

REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CASANARE

Yopal, veinticuatro (24) de enero de dos mil diecinueve (2019)

ACCIÓN POPULAR

Radicado: **85001-2333-000-2016-00235-00**

Demandantes: **Edgar Fabián Ovalle Cuesta**

Demandado: **DEPARTAMENTO DE CASANARE, INVÍAS**

Magistrada ponente: **AURA PATRICIA LARA OJEDA**

Agostados los trámites procesales, la Sala procede a dictar sentencia de primera instancia en la acción popular interpuesta por los señores Edgar Fabián Cuesta, Mónica Andrea Montoya Gualdrón, Yolanda Vega Barrera, Yurjen Arnulfo Vanegas Vargas y Claudia Patricia Romero Mesa en contra del Instituto Nacional de Vías "INVÍAS", Instituto Territorial de Vías Casanare "INVÍAS Territorial Casanare", el Departamento de Casanare, la Nación Policía Nacional – Dirección de Tránsito y Transporte y Corporinoquia, en procura de la protección de los derechos e intereses colectivos de los habitantes del Departamento de Casanare y aquellos que transitan por el puente La Cabuya.

I. ANTECEDENTES

Mediante escrito presentado el 20 de septiembre de 2016, los ciudadanos Edgar Fabián Cuesta, Mónica Andrea Montoya Gualdrón, Yolanda Vega Barrera, Yurjen Arnulfo Vanegas Vargas y Claudia Patricia Romero Mesa interpusieron demanda de acción popular contra el Instituto Nacional de

Vías "INVÍAS", Instituto Territorial de Vías Casanare "INVÍAS Territorial Casanare" y el Departamento de Casanare. Solicitan se amparen los derechos colectivos a la vida, a la existencia del equilibrio ecológico y el manejo y aprovechamiento racional de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución, a la seguridad y salubridad públicas, derechos contenidos en los literales c., g. y m. del artículo 4º de la Ley 472 de 1998.

Para tal efecto, los accionantes pretenden que mediante sentencia se ordene al departamento de Casanare *i)* contratar de manera inmediata el estudio y realización de los trabajos que sean necesarios para la reparación y funcionamiento del puente La Cabuya ubicado en el Km 3, sobre la marginal de la selva que del municipio de Yopal conduce al norte del departamento de Casanare, con la finalidad de evitar la vulneración y puesta en peligro de la vida, salud, libre locomoción cómoda y segura que frecuentan los municipios y veredas que tienen acceso por el puente La Cabuya, *ii)* Ejecutar las obras requeridas para evitar un posible daño ocasionado por la vulneración de los derechos colectivos que se protegen en esta acción constitucional, implementando los recursos necesarios, haciendo traslados presupuestales con la Secretaría de Hacienda y del Estado a que haya lugar.

De igual forma piden que se ordene al Instituto Nacional de Vías "INVÍAS" realizar las medidas que permitan controlar el paso de vehículos sobre el puente "La Cabuya" para evitar que excedan el límite del peso permitido en la estructura.

Solicita también, se ordene a las demandas adelantar campañas de información que establezcan medidas de control para el tránsito de vehículos sobre el puente "La Cabuya", utilizando los diferentes medios de información con que cuentan y se gestionen las actividades de control y prevención en el tránsito de vehículos sobre dicho sector ante los organismos competentes.

Se condene a las accionadas al pago de costas y agencias en derecho y al pago de los peritazgos y pruebas técnicas que deban realizarse en este proceso para establecer el daño, su mitigación y reparación.

1.2. Hechos

Como soporte de sus pretensiones, como fundamentos fácticos señaló en síntesis lo siguiente:

Que en el mes de agosto del año 2016, por redes sociales se difundieron imágenes de alto impacto del puente de La Cabuya, que dan cuenta del peligro latente que éste presenta a la ciudadanía ante la falta de señalización y control por parte de las autoridades competentes para el paso restringido de vehículos de carga pesada, con el fin de evitar un posible desplome, como ocurrió con el puente ubicado sobre el río Charte.

Aducen que el Puente la Cabuya ha sido objeto de reparaciones, pero ninguna ha logrado mitigar los grandes deterioros que este ha sufrido tras el paso de vehículos de carga pesada que transitan constantemente hacia el norte del departamento de Casanare. Así mismo, que su falta de mantenimiento y omisión de señalización pone en riesgo la vida, la salud, la libre locomoción cómoda tranquila y segura de las personas que a diario y de manera regular transita por dicho puente.

Indican que, adicional a lo anterior, el departamento de Casanare no cuenta con una vía o puente alternativo que suprima la alteración que se pueda presentar ante un eventual desplome del puente en mención.

1.3 Derechos vulnerados

Los accionantes consideran vulnerados los derechos a la vida, a la existencia del equilibrio ecológico y el manejo y aprovechamiento racional de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución, a la seguridad y salubridad públicas, a la realización de edificaciones y desarrollo urbano, respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada y dando prevalencia al

beneficio de la calidad de vida de los habitantes, previstos en los literales c., g. y m de la Ley 472 de 1998.

1.4. Fundamentos de derecho

Refieren que la acción popular tiene un carácter preventivo y restaurador de los derechos e intereses colectivos y es de público conocimiento el impacto que produjo en este departamento la caída del puente sobre el río Charte, situación que guarda similitud con el caso concreto, que sufre un grave deterioro que pone en peligro la vida y la tranquilidad de la comunidad que por allí transita.

1.5 Contestación

1.5.1. La Nación – Ministerio de Defensa - Policía Nacional

Se opone a las pretensiones de la demanda y afirma que el puente la Cabuya cuenta con varias señalizaciones viales, entre ellas una que expone la capacidad del puente (52) toneladas, las cuales se encuentran fijadas en los dos sentidos. Igualmente, la Policía Nacional efectúa controles de manera esporádica, teniendo en cuenta que se patrulla toda la vía marginal de la selva.

Señala que de los hechos de la demanda, no se puede deducir una amenaza a los derechos colectivos, pues uno de los requisitos de la acción popular es que la acción se dirija contra persona natural o jurídica pública cuya actuación se considere que amenaza o viola el interés colectivo, requisito que no fue cumplido; tampoco obra en el expediente prueba sumaria que permita deducir la vulneración de los derechos colectivos, carga que está en cabeza de los actores populares.

Refiere que la presente acción surgió por el daño del puente El Charter; sin embargo, para determinar si el puente La Cabuya puede presentar un daño, se debe requerir a las entidades encargadas de realizar el la verificación y el mantenimiento del mismo. De otro lado, considera que no se ha afectado hasta el momento, ningún bien jurídicamente tutelado, pues la movilidad se está desarrollando normalmente con las restricciones del caso, donde el INVIAS ha dispuesto de un personal denominado

paleteros para regular el paso por dicha infraestructura, configurándose un hecho superado.

1.5.2. Instituto Nacional de Vías

Se opone a la prosperidad de las pretensiones, señalando que no tienen vocación de prosperidad, por cuanto se está demandando al Departamento de Casanare, entidad que no tiene competencia frente la estructura en cuestión, pues se encuentra ubicada en la vía marginal de la selva, sector Yopal – Paz de Ariporo – hato Corozal, por tanto hace parte de la red vial nacional a cargo del INVÍAS. Adicionalmente porque el puente La Cabuya no tiene riesgo de colapso, y se han realizado variaciones periódicamente.

Manifiesta que las imágenes a que hace relación la acción popular no corresponden a situaciones recientes, toda vez que no se aprecia el enrocado construido a través del contrato 922 de 2015, ubicado en la salida del Puente en dirección a Paz de Ariporo y que fue construido con el fin de proteger el Talud y el estribo del mismo, sin que hasta ese momento estuviera en riesgo de colapso.

Indica que actualmente dicha estructura se encuentra en buen estado de funcionamiento y no presenta daño estructural que afecte su estabilidad, teniendo en cuenta el informe de supervisión realizado el 5 de septiembre de 2016 presentado por el ingeniero Jhonny Rodríguez Bayona.

Señala que para el año 2016, el puente fue objeto de restricción mediante la Resolución No. 06760 del 30 de septiembre de 2016 para vehículos de carga extra dimensional y extra pesada con peso superior a 52 toneladas y con un ancho máximo de 2.6 metros, altura máxima de 3.6 metros y longitud máxima de 18.5 metros, por el paso sobre el puente Cravo Sur (La Cabuya), restricción que obedece únicamente a que los cables auxiliares tienen una altura de 3.75 metros de altura y éstos han sido golpeados por vehículos de grandes dimensiones al no realizar el giro de ingreso o de salida en varios tiempos, aclarando que los cables impactados son

auxiliares, cuyo esfuerzo de carga es relativamente mínimo, no afecta el comportamiento estructural de todo el cableado y en consecuencia, no genera riesgo de inestabilidad.

