

## **PROYECTO DE LEY SOBRE EL CANAL A NIVEL ATRATO - TRUANDO**

**Presentado por el Senador: VÍCTOR CÁRDENAS JARAMILLO**

*Artículo del Boletín de la Sociedad Geográfica de Colombia*  
*Número 118, Volumen 36*  
*1983*

### **PROYECTO DE LEY NÚMERO 22 DE 1982**

**P**or la cual se crea la Corporación Financiera Autónoma para la Construcción del Canal Interoceánico Atrato-Truandó.

Artículo 1° Créase la Corporación Autónoma para la Construcción del Canal Interoceánico Atrato-Truandó, o donde las condiciones técnicas lo indiquen utilizando hasta el máximo el río Atrato, como un establecimiento de economía mixta de capital público, nacional, departamental y municipal, como un organismo dotado de autonomía administrativa, patrimonio independiente y personería jurídica, adscrito al Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 2° La Corporación tendrá como finalidad principal la de promover la venta de acciones de tipo nacional, departamental, municipal y de tipo internacional, para adquirir el capital necesario para la financiación de la construcción del Canal Interoceánico Atrato-Truandó.

Artículo 3° La Corporación cumplirá sus funciones en el territorio nacional y en el exterior para la colocación y suscripción de acciones, y podrá ejecutar estudios, contratos, obras y adquisición de equipos y empréstitos de carácter internacional para la construcción del Canal Interoceánico.

Artículo 4° La Corporación tendrá entre otras las siguientes funciones:

a) Asumir la administración, conservación, fomento, control y vigilancia de las obras, estudios de los recursos forestales e ictiológicos de acuerdo con la reglamentación del aprovechamiento de dichos recursos en relación con los trabajos y las obras para el Canal Interoceánico;

b) La Corporación adoptará las normas y políticas generales que sobre tales materias sean necesarias para la financiación y recaudación de los fondos necesarios y las

inversiones que se requieran dentro del Plan Nacional de Desarrollo y la política de defensa nacional de acuerdo con los Ministerios de Obras Públicas y de Defensa;

c) Promover o prospectar el plan vial regional que será sometido a las autoridades nacionales y departamentales competentes y asumir la construcción de vías por delegación nacional o departamental llegado el caso para la penetración de las obras del Canal y el desarrollo económico de la región;

d) Promover la capacitación técnica del campesino en labores agrícolas, pecuarias y mineras en el sector de las obras, para lo cual celebrará convenios con el Servicio Nacional de Aprendizaje.

Artículo 5° La Dirección y Administración de la Corporación estará a cargo de la Junta Directiva y del Director Ejecutivo, quien será su representante legal.

Artículo 6° La Junta Directiva estará integrada por:

- El Ministro de Obras Públicas o su delegado, quien la presidirá.
- Dos (2) representantes del Presidente de la República con sus respectivos suplentes.
- Un representante de los inversionistas del sector de cada uno de los departamentos.
- Un representante de cada uno de los sectores privados nacionales y extranjeros que inviertan en la obra.

Artículo 7° El período de los miembros de la Junta Directiva será de dos (2) años, excepto del Ministro de Obras Públicas y los dos (2) representantes del Presidente de la República.

Artículo 8° Son funciones de la Junta Directiva las siguientes:

- a) Elaborar los Estatutos de la Corporación, los cuales serán sometidos a la aprobación del Gobierno Nacional;
- b) Dictar el reglamento y el manual de funcionamiento de la Corporación y adoptar de acuerdo con su Director, su política administrativa;
- c) Crear los cargos indispensables y señalar sus funciones y remuneración, con la aprobación del Gobierno Nacional;
- d) Establecer cual de los servicios prestados por la Corporación deben ser retribuidos por medio de tasas y fijar su cuantía y modo de exigidos;
- e) Adoptar el presupuesto anual de ingresos, gastos e inversiones;
- f) Comprometer a la Corporación en obligaciones de largo, mediano y corto plazo y pignorar los bienes y rentas de la Corporación para cuando el cumplimiento de sus funciones fuere menester, y
- g) Darse su propio reglamento dentro de las normas legales y constitucionales y derechos internacionales.

Artículo 8° El capital requerido para las obras de excavación es de un valor aproximado de once mil doscientos millones de dólares (US\$ 11.200.000.000), los cuales se descomponen así como costo:

1) Excavación.	millones m3	US\$ c/u	US\$ millones
Roca .....	650 a	8	5.200
Conglomerado .....	350 a	2	700
Corte húmedo .....	400 a	2	800
			-----
Suma (60%) .....			6.700
2) Obras complementarias (40%) .....			4.467
			-----
Total .....			11.167

Artículo 9° Para la financiación de estas obras el Gobierno Nacional autorizará la suscripción de acciones por este valor así: 51 % para acciones nacionales, que sólo podrán estar en poder del Gobierno Nacional, Departamental, Municipal, y en las personas jurídicas y naturales de nacionalidad colombiana. El otro 49% podrán obtenerlas o suscribirlas personas jurídicas o naturales extranjeras amigas de Colombia, que quieran colaborar económicamente con el proyecto como una entidad comercial de economía mixta con capital nacional y extranjero.

