forma mediante la cual el municipio de Armero, Guayabal pueda salir del pasivo pensional existente.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno Nacional para establecer una asignación especial que permita el pago directo del pasivo pensional, derivado de la carga prestacional trasladada del extinto municipio de Armero, al nuevo municipio de Armero-Guayabal.

Artículo 4°. Autorícese al Gobierno Nacional para establecer una asignación especial que permita el pago directo de las pensiones, derivadas de la carga prestacional trasladadas del extinto municipio de Armero, al nuevo municipio de Armero-Guayabal.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

**COMISIÓN SEGUNDA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
SENADO DE LA REPÚBLICA**

El texto transcrito fue el aprobado en primer debate en Sesión Ordinaria de la Comisión Segunda del Senado de la República, el día treinta (30) de marzo del año dos mil once (2011), según consta en el Acta número 28 de esa fecha.

El Presidente, Comisión Segunda, Senado de la República,

*Guillermo García Realpe.*

El Vicepresidente, Comisión Segunda, Senado de la República,

*Camilo Romero.*

El Secretario General, Comisión Segunda, Senado de la República,

*Diego Alejandro González González.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 185 - Miércoles, 13 de abril de 2011

SENADO DE LA REPÚBLICA Págs.

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 253 de 2011 Senado, por medio de la cual se introduce en la Ley 599 de 2000, el delito de conducción bajo el influjo de alcohol y/o sustancias tóxicas psicotrópicas, se modifican los artículos 109, 110, 120, 35 y 38 del Código Penal, y se modifica la Ley 906 de 2004 en cuanto a las normas procedimentales en caso de flagrancia, como medidas para la seguridad vial en Colombia..... 1

PONENCIAS

Informe de ponencia para segundo debate, Texto definitivo y Texto definitivo aprobado en primer debate Comisión Segunda Constitucional Permanente Senado de la República al Proyecto de ley número 140 de 2010 Senado, por la cual se modifica el artículo 1° de la Ley 856 de 2003..... 10

Informe de ponencia para segundo debate, Texto definitivo, Texto definitivo aprobado en primer debate Comisión Segunda Constitucional Permanente Senado de la República al Proyecto de ley número 61 de 2010 Senado y Texto definitivo aprobado en primer debate Comisión Segunda Constitucional Permanente Senado de la República al Proyecto de ley número 193 de 2010 Senado, por medio de la cual se rinde honores al municipio de Armero, Guayabal, con ocasión del vigésimo quinto aniversario de la tragedia del desaparecido municipio de Armero. .... 14