Refiere que la Dirección Territorial de Casanare en varias oportunidades ha dispuesto personal de mantenimiento rutinario para informar a los usuarios de la vía, en especial a los vehículos de carga pesada, cómo evitar el golpe con los cables o la manera correcta de maniobrar al ingreso o salida del puente y se ha instalado señalización para obligar a que realice el giro adecuadamente.

De otro lado, Indica que las condiciones del puente Cravo Sur (La Cabuya) distan mucho de las que se presentaron en el puente sobre el río Charte, que colapsó el 22 de agosto de 2016 y que se encontraba a cargo de la concesionaria Vial del Oriente, en virtud del contrato de concesión No. 010 de 2015, cuya entidad contratante es la Agencia Nacional de Infraestructura.

En cuanto a las reparaciones, resalta que mediante contrato No. 570 de 2010 suscrito con el consorcio MGM, se rehabilitó el puente Cravo Sur en la carretera Yopal – Paz de Ariporo, ruta 6513, aumentando su vida útil a un periodo superior a los 5 años.

Posteriormente mediante contrato No. 922 de 2015, suscrito con el Consorcio IPV se rehabilitó el puente y se realizaron obras de protección contra la socavación en estribos, aumentando aún más su vida útil, encontrándose en normal estado de funcionamiento y pese a los daños ocasionados por algunos usuarios de la vía de transporte pesado extradimensional, éstos no han ocasionado una afectación estructural que ponga en peligro su estabilidad y/o riesgo de colapso.

Indica que el sector se encuentra debidamente señalizado y la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte ha realizado el acompañamiento solicitado, de conformidad con la resolución de restricción No. 06770 del 30 de septiembre de 2016.

En cuanto a construir una variante, señala que el INVÍAS contempló dicha posibilidad, situación definida en la acción popular 2006-0365, referida a los problemas de la vía Yopal – Paz de Ariporo por causa de los inviernos, la cual posteriormente se integró a la estructuración del proyecto de la concesión para el corredor Villavicencio – Yopal.

No obstante, la A.N.I. al estructurar el proyecto de la vía Villavicencio Yopal, no pudo incluir la variante por cuanto, aunque fueron adelantados los estudios y diseños a nivel de factibilidad, la Gobernación de Casanare informó que el 6 de agosto de 2014 radicó iniciativa privada para la realización de estudios y diseños definitivos, gestión predial, social y ambiental, financiación, construcción, operación y mantenimiento de varios corredores, incluyendo la variante de Yopal por la sociedad futura promesa San Miguel; aduciendo que a la fecha no se ha obtenido respuesta alguna y mientras no exista un desistimiento expreso del proyecto por parte del radicador, no es posible realizar un nuevo registro para la misma obra.

Finalmente propone la excepción de mérito que denomina **“Inexistencia de riesgo colapso del puente Cravo Sur (LA Cabuya)”**

El puente se encuentra en buen estado de funcionamiento y por el momento no presenta riesgo de colapso, ni daño estructural que afecte su estabilidad teniendo en cuenta el informe de supervisión realizado el 5 de septiembre de 2016.

Adicionalmente el puente fue objeto de restricción mediante la Resolución 6760 del 30 de septiembre de 2016 para vehículos de carga extra dimensional y extra pesada por el paso sobre el puente Cravo Sur (La Cabuya), restricción que obedece únicamente a que los cables auxiliares que tienen un altura de 3.75 metros de altura han sido golpeados por los vehículos de carga pesada, debido a que no realizan el giro de ingreso y de salida en debida forma.

Manifiesta que en chequeo topográfico del 31 de agosto del 6 de septiembre de 2016 realizado por el INVÍAS, se pudo constatar que el comportamiento de la estructura es normal a las acciones de carga sobre el puente, seguimiento que se hizo durante una semana. Así mismo, indica que la firma Equión entregó al Director de la Territorial Casanare del INVÍAS una evaluación estructural realizada al puente Cravo Sur, en el cual se analizó el comportamiento con un vehículo de carga extrapesada de 70 Toneladas, concluyendo que; *"Para esta condición de carga, en máximo índice sobre – esfuerzo en el tramo central de la viga de rigidez es de 1.30 m es decir, al 30% por encima de su capacidad; Los pendolones presentan un índice de sobre esfuerzo de 0.3, muy alejado de su estado límite de falla; Los cables presentan factores de seguridad cercanos a 3.0.; De igual forma, las torres y vigas transversales se encuentran lejos de su estado límite de falla; Para el camión analizado se esperan deflexiones aproximadamente de 170 mm en el costado sobre el cual transita el vehículo, y de 51 mm en el costado contrario"*

Con fundamento en lo anterior concluye, que en la actualidad el puente Cravo Sur no presenta riesgo de colapso y el INVÍAS, entidad a cargo de la estructura no ha violado derecho colectivo alguno, por cuanto ha realizado los mantenimientos que ha requerido y evalúa periódicamente el comportamiento del puente, que no ha generado ninguna emergencia.

1.5.3. Departamento de Casanare

Refiere que es un hecho notorio el peligro en que se encuentra el trayecto del puente de la Cabuya, pero desconoce las causas a las que obedece dicha situación, mantenimiento que se encuentra a cargo del INVÍAS.

Manifiesta que mediante oficio No. 100-0443 del 27 de septiembre de 2016, se dio respuesta al derecho de petición presentado por los accionantes, señalando que el puente La Cabuya hace parte de una vía del orden nacional, le corresponde al nivel central su mantenimiento, vigilancia e inspección; sin embargo, dada la situación presentada con la caída del puente sobre el río Charte, la Gobernación de Casanare solicitó al Director

del INVÍAS informar las especificaciones y medidas de control de peso, mantenimiento y análisis de riesgo de cada uno de los puentes ubicados en las vías del nivel nacional del departamento de Casanare. De igual forma, al interior del Consejo Departamental del Riesgo, se instó a las autoridades de policía a realizar un control permanente de tránsito de vehículos pesados sobre dichas estructuras.

Así mismo, se opuso a la prosperidad de las pretensiones, por cuanto en los hechos de la demanda se relacionan con una vía del primer orden (marginal de la selva, sector puente de La Cabuya) que se encuentra a cargo del INVÍAS, a quien le corresponde administrar la vía según lo preceptuado en el decreto 2976 de 2010.

Propone las siguientes excepciones:

1. Inepta demanda

Esgrime que la demanda no cumple con uno de los requisitos del artículo 18 de la Ley 472 de 1998, relacionado con la indicación del derecho colectivo amenazado, pues aunque los señala, no sustenta las razones por las cuales se debe atribuir responsabilidad al departamento de Casanare.

2. Inexistencia de supuestos sustanciales para que proceda la acción popular

Señala que en la acción popular no está determinada cuál es la acción u omisión del departamento de Casanare, pues los hechos se refieren a una vía de carácter nacional. En consecuencia, no existe relación de causalidad entre los hechos expuestos y la entidad que representa.

3. Falta de legitimación en la causa por pasiva

Reitera que la relación de los hechos y las pretensiones se centran en el mantenimiento del puente La Cabuya, ubicado en la vía marginal de la

selva, la cual es una vía primaria y de responsabilidad del INVÍAS y no de la Gobernación de Casanare.

Así mismo, frente a la pretensión de control y peso de vehículos sobre el puente de la Cabuya, la entidad territorial no es la llamada a responder, por cuanto la competencia radica en la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

1.5.4. Corporinoquia

Indica que en la demanda no se menciona acción u omisión por parte de actuaciones efectuadas por Corporinoquia en relación con la problemática de transitabilidad, mantenimiento de estructuras y señalización sobre el puente La Cabuya, por cuanto las Corporaciones Autónomas no tiene reglado dentro del ámbito de sus competencias, realizar estudios, diseños ni estructuras que garanticen el tránsito de una vía de orden nacional, pues la competencia radica exclusivamente en el INVÍAS.

Igualmente, propone las siguientes excepciones:

1. Falta de Legitimación en la causa por pasiva

Explica que Corporinoquia no debe tener la calidad de demandada en la presente acción, por cuanto el daño colectivo es de índole vial, estructural y de señalización sobre el puente de La Cabuya, frente a lo cual, la Corporación no tiene competencia, pues esta radica en cabeza del INVÍAS.

2. De la omisión del Presupuesto de procesabilidad establecido en la Ley 1437 de 2011.

Señala que en el sub examine los actores populares no solicitaron ante Corporinoquia la adopción de las medidas necesarias de protección del presunto derecho o interés colectivo amenazado o violado, omisión que genera el quebrantamiento procesal, razón por la cual la Corporación no debió ser vinculada como parte demandada. Tampoco se acredita un

inminente peligro para los derechos colectivos o un perjuicio irremediable que permita prescindir del mismo.