Artículo 10°. La Corporación fijará el valor de cada acción y el número de ella, con el fin de democratizar las inversiones en el mayor número de colombianos que quieran colocar sus ahorros, y también reglamentará la forma como deben ser invertidos estos capitales mientras se ejecutan las obras para que produzcan sus correspondientes utilidades.

Artículo 11. La Dirección Ejecutiva de la Corporación estará a cargo de un Director que deberá ser un profesional de amplia y reconocida experiencia en la técnica de organización y manejo de empresas. Su remuneración, incompatibilidades y responsabilidad serán señaladas en el decreto reglamentario de la presente Ley; su cargo será incompatible con el ejercicio de toda otra clase de funciones públicas o entidades privadas.

El Director Ejecutivo y el Ministro de Obras Públicas serán el representante legal de la Corporación, su primera autoridad ejecutiva y tendrá el carácter de agente del Presidente de la República por una terna que enviarán para su escogencia.

Artículo 12. Declárese de utilidad pública e interés nacional y social la adquisición de bienes que requiera la Corporación para el cumplimiento de las funciones que se le han asignado por esta Ley, y facúltese a la Corporación para adelantar el procedimiento de expropiación de acuerdo con las leyes vigentes, que serían las siguientes rutas: De la Bahía de Humboldt en el Pacífico, atravesando la cordillera en dirección al lecho del río Truandó hasta encontrar el sitio de las Mellizas sobre el río o caño de Ramón, continuar hasta encontrar el lecho del río Atrato, frente a la Honda, luego seguir hasta llegar él la Bahía de León en el Golfo de Urabá. Poco más o menos la longitud total es de 154 kilómetros con un ancho en el fondo del tramo del corte en terreno seco, de 250 metros y en el resto del Canal, de 280 a 300 metros.

Artículo 13. Las entidades públicas podrán cooperar en la formación del patrimonio de la Corporación, suministrándole bienes de cualquiera especie sin condición alguna a manera de donación o bajo la forma de aportes. De los aportes se llevará una cuenta especial de manera que si se hacen en bienes distintos de monedas, deberán convertirse su valor entre la entidad aportante y la Corporación, con el fin de registrarlo así en la cuenta respectiva. La cuenta de aporte servirá para que en caso de disolución de la Corporación se establezca la proporción que en el activo líquido le corresponda a cada una de las entidades aportantes.

Artículo 14. El patrimonio de la Corporación está integrado por:

- a) Las sumas que se incluyan en el presupuesto de gastos de la nación;
- b) Los valores equivalentes a las regalías que la nación cede a la Corporación;
- c) Con las demás rentas del Congreso de la República, las Asambleas y municipios le destinen;
- d) Las donaciones, legados y aportes de las entidades y personas públicas o privadas;
- e) Con los ingresos que obtenga por cualquier otro concepto.

Artículo 15. La fiscalización de la Corporación se regirá de acuerdo con la ley que rige para las empresas de economía mixta. El Contralor General de la República prescribirá sistemas apropiados a la naturaleza de la Corporación teniendo en cuenta su carácter de entidad descentralizada encargada de aplicar la técnica y los sistemas modernos de administración de empresa, en lo concerniente a las inversiones públicas que se hagan en la Corporación del Canal del Atrato-Truandó.

Artículo 16. Exenciónase a la Corporación de los impuestos de aduanas, depósitos previos, timbres, impuestos de giros, derechos consulares y demás gravámenes relacionados con importaciones, contratos e inversiones, quedando así sometida a los reglamentos generales sobre registros, cambios, compensaciones, etc.

Parágrafo. Las exenciones de derechos de aduanas, se considerarán únicamente para la importación de bienes y servicios destinados a la realización de obras encomendadas por esta Ley a la Corporación.

Artículo 17. Estarán exentos de impuestos de rentas y complementarios todos aquellos valores que se inviertan en la Corporación como forma de fomento para el desarrollo de la empresa que requiere la construcción y explotación del Canal Interoceánico Atrato-Truandó.

Artículo 18. A la Corporación le serán aplicadas las normas legales sobre establecimientos de economía mixta.

Artículo 19. La presente Ley regirá desde su sanción.

Bogotá, julio 29 de 1982.

Víctor Cárdenas Jaramillo, Senador de la República.  
Adhiere al proyecto el honorable Senador Jorge Tadeo Lozano.