3. Del no cumplimiento de los presupuestos sustanciales para la procedencia de la acción en contra de CORPORINOQUIA.

Refiere que los supuestos sustanciales para que procesa la acción popular son a) Una acción u omisión de la parte demandada b) un daño contingente, peligro amenaza, vulneración o agravio de derechos o intereses colectivos y, c) la relación de causalidad entre la acción u omisión y la afectación de los derechos e intereses Colectivos, sin que, se encuentren acreditados el primer y tercer presupuesto, pues no hay conducta omisiva por parte de la Corporación y ésta no tiene dentro de sus competencias, garantizar la transitabilidad ni el mantenimiento estructural de puentes y vías nacionales, es decir, no hay relación de causalidad entre la acción y la omisión por parte de la citada entidad.

1.6. Coadyuvancia de la Defensoría del Pueblo

Señala que en virtud del eminente peligro que se puede ocasionar a la salud, a la vida y a la libre locomoción al que están expuestos todos los ciudadanos que utilizan el puente La Cabuya, por su evidente deterioro, falta de mantenimiento y de señalización que no se ha podido mitigar con diferentes reparaciones que se han hecho.

Por lo anterior, coadyuva las pretensiones de los actores populares, teniendo en cuenta además que el accionante manifiesta que las entidades demandadas han sido ajenas a superar las dificultades y posibles riesgos que se pueden presentar por el estado en que se encuentra la mencionada estructura, aunado a que el departamento no cuenta con una vía alterna que suprima la alteración que pueda presentarse ante un eventual desplome del puente en mención.

1.7. Audiencia de Pacto de Cumplimiento

La audiencia especial de pacto de cumplimiento se llevó a cabo el día 29 de marzo de 2017 (fls. 185-186), en la que al no existir propuesta alguna emitida por las entidades demandadas, se declaró fallida.

1.8. Alegatos de Conclusión

1.8.1. Instituto Nacional de Vías

Reitera los argumentos expuestos en la contestación de la demanda señalando que el puente en cuestión está en buen estado de funcionamiento y por el momento no se encuentra en riesgo de colapso ni presenta daño estructural que afecte su estabilidad.

Informa que actualmente el puente es objeto de restricción, ordenada mediante la Resolución No. 06760 del 30 de septiembre de 2016, para vehículos de carga extra dimensional y extra pesada con peso superior a 52 toneladas y con un ancho máximo de 2.6 metros, altura máxima de 3.6 metros y longitud máxima de 18.5 metros, por el paso sobre el puente Cravo Sur (La Cabuya), restricción que obedece únicamente a que los cables auxiliares tienen una altura de 3.75 metros de altura y éstos han sido golpeados por vehículos de grandes dimensiones al no realizar el giro de ingreso o de salida en varios tiempos, aclarando que los cables impactados son auxiliares, cuyo esfuerzo de carga es relativamente mínimo, no afecta el comportamiento estructural de todo el cableado y en consecuencia, no genera riesgo de inestabilidad, aunado a que se han realizado los mantenimientos que ha requerido y evalúa periódicamente el comportamiento del puente que no ha generado ninguna emergencia.

Afirma que, el sector se encuentra debidamente señalizado y la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte ha realizado el acompañamiento solicitado y de conformidad con las restricciones ordenadas para el paso de vehículos pesados y extradimensionales. La situación anterior hizo que el INVIAS contemplara la posibilidad de construir

una variante, situación que fue ventilada y definida en la acción popular 2006-00365, referida a los problemas de la vía Yopal – Paz de Ariporo por causa de los inviernos y que actualmente se encuentra en fase II de estructuración.

De igual forma, indica que, a solicitud de la comunidad en varias manifestaciones, redes sociales y medios de comunicación, la Territorial Casanare del Instituto ha dispuesto personal de mantenimiento rutinario en horas del día de lunes a viernes, para direccionar el tránsito sobre el puente, aclarando que quien debe velar por el cumplimiento de la resolución de restricción, es la Policía Nacional, entidad que ha cumplido con el apoyo correspondiente.

Finalmente refiere que las imágenes del puente Cravo Sur, conocido comúnmente como la Cabuya que fueron aportadas por los accionantes no son recientes, pues en las mismas no se evidencia el enrocado construido con ocasión al contrato 922 de 2015.

1.8.2. Departamento de Casanare

Esta entidad presentó alegatos de conclusión de manera extemporánea.

1.8.3. Policía Nacional

Esta entidad presentó alegatos de conclusión de manera extemporánea.

Los accionantes, la Defensoría del Pueblo y Corporinoquia guardaron silencio.

II. TRAMITE PROCESAL

Mediante escrito presentado el 20 de septiembre de 2016 (fl. 14), se interpuso la acción popular de la referencia, ante los juzgados administrativos de Yopal; el 30 de septiembre siguiente, el juzgado segundo administrativo de Yopal declaró la falta de competencia funcional para asumir el conocimiento de este medio de control (fl. 16); el 10 de octubre de 2016, se radicó en este Tribunal (fl. 19); el 13 de octubre del mismo año

2016 se admitió la demanda (fls. 20). La Nación – Ministerio de Defensa - Policía Nacional¹ Instituto Nacional de Vías², el Departamento de Casanare³ y Corporinoquia⁴ contestaron oportunamente la demanda. Así mismo, la defensoría del Pueblo Coadyuvó la demanda⁵. Mediante auto de 13 de febrero de 2017 se fijó fecha y hora para llevar a cabo audiencia de pacto de cumplimiento (fl. 184), la cual se celebró el 29 marzo de la misma anualidad (fls. 185 - 186) sin llegar a un arreglo entre las partes. El 12 de octubre de 2017 se dio apertura al periodo probatorio (fls. 203). El 18 de octubre de 2018 se corrió traslado para alegar (fl. 261). El Instituto Nacional de Vías presentó su escrito final de dentro del término concedido⁶, mientras que el Departamento de Casanare⁷ y el Ministerio de Defensa – Policía Nacional⁸ los presentaron de manera extemporánea.

III. CONSIDERACIONES

Agotados los trámites inherentes a la acción impetrada y sin que se observe causal de nulidad que pueda invalidar lo actuado, la Sala procede a emitir el fallo correspondiente.

Esta Corporación es competente para conocer, en primera instancia de la acción popular presentada contra entidades del orden nacional, de conformidad con lo previsto en el artículo 152, numeral 16 de la Ley 1437 de 2011. Así mismo el requisito de procedibilidad consagrado en el numeral 4 del artículo 161 del CPACA en concordancia con el artículo 144 ibídem.

1. Excepciones propuestas

Por efectos metodológicos, antes de abordar el problema jurídico principal, la Sala resolverá en un sólo acápite las excepciones propuestas por el departamento de Casanare y Corporinoquia, que de prosperar, darían lugar a continuar el estudio del proceso sólo frente a las demás entidades demandadas.

¹ 21 de octubre de 2016 (fl. 33 -43)

² 27 de octubre de 2016 (fls. 55- 63)

³ 27 de octubre de 2016 (fls. 104 -109).

⁴ 13 de diciembre de 2016 (156 - 157).

⁵ 21 de noviembre de 2016 (fls. 143 -146)

⁶ 24 de octubre de 2018 (266 269)

⁷ 25 de octubre de 2018 (fl. 270- 271)

⁸ 26 de octubre de 2018 (fl. 272 – 276)

1.1. Problema jurídico procesal

¿Existe falta de legitimación material en la causa por pasiva frente al Departamento de Casanare y Corporinoquia?

1.2. Tesis de la Sala

Se declarará probada la excepción de falta de legitimación en la causa material por pasiva, por cuanto, las labores de mantenimiento y señalización están a cargo y control están a cargo del Instituto Nacional de Vías y las de control radican en cabeza de la Policía Nacional.

1.3. Falta de Legitimación en la causa por pasiva

El departamento de Casanare y Corporinoquia proponen la aludida excepción, señalando que los hechos y las pretensiones se centran en el mantenimiento del puente La Cabuya, ubicado en la vía marginal de la selva, la cual es una vía primaria y de responsabilidad del INVÍAS.

La anterior afirmación es avalada por la apoderada del Instituto Nacional de Vías, al señalar que no resulta viable para el departamento de Casanare ejecutar las obras requeridas por los accionantes para la reparación y funcionamiento del puente por cuanto dicha estructura se encuentra ubicada en la marginal de la selva, sector Yopal Hato Corozal en el departamento de Casanare, hace parte de la red nacional vial a cargo del INVÍAS.

Frente a la legitimación en la causa, el Consejo de Estado ha señalado:

“De conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 472 de 1998 la demanda debe dirigirse contra la autoridad o el particular cuya conducta activa u omisiva amenaza o causa agravio a los derechos colectivos, por lo tanto en la demanda debe indicarse con claridad quiénes son esas personas o autoridades (...) Sobre el punto, la jurisprudencia de esta Corporación ha precisado: “La legitimación en la causa ha sido estudiada en la jurisprudencia y la doctrina desde dos puntos de vista: de hecho y material. La legitimación de hecho es la relación procesal que se establece entre el demandante y el demandado por intermedio de la pretensión procesal; es decir es una interrelación jurídica que nace de la imputación de una conducta en la demanda, y de la notificación de ésta al demandado; quien cita a otro y le atribuye está legitimado de hecho y por activa, y a quien cita y le atribuye está legitimado de hecho y por

pasiva desde la notificación del auto admisorio de la demanda. En cambio la legitimación material en la causa alude a la participación real de las personas, por regla general, en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que haya demandado o no, o de que haya sido demandado o no. **Por tanto todo legitimado de hecho no necesariamente estará legitimado materialmente, pues sólo lo están quienes participaron realmente en los hechos que le dieron origen a la formulación de la demanda.** En la legitimación en la causa material sólo se estudia si existe o no relación real de la parte demandada o demandante con la pretensión que se le atribuye o la defensa que se hace, respectivamente. **En últimas la legitimación material en la causa o por activa o por pasiva es una condición anterior y necesaria, entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable, al demandante o al demandado**⁹ (Negrilla fuera de texto)

Atendiendo la jurisprudencia antes transcrita, la legitimación en la causa de hecho, es la calidad que tiene una persona para formular o contradecir las pretensiones de la demanda, por ser sujeto de la relación jurídica sustancial mientras que la material, exige una conexión entre los hechos objeto de litigio y su participación en el presunto daño que se imputa, relación que es necesaria para emitir una sentencia de fondo.

En el sub judice, se demanda la falta de señalización, reparación y control del puente Cravo Sur (La Cabuya), ubicado en la vía Marginal de la Selva, ruta 6513 Yopal – Paz de Ariporo- Hato Corozal del departamento del Casanare, la cual pertenece a la red primaria. Por tanto, la Sala debe verificar si las obligaciones de mantenimiento, de señalización y de control de la vía están a cargo de Corporinoquia o del Departamento de Casanare:

i) Obligaciones de Mantenimiento.

El Instituto Nacional de Vías en su contestación de demanda refiere que la misma pertenece a la red primaria y comunica los municipios de Yopal – Paz de Ariporo, Hato Corozal y se encuentra identificada como ruta 6513, por lo tanto, su mantenimiento le corresponde al Instituto Nacional de Vías, labor que han venido cumpliendo.

⁹ Consejo de Estado, Sección Primera (...) c. P. Martha Sofía Sanz Tobón; Bogotá, D.C., 11 de octubre de 2006; Radiación Número: 20001-23-31-000-2003-01273-01(ap); ACTOR: Fundación Recuperar Ciénaga de Zapatoza Fundarecza; Demandado: Municipio de Manaure y corpocesar.

Dicha afirmación se acompasa con lo referido en el oficio 100- 0443 del 27 de septiembre de 2016, que obra a folio 116 del expediente, suscrito por la secretaria privada del Departamento de Casanare en el que se pone en conocimiento que el puente La Cabuya por ser parte de una vía del nivel nacional, el mantenimiento, vigilancia, inspección y control recaen en el nivel central. Así mismo la Resolución No. 06760 del 30 de septiembre de 2016 "a través de la cual el INVÍAS" toma medidas sobre el tránsito vehicular en el puente Cravo Sur (LA Cabuya, ubicado en el PR2 + 0385 de la vía Yopal - Paz de Ariporo, Código 6513 en el departamento de Casanare y el informe suscrito el 20 de diciembre por ESAO S.A., respecto del contrato No. 1995-2016, "Administración vial de las carreteras nacionales a cargo de la Dirección territorial de Casanare, Módulo 1, para verificar el estado del puente La Cabuya", reflejan que la mencionada entidad del orden nacional tiene la responsabilidad de rehabilitar la estructura que nos ocupa.

En efecto, al verificar dicha vía, se encuentra que, en el decreto 1735 de 2001, el artículo 4º fijó la Red Nacional de Carreteras construida a cargo del Instituto Nacional de Vías, constituida por 16.575,1 km. de los cuales 11.650,4 km. corresponden a carreteras pavimentadas y 4.924,70 km. a carreteras en afirmado, de acuerdo con la evaluación realizada en diciembre de 1999, así:

"(...)

Código	Sector	Km.
--------	--------	-----

(...)

4. Troncal Villagarzón-Saravena

(...)

6513	Yopal-Paz de Ariporo	90.38
------	----------------------	-------

"

Lo anterior, permite determinar que la entidad obligada a realizar el mantenimiento de la estructura que soporta esta acción popular es el Instituto Nacional de Vías.

ii) Obligaciones de Señalización

A través del Decreto 2171 de 1992, se reestructuró el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte, se suprimieron y reestructuraron entidades de la rama ejecutiva del orden nacional. En sus artículos 53 y 54 señaló lo siguiente:

"Artículo 53. Corresponde al Instituto Nacional de Vías ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras.

Artículo 54. Funciones del Instituto Nacional de Vías. Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto Nacional de vías desarrollará las siguientes funciones generales:

(...)

1. Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura vial de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte.

(...)

"3. Coordinar con el Ministerio de Transporte la ejecución de los planes y programas de su competencia.

(...)"

"13. Definir las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura de transporte de su competencia, así como las normas que deberán aplicarse para su uso".

Así las cosas, se colige que al INVIAS le corresponde instalar y demarcar las señales de tránsito en las vías nacionales. Como en el presente caso se trata de una vía nacional y así lo acepta la citada entidad, de ahí que la señalización en la vía y en el puente instalado sobre la vía esté dentro la órbita de su competencia.

iii) Obligaciones de Control en las vías nacionales

La Ley 1310 de 2009, preceptúa en su artículo 4º la jurisdicción de control vial en las carreteras nacionales le corresponde a la Policía Nacional.

Es por ello, que a través de la Resolución No. 06710 del 30 de septiembre de 2016, el INVÍAS restringió el tránsito para vehículos de carga extradimensional y extrapesada con peso superior a 52 toneladas y con

ancho máximo de 2.6 metros, altura máxima de 3.6 metros y longitud máxima de 18.5 metros, por el paso sobre el puente Cravo Sur (La Cabuya) ubicado en el PR2+0385 de la vía Yopal – Paz de Arioporo, desde la fecha y hasta tanto no se cambien los cables y se realice un estudio al puente La Cabuya sobre el comportamiento ante la carga extrapesada y en su artículo tercero, señala que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional será la encargada del cierre del sector y velará por el cumplimiento la orden allí surtida.

En consecuencia, se declarará probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva, respecto del Departamento de Casanare y de Corporinoquia, por cuanto, como se explicó las labores de mantenimiento, señalización están a cargo del Instituto Nacional de Vías y las de control le corresponden a la Policía Nacional y en consecuencia, de demostrarse que se encuentran vulnerados los derechos colectivos de esta demanda, serán las últimas entidades mencionadas las llamadas a responder.

2. Problema jurídico principal:

1. ¿Existe acción u omisión por parte del Instituto Nacional de Vías y de la Nación – Ministerio de Defensa - Policía Nacional?

2. ¿El puente Cravo Sur (La Cabuya) ubicado en la vía Marginal de la Selva Yopal – Paz de Arioporo, Ruta 6513, presenta deterioro o daños en su estructura con riesgo de colapso, de manera que cause vulneración a los derechos colectivos objeto de demanda?

3. Tesis de la Sala

La Sala accederá parcialmente las pretensiones de la demanda, al advertir que en el presente caso existe omisión del **Instituto nacional de Vías**, en sus obligaciones de mejoramiento y mantenimiento que garanticen el tráfico vehicular de manera normal en la estructura vial objeto de litis. Existe también negligencia por parte de la mencionada

entidad y de la **Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional** en su deber de control en la vía, específicamente en el tránsito con restricciones sobre el puente Cravo Sur (La Cabuya).

Así mismo la Sala encuentra vulnerados los derechos colectivos aducidos por los accionantes, pues conforme se demostró en el proceso, el puente Cravo Sur (La Cabuya), a pesar de ser rehabilitado, mantiene la medida de restricción para carros de carga extradimensional y extrapesada impuesta mediante Resolución No. 06760 del 30 de septiembre de 2016, la cual tiene un carácter indefinido y hasta que se supere la emergencia relacionada con el cambio de las condiciones de ubicación de los cables, condición que no se encuentra cumplida, ocasionando que el tránsito a través de dicha estructura no fluya de normal, circunstancia que constituye un riesgo los ciudadanos que por allí circulan y que exige un mantenimiento del mismo de forma total y el adecuado control de peso de los vehículos que hacen uso del mencionado puente.