## **EXPOSICION DE MOTIVOS**

Honorables Senadores:

El proyecto de ley que presento a la consideración del honorable Senado de la República, es uno de los más importantes desde el punto de vista histórico, social y económico, y vitalmente estratégico para la defensa de la soberanía nacional. Para algunos será el producto de la utopía como el envío del hombre a la luna, pero analizado bajo la luz de la realidad técnica y económica, es factible y rentable como una de las inversiones más gigantescas de nuestras ambiciones nacionales. Nos recuerda la aventura del Canal de Panamá por lo fantástico y la falta de visión de nuestros antepasados.

Dentro del estado de derecho de nuestro país y su sólida institucionalidad me atrevo a presentar este magnífico proyecto de ley, para esta obra que ya ha sido estudiada por la maestría de nuestros ingenieros como una proeza de la técnica colombiana para la ejecución de un gran Plan de Desarrollo Económico Nacional, con la colaboración del capital extranjero como una inversión rentable en el transporte marítimo.

La ruta que han estudiado nuestros ingenieros y técnicos colombianos es la que parte de la Bahía Humboldt en el Pacífico cruzando la cordillera hasta llegar al lecho del río Truandó hasta encontrar el paraje de nombre Las Mellizas sobre un río que llaman el caño de Ramón, con un gran caudal de aguas; luego se sigue hasta el lecho del río Atrato, frente exactamente a la Honda, volteando de este lugar hasta llegar finalmente a la Bahía de León en el Golfo de Urabá. Según estudios hechos por los técnicos e ingenieros, entre ellos los doctores Demetrio Valdés y Luis Monsalve Cuberos en la actualidad, y otros muchos desde la época de la Colonia. La longitud total es de 154 kilómetros, con un ancho en el fondo del tramo de corte seco en la montaña, de 250 metros y para el resto del canal, es de 280 a 300 metros. Los técnicos que han hecho el estudio recomiendan una profundidad mínima de 69 pies (18.3 metros) y un radio de curvatura mínima de 5 kilómetros. La capacidad media del canal sería de 190 barcos en 24 horas, o sea cuatro veces de la que hoy tiene el Canal de Panamá, lo cual daría una rápida amortización del capital invertido en la obra, demostrando así la rentabilidad para garantizar la inversión y obtener grandes utilidades monetarias y social. La empresa amortizaría el capital invertido en un plazo no mayor de 20 años.

La construcción del Canal Atrato-Truandó es una necesidad para Colombia y el mundo entero. Para el país sería el gran motor para el desarrollo económico y su industrialización en todas las fuentes de la producción y una gran solución política y militar para el área del Caribe y Centroamérica. El proyecto del canal colombiano restaría importancia a la anunciada construcción de un canal a nivel en Nicaragua por parte de los países comunistas que complicaría a los países democráticos en la defensa hemisférica. La soberanía nacional colombiana y sus zonas marinas dejarían de estar en peligro con los conflictos que se avecinan.

Para la venta y el transporte del carbón al exterior se hace necesario la utilización de grandes barcos que no pueden utilizar el Canal de Panamá por lo pequeño, lo angosto y lo poco profundo para el paso de estas anchas cisternas cargadas de carbón a granel.

Esta es otra nueva urgencia que se presenta al país para la explotación de su industria carbonífera y la solución a grandes problemas navales en nuestros dos océanos que se comunicarían con el canal.

Espero honorables Senadores que en la discusión de este proyecto intervengan todos los versados en esta materia y perfeccionen el proyecto, pues yo solo he recogido la inquietud y los deseos del pueblo colombiano.

Propongo honorables Senadores se discuta y apruebe el presente proyecto de ley.

De ustedes muy atentamente, Víctor Cárdenas Jaramillo.

Adhiere al proyecto el honorable Senador Jorge Tadeo Lozano.

Bogotá, D. E., julio 27 de 1982.

Senado de la República - Secretaría General - Tramitación de Leyes.

Bogotá, 29 de julio de 1982.

Señor Presidente:

Con el objeto de que se proceda a repartir el proyecto de ley número 22 de 1982, "por la cual se crea la Corporación Financiera Autónoma para la Construcción del Canal Interoceánico Atrato-Truandó", me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en sesión plenaria de la fecha. La materia de que trata el anterior proyecto es de competencia de la Comisión Octava Constitucional Permanente.

El Secretario General del honorable Senado, Crispín Villazón de Armas.

De conformidad con el informe de la Secretaría dese por repartido el proyecto de la referencia a la Comisión Octava Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará el mencionado proyecto a la Imprenta Nacional con el objeto de que se proceda a su publicación en los Anales del Congreso.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado,  
BERNARDO GUERRA SERNA

El Secretario General,  
Crispín Villazón de Armas.