6. Premisas fácticas

En el proceso se encuentra probado lo siguiente:

- Mediante oficio No. S-2016 -051847/ SETRA – SOAPO 29.25 del 19 de octubre de 2016, el jefe seccional de Tránsito y Transporte de Casanare informa que se adelantó la orden de servicios No. 015 /SERA – DECAS 38.9 para *“implementar medidas de tránsito vehicular en el puente del río Cravo Sur (la Cabuya) PR2 -0385 vía Yopal - Paz de Ariporo, con el propósito de contribuir a la libre movilidad de los usuarios de la vía y conservar la estructura del puente”*, controles que se han adelantado en 3 turnos de servicio, quienes están realizando acompañamiento al personal del Instituto Nacional de Vías, adelantando las actividades de manejo de tránsito sobre el puente, principalmente los vehículos de carga, para regular el tráfico de vehículos de carga 1 a la vez a fin de evitar daños a la infraestructura del mismo, indicando que no cuentan con básculas para poderlos adelantar, por lo que se ofició al INVÍAS solicitando su instalación (fls. 45 -46)

- El 5 de septiembre de 2016, se elaboró informe de comisión suscrito por el INVÍAS, en el cual se señaló que en cumplimiento de las Resoluciones Nos. 05829 y 05924 del 26 y 30 de agosto de 2016, se efectuó visita de inspección visual a los puentes ubicados en la Dirección territorial Casanare, señalando lo siguiente:
 - a. Se trata de un puente colgante de longitud L-156 metros, dos carriles de circulación, consta de un sistema inicial de seis cables de diámetro 2 1/4" más una serie de 4 x 6 cables de diámetro 5/8" por cada lado, sistema de pendolones y que está trabajando de forma adecuada. Así mismo indica que la referida estructura fue sometida a mantenimiento en el año 2015, que incluyó cambio de láminas samblasting y pintura (contrato No. 0922 de 2015); que por contrato No. 0570 de 2010 se ejecutó una repotenciación, diseñando e instalando una serie de cuatro (4) cables de 2 1/8" por cada lado y que durante la repotenciación se condonaron una serie de cables secundarios.
 - b. El puente está compuesto por dos vigas longitudinales principales más una serie de vías transversal y largueros. Los estribos no presentan afectación y las protecciones para evitar la socavación en la margen izquierda están trabajando correctamente. La calzada está compuesta por una loza de concreto reforzado, presentando desgaste normal en varios sectores debido a la acción de la fricción llanta - pavimento. Los cables presentan proceso de corrosión que afecta el encastre¹⁰, los cuales se deben proteger para contener este fenómeno (incluido el mantenimiento rutinario);

c. Daños presentados:

*"- En las uniones de los cables y el encastre presenta pequeños inicios de corrosión por la acción repetitiva del agua, se deberá proteger esta sección.
- Por la acción permanente del golpe que reciben los cables al paso de los vehículos de alta carga, ya que el puente fue diseñado en una sección en curva, ocasionando el golpe en la parte inferior de los cables y en especial el acceso lado de Paz de Ariporo, que coincide con la entrada a la población de El Morro, actualmente en la segunda serie de cables (cables secundarios) se desprendieron dos cables, pero pertenecen a los que fueron condonados en el proceso de repotenciación por lo que no afectan la estabilidad del puente"*

¹⁰ "1. Encajar, empotrar. 2. tr. Mec. Endentar o acoplar dos piezas." (<http://dle.rae.es/?id=F2cplCK>)

d. Solución a realizar

“Como alternativa de solución y mejorar el comportamiento estructural del puente se deberán reinstalar los cables sueltos, colocando abrazaderas de mayor agarre.

Realizar mantenimiento rutinario del sistema de cables a todo el puente, incluido limpieza, protección con pintura expóxica y/o anticorrosiva, etc.

Se implementará un sistema de monitoreo del puente con control de topografía por una semana la cual repetirá al mes siguiente para verificar el comportamiento estructura del puente y medir las deflexiones que se presentan con el puente en servicio” (fls. 75-98)

- Mediante la Resolución No. 06760 del 30 de septiembre de 2016, se ordenó la restricción de vehículos de carga extra dimensional y extra pesada con peso superior a 52 toneladas y con un ancho máximo de 2.6 metros, altura máxima de 3.6 metros y longitud máxima de 18.5 metros, por el paso sobre el puente Cravo Sur (La Cabuya). – fls. 99-100 -
- En medio magnético que reposa a folio 103 del plenario, se vislumbra informe Técnico del comportamiento Estructural del puente La Cabuya¹¹, frente a la carga extrapesada, elaborado por el Ingeniero Javier Orlando Morales Londoño el 26 de septiembre de 2016, se tomó como carga viva, un camión especial de 6 ejes, 70 toneladas. Allí se concluyó que:

“- Para esta condición de carga, en máximo índice sobre – esfuerzo en el tramo central de la viga de rigidez es de 1,30, es decir, Para esta condición de carga, en máximo índice de sobre-esfuerzo en el tramo central de la viga de rigidez es de 1.30, es decir al 30% por encima de su capacidad.

- Los pendolones presentan un índice de sobre-esfuerzo de 0.53, muy alejado de su estado límite de falla.

- Los cables presentan factores de seguridad cercanos a 3.0.

- De igual forma, las torres y vigas transversales se encuentran lejos de su estado límite de falla.

- Para el camión analizado se esperan deflexiones aproximadamente de 170mm en el costado sobre cual transita el vehículo, y de 51mm en el costado contrario.

- De acuerdo con la Norma de puentes la deflexión se limita $L/800 = 125$ mm (2.5.2.6.2), lo que quiere decir que está por encima un 36% más. Sin embargo, en la realidad se presentarán deformaciones menores debido a la acción compuesta parcial entre la placa y las vigas

6.1. Acciones de reforzamiento: Como se mencionó previamente en el alcance del estudio, **se debe garantizar el perfecto estado de los cables de 2 y 2 ½ plg presentes, con el fin de ser consistentes con la evaluación teórica realizada.** Se debe garantizar un buen comportamiento de los dispositivos de apoyo.

Aumentar la resistencia a flexión de las vigas de rigidez adicionando láminas de esfuerzo en las aletas superior e inferior.

¹¹ Solicitado por el Supervisor de Obras Civiles EQUION ENERGÍA LIMIT

Se debe colocar un rigidizador longitudinal de espesos $\frac{1}{4}$ a lo largo del centro de la viga de rigidez con el fin de disminuir la esbeltez del alma y garantizar su capacidad (ref. figura 15); además se debe dar continuidad a los rigidizadores transversales en toda la altura de las vigas;

Agregar un rigidizador intermedio en los tres pánels exteriores de las vigas de rigidez, en lámina de 5/16, en la cara extrema (...)

6.3. Recomendaciones de funcionamiento

* Se debe restringir el paso vehicular a un solo vehículo sobre el puente, transitando preferiblemente centrado sobre su sección transversal:

* No se permite la detención sobre el puente;

* Se debe transitar a velocidad moderada (20 km/h), con el fin de evitar vibraciones excesivas.

* Si se proyecta el paso de un vehículo más pesado al evaluado en el presente estudio, o con una distribución de ejes distinta a la considerada en el presente estudio; se debe dar aviso al ingeniero revisor, con el fin de hacer su correspondiente verificación y dar las recomendaciones del caso.

* Si se pretende prolongar el funcionamiento del puente a largo plazo, es conveniente hacer un estudio de vulnerabilidad con el fin de tener datos confiables sobre la resistencia real de los materiales constitutivos".

- De igual forma, en medio magnético se allegaron fotografías de chequeo de la topografía del puente La Cabuya y seguimiento durante los días 31 de agosto al 6 de septiembre de 2016, en donde se evidencia solamente la entrada al puente (fl. 103).
- A través de oficio DT-CAS 42688 del 7 de septiembre de 2016 el Director de la Territorial Casanare en respuesta a solicitud elevada por el Coordinador Departamental para la Gestión del Riesgo de Desastres, indicando que:
 - a. El Instituto Nacional de Vías no tiene medidas de control de pesaje para paso autorizado sobre las estructuras. Por ello, cuando se emite una Resolución de restricción es la Policía Nacional quien hace el control. Así mismo indica, que mediante acción popular No. 2015-00078 adelantada a través de pacto de cumplimiento que para la vía nacional Yopal – Villavicencio actualmente entregada por el INVÍAS a la ANI y de ésta a la concesión COVIORIENTE, se le ordena al concesionario la instalación de puestos de control de pesaje en la vía Nacional, en un plazo máximo de 4 años que se cumplen en el mes de septiembre de 2020.

b. Medidas de control y seguimiento de las estructuras

El Instituto Nacional de Vías mediante contratos de administración vial hace supervisión a los contratos de mantenimiento rutinario de la red vial utilizando mano de obra no calificada, compuesto por grupos de personas de la región de influencia de los sectores de carretera asignados a cada contrato.

c. Informe de mantenimiento de las estructuras

Con el personal de mantenimiento rutinario y con supervisión de los administradores viales, constantemente se hace la rehabilitación de los componentes de las estructuras de los puentes (fls. 18 -119)

- En medio magnético se aprecia sentencia de primera y segunda instancia¹² proferidas dentro de la acción popular 2006-00635. El Tribunal Administrativo de Casanare en su parte motiva señaló que, *"en el evento de que los estudios técnicos que se realicen determinen que no sea posible garantizar la viabilidad de la carretera por este sector, se le impone la obligación al INVÍAS y a la Nación (Ministerio de transporte), para que realice los estudios necesarios para la protección de una vía alterna y la construcción de un nuevo viaducto o puente sobre el río Cravo Sur, para cuyos propósitos deberá concertar con el departamento de Casanare y con el municipio de Yopal, la concurrencia de dichos entes públicos en lo que le corresponde respecto de cofinanciación del proyecto"*, y resolvió entre otras cosas lo siguiente:

"2.- Revocar el numeral cuarto; en su lugar, se adoptan las siguientes determinaciones: 2.1.- el INVÍAS, dentro de los dos (2) meses siguientes a la ejecutoria de la sentencia, deberá entregar y poner en servicio debidamente rehabilitado el tramo comprendido entre el K4+50 al K4+400 de la vía que de Yopal conduce a Paz de Ariporo, para garantizar el paso permanente, normal y seguro del flujo vehicular, mientras se ejecuta y entrega al servicio una solución diferente al actual trazado, si fuere el caso. (...) 2.3.- Dentro del término de seis (6) meses contados a partir de la ejecutoria de esta sentencia, el INVÍAS presentará los estudios indicados en la parte motiva para definir si es viable mantener el trazado actual de la vía; en caso afirmativo, completará la rehabilitación de la vía para entregarla con las especificaciones propias de pavimentos, demarcación,

¹² Tribunal Administrativo de Casanare. Sentencia de segunda instancia; Yopal, 12 de marzo de 2009. Ref. Acción popular Rad. No. 850013331-0002-2006-00365-02; Demandante: María de la Cruz Avendaño; Demandados: La Nación, Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías y otros.

señalización y demás que correspondan a la marginal de la selva (...). (fl. 136)

- El 20 de diciembre de 2017, la firma ESAO LTDA., Administración de mantenimiento vial del módulo 1 contratado por el INVÍAS suscribió informe del estado del Puente la cabuya – PR 02-0385 – vía Yopal Paz de Ariporo, en los cuales se emitieron los siguientes resultados:

a. **Cables que soportan la estructura:** Estos se encuentran en buen estado. Algunos de los cuales fueron recientemente reparados, mediante el contrato No. 1117 de 2017, cuyo objeto es la atención de obras de emergencia Puente La cabuya sobre el río Cravo Sur carretera Yopal - Paz de Ariporo, debido a que fueron afectados en el mes de septiembre de 2017, por el paso de un vehículo tipo tracto mula, circunstancia que se informó mediante oficio ADM - CAS - 303-17 (radicado 205863);

b. **Juntas del puente:** Se encuentran en buen estado. Las cuales fueron recientemente reparadas mediante el contrato 1117 de 2017, debido al deterioro normal que presentaban por el paso vehicular;

c. **Estribos del puente:** Estos se encuentran en buen estado. El estribo de la margen derecha del río (entrada al puente), se encuentra a una distancia aproximada de 5 metros de la ribera de río y el estribo de la margen izquierda del río (salida del puente), cuenta con obras de protección de enrocado. Ambos sin ninguna afectación.

Señalización existente: Hace una relación de 21 señales de tránsito, indicando su localización y clasificación.

Finalmente informa que se continúa realizando control de tráfico vehicular sobre el puente, con personal del consorcio Mi llano 2016, labor que se realiza todos los días de la demanda las 24 horas del día para dar cumplimiento a la Resolución No. 06760 del 30 de septiembre de 2016, donde se hace referencia a la restricción de vehículos de carga extra dimensional y extra pesada superior a 52 toneladas (217-223)

4. Caso Concreto

Las acciones populares se encuentran consagradas en el inciso primero del artículo 88 de la Constitución Política de Colombia y reglamentadas por la Ley 472 de 1998; su finalidad es la protección de los derechos e intereses colectivos cuando estos resultan amenazados, vulnerados o cuando existe un daño contingente por la acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares que actúen en desarrollo de funciones administrativas.

Para que la acción popular proceda, se deben cumplirse los siguientes elementos:

- i) Una acción u Omisión por parte de las entidades demandadas.
- ii) Un daño contingente, peligro, o amenaza o vulneración de los derechos colectivos.
- iii) La relación de causalidad entre la acción y omisión y la afectación de los derechos invocados por los accionantes.
- iv) Se debe probar la amenaza o vulneración de los derechos colectivos.

En el presente asunto los accionantes pretenden se proteja a los habitantes del norte de Casanare y aquellos que transitan por el puente Cravo Sur (La Cabuya), ubicado en el PR2 + 0385 de la vía Yopal - Paz de Ariporo, Código 6513, al encontrarse vulnerados sus derechos a la vida, a la existencia del equilibrio ecológico y el manejo y aprovechamiento racional de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución, a la seguridad y salubridad públicas, derechos contenidos en los literales c., g. y m. del artículo 4º de la Ley 472 de 1998, al considerar que el puente Cravo Sur (La Cabuya) presenta daños estructurales, falta de mantenimiento, señalización y control, pudiendo colapsar en cualquier momento.

La mencionada estructura se ubica en la vía conocida como marginal de la selva y está incluida dentro de la Red Nacional de Carreteras a cargo del Instituto Nacional de Vías, como lo determina el decreto 1735 de 2001,

en su artículo 4, contempla en el numeral 4 la *Troncal Villagarzón – Saravenade*, dentro de la cual se encuentra la Ruta 6513, que corresponde al sector Yopal – Paz de Ariporo, que, como ya se dijo, es dicha entidad la llamada a reparar los daños y a minimizar los riesgos que lleguen a existir en el puente La Cabuya.

Por consiguiente, la Sala procederá a analizar con las pruebas recaudadas si la estructura en mención presenta daños considerables que pongan en riesgo los derechos colectivos antedichos, si existe falta de señalización y si el mismo es o no objeto de control por parte del INVÍAS y la Policía Nacional.

a. Falta de mantenimiento del puente

En primer lugar, los accionantes solicitan se contrate de manera inmediata el estudio y realización de los trabajos que sean necesarios para la reparación y funcionamiento del puente La Cabuya ubicado en el Km 3, sobre la marginal de la selva que del municipio de Yopal conduce al norte del departamento de Casanare.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 472 de 1998, la carga de la prueba le corresponderá al demandante. Quiere decir que los accionantes no se deben limitar a señalar la presunta vulneración de derechos e intereses colectivos, tienen el deber de probar los hechos, acciones u omisiones que constituyen la causa de amenaza o vulneración de los derechos o intereses colectivos cuya protección se reclama.

No obstante lo anterior, el Juez tiene la facultad de impartir las órdenes necesarias para suplir dicha omisión y obtener las pruebas indispensables que le permitan advertir o no la vulneración de derechos colectivos y proferir una sentencia de fondo.

En este sentido el Consejo de Estado ha señalado lo siguiente:

"La procedencia de la acción popular se sujeta a que, de los hechos de la demanda se pueda deducir siquiera sumariamente una amenaza a los hechos colectivos. (...) La obligación de que la acción se dirija contra

persona natural o jurídica o autoridad pública cuya actuación u omisión se considere que amenaza o viola el interés colectivo, requisito este último que requiere que la acción u omisión sea probada por el actor, o que del acervo probatorio obrante en el expediente el juez pueda deducir la vulneración del o de los derechos colectivos pues de lo contrario no puede ni podrá dar orden alguna tendiente a proteger y la normalización de una situación que pueda ser protegida con la expedición de la sentencia producto de la acción popular”¹³

En efecto, las pruebas que se aportan al plenario permiten concluir que desde antes de la presentación de la demanda – 20 de septiembre de 2016 – el Instituto Nacional de Vías ha venido ejecutando contratos encaminados a la Rehabilitación del puente Cravo Sur (La Cabuya).

Así lo señalan los informes suscritos el 5¹⁴ y 26¹⁵ de septiembre de 2016, que indican que el puente ha sido objeto de rehabilitación y el 20 de diciembre de 2017¹⁶, determina que el estado del puente, específicamente los cables que soportan la estructura, las juntas y los estribos se encuentran en buen estado y que el mismo fue objeto de mantenimiento a través del contrato 1117 de 2017.

Sin embargo, mediante oficio del 20 de diciembre de 2017, obrante a folios 218 a 223 del plenario, la firma ESAO Ingenieros Consultores le informa al Director Territorial Casanare del Instituto Nacional de Vías que se continúa realizando control de tráfico vehicular sobre el puente, con personal del consorcio Mi Llano 2016, labor que se realiza todos los días de la semana, las 24 horas del día **para dar cumplimiento a la Resolución No. 06760 del 30 de septiembre de 2016**¹⁷, donde se hace referencia a la restricción de vehículos de carga extra dimensional y extra pesada superior a 52 toneladas.

La restricción en comento, se impuso con ocasión a los memorandos enviados por la Dirección Territorial INVÍAS de Casanare, a través de los cuales solicitó “emitir acto administrativo mediante el cual se autorice la

¹³ Consejo de Estado, Sección Primera; C. P. Marco Antonio Velilla Moreno; Bogotá, 30 de junio de 2011; Rad. No. 50001-23-31-000-2004-00640-01 (AP) Actor: Iván Orlando Briceño y otro; Demandado: Empresa Colombiana de Petróleos ECOPEL y otro.

¹⁴ Fls. 75-98

¹⁵ Fl. 103

¹⁶ Fls. 217-223

¹⁷ Fl. 99

restricción de tránsito de carga extradimensional y extrapesada con peso superior a 52 toneladas y máximo con ancho de 2.6 metros, altura 3.6 metros y longitud de 18.5 metros sobre el Puente Cravo Sur (La Cabuya), **desde la fecha y hasta tanto no se cambien las condiciones de ubicación de los cables** y se realice un estudio al puente la cabuya sobre el comportamiento ante la carga extrapesada" con carácter indefinido y hasta cuando se supere en emergencia (Negrilla fuera de texto)

Por consiguiente, se concluye que, al continuar vigente la medida de restricción antedicha, persisten las falencias de ubicación de los cables y/o reparación de los mismos, pues el último informe tan sólo se refiere a su reparación, aunado a que en el estudio realizado al puente Cravo Sur (La Cabuya) sobre el comportamiento de la carga extrapesada y extradimensional, se sugiere **garantizar el perfecto estado de los cables de 2 y 2 ½ pulgadas, así como remover los de ½ pulgada, aumentar resistencia a flexión de las vigas de rigidez, adicionando láminas de esfuerzo en las aletas superior e inferior, entre otras medidas**, presentando como recomendación de funcionamiento, el restringir el paso vehicular a un (1) sólo vehículo sobre el puente, falencias que contribuyen a causar un riesgo para los usuarios de la mencionada estructura.

Así mismo, no obra soporte alguno que demuestre el cambio de las condiciones de ubicación de los cables, si se tiene en cuenta, que según informe de comisión elaborado por funcionarios del INVÍAS el 5 de septiembre de 2016, se resalta a folio 79 lo siguiente: "sistema secundario de cables sueltos lado de Paz de Ariporo en el puente la Cabuya sobre el río Cravo Sur" y a folio 81 se concluye que "por la acción permanente del golpe que reciben los cables al paso de los vehículos con carga alta, ya que el puente fue diseñado en una sección en curva ocasionando el golpe en la parte inferior de los cables y en especial el acceso lado de paz de Ariporo (...) actualmente de la segunda serie de cables (cables secundarios) se desprendieron dos cables, pero pertenecen a los que fueron condonados en el proceso de repotenciación por lo que no afectan la estabilidad del puente", planteando como alternativa de solución reinstalar los cables sueltos.

Se aclara que los cables – principal¹⁸ y secundario¹⁹ - son aquellos que soportan y distribuyen entre sí las cargas que se originan por el tráfico continuo o por el tránsito de vehículos de carga pesada sobre el puente, los cuales, al deteriorarse o reventarse, con el tiempo, pueden generar un riesgo que afecte la estabilidad de la estructura o en el peor de los casos, su desplome.

La Sala no desconoce las labores de rehabilitación efectuadas por el INVÍAS, sin embargo, éstas no han sido recientes ni continuas y no resultan aceptables como solución definitiva, mantener la de restricción de vehículos de carga extrapesada que superen las 52 toneladas de manera indefinida, con miras a evitar que se cause un daño, en especial, cuando no existen vías alternas que garanticen el tránsito normal por el puente Cravo Sur y cuando con las pruebas practicadas en el proceso no se vislumbra, el reemplazo de los cables deteriorados o reventados, o por lo menos el cambio de las condiciones de ubicación de los mismos de manera que no sean impactados por los vehículos de grandes dimensiones. Tampoco se cuenta con una báscula que permita establecer el peso y limitar el paso de los vehículos que superen las 52 toneladas que soporta el puente. De tal manera que la medida provisional de restricción de vehículos no soluciona de fondo la problemática planteada respecto a la normal circulación vehicular a largo plazo y sin restricciones sobre dicha estructura, orden que exige realizar un estudio de vulnerabilidad para tener datos reales que permitan establecer la resistencia de los materiales y verificaciones técnicas que garanticen la estabilidad y funcionalidad de ésta.

b. Falta de Señalización y control sobre el puente La Cabuya

Dentro de su relato, los demandantes indican que hay falta de señalización y de control para el paso restringido de vehículos de carga pesada, con el fin de evitar un posible desplome, como ocurrió con el puente ubicado sobre el río Charte. Por ello pidieron se ordene al Instituto Nacional de Vías "INVÍAS" realizar las medidas que permitan controlar el

¹⁸ *"Cable principal: También llamado cable portador. Éste soporta las cargas gravitacionales a que es sometido el puente, siendo éstas las cargas de servicio correspondientes a las cargas permanentes y las temporales. Este tipo de cable trabaja a tensión".* Pg. 8 (Calderón Jara Farrah "Artículo Diseño del Puente Colgante proyecto geotérmico Las pailas. Escuela de Ingeniería en construcción Instituto Tecnológico de Costa Rica – 2010)

¹⁹ *"Cable secundario: Más conocido como péndolas. Estos cables son los que se encargan de transmitir la carga de la calzada al cable principal, trabajan a tensión".* Ibídem.

paso de vehículos sobre el puente "La Cabuya" para evitar que excedan el límite del peso permitido en la estructura.

Frente a este tópico, en el expediente reposa la Resolución No. 06710 del 30 de septiembre de 2016²⁰, a través de la cual el Instituto Nacional de Vías "INVÍAS" restringió el tránsito para vehículos de carga extradimensional y extrapesada con peso superior a 52 toneladas y con ancho máximo de 2.6 metros, altura máxima de 3.6 metros y longitud máxima de 18.5 metros, por el paso sobre el puente Cravo Sur (La Cabuya) ubicado en el PR2+0385 de la vía Yopal – Paz de Ariporo, desde la fecha y hasta tanto no se cambien los cables y se realice un estudio al puente La Cabuya sobre el comportamiento ante la carga extrapesada, acto administrativo que en su artículo tercero, señala que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional será la encargada del cierre del sector y velará por el cumplimiento la orden allí surtida

Así mismo se evidencia que se dio cumplimiento a la orden previa, como en efecto lo señala el jefe seccional de Tránsito y Transporte de Casanare en oficio No. S-2016 -051847/ SETRA – SOAPO 29.25 del 19 de octubre de 2016²¹, informando que se han implantado las medidas de tránsito vehicular en el puente del río Cravo Sur (la Cabuya) PR2 -0385 vía Yopal - Paz de Ariporo, por parte de la Policía Nacional para contribuir a la libre movilidad de los usuarios de la vía y conservar la estructura del puente, controles que se han adelantado en 3 turnos de servicio, es decir, todos los días de la semana durante las 24 horas del día, realizando acompañamiento al personal del Instituto Nacional de Vías, adelantando las actividades de manejo de tránsito sobre el puente, principalmente los vehículos de carga, todo, para regular el tráfico de vehículos de carga pesada, con el fin de evitar daños a la infraestructura del mismo, deber que se acreditó hasta el mes de diciembre de 2017, hasta dicha fecha las demandadas demostraron el cumplimiento a sus obligaciones, como consta en el informe rendido por la firma de Ingenieros y Consultores ESAO Ltda., previa solicitud del Instituto Nacional de Vías, Dirección Territorial Casanare.

²⁰ fls. 99-100

²¹ Fls. 45 -46

Por consiguiente, teniendo en consideración que aún se advierten daños en la estructura del puente Cravo Sur (La Cabuya) y que no existe prueba que determine si a la fecha las entidades demandadas han continuado aplicando la medida de restricción de vehículos pesados, que se debe garantizar de manera permanente e indefinida, hasta cuando se dé una solución definitiva, la Sala concluye que no se encuentra cumplida de manera satisfactoria la obligación de control por parte de la Policía Nacional ni del Instituto Nacional de Vías, entidades que deben continuar vinculadas para que ejerzan su labor de vigilancia, con el fin de evitar un perjuicio a quienes por allí transitan, en especial, cuando se han presentado incidentes de vehículos de carga extradimensional y extrapesada que han golpeado los cables que sostienen la estructura y han circulado por allí a pesar de superar el peso de 52 toneladas permitidas,

De otro lado, respecto al relato de la demanda consistente en que el departamento de Casanare no cuenta con una vía o puente alterno que suprima la alteración que se pueda presentar ante un eventual desplome del puente en mención, encuentra la Sala que de este hecho, los demandantes no invocan ninguna pretensión pero también, que la misma fue objeto de debate en la acción popular No. 2006 – 0635, en donde se ordenó al INVÍAS realizar los estudios necesarios para la protección de una vía alterna y la construcción de un nuevo viaducto o puente sobre el río Cravo Sur, sin que se pueda hablar de cosa juzgada frente al sub examine, pues se repite no hay expresa pretensión en este sentido.

5. Medidas cautelares

El Consejo de Estado ha señalado que en la sentencia se adoptarán las medidas definitivas y las cautelares mediante auto, por cuanto *“el hecho de dictar medidas cautelares al interior de una sentencia, vulnera el derecho al debido proceso y a la doble instancia de la autoridad obligada, pues el trámite de apelación del auto que decreta una medida cautelar difiere del previsto para la apelación de sentencia, en tanto que*

en el primer evento la alzada se resuelve de plano y en el segundo se debe admitir el recurso y correr traslado del mismo a las partes y al Ministerio Público, lo cual resulta aún más dispendioso"²².

Por consiguiente y, teniendo en consideración que en el sub examine, se encuentran amenazados los derechos colectivos a vida, a la existencia del equilibrio ecológico a la seguridad y salubridad públicas, a la realización de edificaciones y desarrollo urbano, respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes, con el fin de evitar un peligro inminente en el puente Cravo Sur (La Cabuya) se deben imponer ordenes preventivas a cargo **del Instituto Nacional de Vías y de la Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional**, que permitan el acceso a los ciudadanos por la mencionada estructura, sin que se encuentren en riesgo de sufrir un daño, garantizando sus derechos, mediante auto separado, la Sala decretará las medidas cautelares que considere necesarias.

6. Medidas Definitivas

Con el propósito de suplir las afectaciones que tienen el puente Cravo Sur (La Cabuya), y se amparen los derechos colectivos amenazados a vida, a la existencia del equilibrio ecológico, el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público, la seguridad y salubridad públicas, a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente, a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada, dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes, el Instituto Nacional de Vías, deberá realizar y cumplir las siguientes medidas para normalizar el tránsito sin restricciones y garanticen la funcionalidad de puente a largo plazo sobre el puente Cravo Sur (La Cabuya), así como el control de peso de los vehículos de carga extradimensional y extrapesada y se efectúen las evaluaciones periódicas

²² CONSEJO DE ESTADO; SECCIÓN PRIMERA; C. P.: MARÍA ELIZABETH GARCÍA GONZÁLEZ; Bogotá, 22 de febrero de dieciocho 2018; Rad. No.: 85001-23-33-000-2014-00129-03(AP); Actor: LINCON SÓLORZANO SALCEDO Y OTROS; Demandado: JUZGADOS DE EJECUCIÓN DE PENAS DE YOPAL (CASANARE), LOS MINISTERIOS DEL INTERIOR Y DE JUSTICIA Y DE LA PROTECCIÓN SOCIAL y otros.

necesarias, dentro de los plazos indicados en la parte resolutive de esta providencia:

6.1. Fase de Indagación.

Revisar los informes allegados al expediente, en especial el elaborado por el Ingeniero Javier Orlando Morales Londoño el 26 de septiembre de 2016 (fl. 103) y establecer las fallas estructurales y de funcionamiento advertidas en el puente Cravo Sur (La Cabuya), teniendo en cuenta las recomendaciones propuestas para garantizar la correcta funcionalidad del puente a largo plazo, entregando como producto final las conclusiones que se desprenden de los estudios de vulnerabilidad.

6.2. Fase de Diagnóstico

Cumplido lo anterior, realizar un diagnóstico actual en terreno al puente Cravo Sur (La Cabuya), procediendo a verificar las fallas establecidas en los estudios analizados, así como verificar los daños e irregularidades actuales e los cables, estribos, juntas y en cada una de las estructuras del puente, haciendo un análisis frente a la posibilidad o no, de cambiar las condiciones de ubicación de los cables y/o pendolones.

Así mismo, determinar la necesidad técnica de establecer y dónde ubicar una báscula que cumpla los requerimientos viales que preste servicio de control antes de la entrada del puente en sentido Pore – Yopal; igualmente coordinar pesaje y seguimiento con la que ya exista o se instale con carácter definitivo en el sentido Aguazul – Yopal para el otro flujo de entrada al puente; entre tanto o si se demuestra imposibilidad técnica de montar estación de pesaje, tendrán que establecer los mecanismos igualmente idóneos de control de peso de los vehículos de carga extradimensional y extra pesada que deban transitar por dicho puente, en cualquiera de sus sentidos de flujo de tránsito.

6.3. Fase de diseño y plan de trabajo

Establecido el diagnóstico, se debe proceder a elaborar un diseño y plan de trabajo de las obras a ejecutar, encaminadas a rehabilitar el puente Cravo Sur (La Cabuya) de manera definitiva y que garanticen su funcionalidad a largo plazo, estableciendo costos y tiempos de ejecución de trabajos, indicando la necesidad de imponer medidas adicionales, restricciones o cierres temporales a que haya lugar

6.4. Fase de Contratación

Contratar las obras requeridas, establecidas en el documento resultante del diagnóstico y del Plan de Trabajo.

6.5. Fase de Ejecución

Ejecutar las obras contratadas

6.6. Fase final

Entrega de la obra contratada y verificación de la rehabilitación realizada acorde con el estudio de vulnerabilidad integral y actualizado que se aporte a este proceso y el diagnóstico realizado.

7. Del Comité De Verificación

Para verificar, vigilar y asegurar el cumplimiento de este fallo, así como las medidas cautelares que se adoptan en auto separado, se debe designar un Comité como lo prevé el inciso cuarto del artículo 34 de la Ley 472 de 1998, el cual se ocupará de efectuar visitas y requerir los informes que estime pertinentes sobre el avance de lo convenido. Con tal se designará al Director de la Territorial del INVÍAS Casanare, quien coordinará y presidirá el Comité al delegado del Ministerio Público en este proceso, a 3 de los accionantes de esta acción popular, quienes a su elección deberán indicar quiénes harán parte del comité; a la Defensoría del Pueblo, al Gobernador del Departamento de Casanare o su delegado y a los alcaldes municipales Yopal, Pore, Nunchía, Támara, Paz de Ariporo y

Hatocorozal territoriales que se ven afectados con el estado del puente Cravo Sur (La Cabuya).

Los funcionarios estatales que deleguen, sólo podrán hacerlo en servidores públicos de planta del nivel directivo, sin perjuicio de las responsabilidades de control de la función delegada, de conformidad con el artículo 211 de la Constitución.

El comité debe integrarse dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la notificación de la sentencia y rendir informes periódicos cada tres (3) meses, el inicial dentro de la primera semana de marzo del año en curso; o cuando ocurran novedades que requieran intervención judicial más temprana.

El coordinador del comité, o dos (2) de los demás integrantes, podrán convocar a sesiones en que se deban tratar temas específicos, a otras personas, entidades u organizaciones que puedan ilustrar procesos decisorios o contribuir al control y seguimiento de las órdenes del fallo; estos invitados no tendrán voto en sus deliberaciones.

8. Conclusión

Recapitulando, se concluye el Instituto Nacional de Vías no ha cumplido completamente o de manera eficiente su deber de mantenimiento del puente Cravo Sur (La Cabuya), pues a pesar de realizar labores de rehabilitación sobre el mismo, dicha estructura presenta daños estructurales que generan riesgo a la vida y seguridad de quienes por allí transitan, hasta el punto que se mantiene vigente la medida de restricción ordenada mediante Resolución No. 06760 del 30 de septiembre de 2016, argumentos con los cuales se accederá parcialmente a las pretensiones de la demanda, atendiendo las responsabilidades anteriormente establecidas.

No existe en el plenario prueba que permita establecer que a la fecha, el INVÍAS y la Nación –Ministerio de Defensa - Policía Nacional, continúan

cumpliendo su deber de vigilancia y control de manera permanente y que la medida de restricción impuesta mediante la Resolución No. 06760 del 30 septiembre de 2016 se siga acatando, obligación que debe persistir, en especial, si se tiene en cuenta que el puente continúa presentando un riesgo para la comunidad que hace uso del mismo.

9. Condena en costas

Teniendo en consideración que el artículo 38 de la Ley 472 de 1998 indica que sólo hay lugar a la imposición de costas cuando alguna de las partes hubiere actuado temerariamente o de mala fe y, en el sub lite, ninguna actuó de esa forma, en el presente asunto no habrá lugar a imponerlas.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Administrativo de Casanare, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

RESUELVE:

PRIMERO Declarar probada la excepción, la falta de legitimación en la causa por pasiva, respecto del departamento de Casanare y de la Corporación Autónoma de la Orinoquia "Corporinoquia", por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO: Amparar los derechos colectivos a amenazados a vida, a la existencia del equilibrio ecológico, el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público, la seguridad y salubridad públicas, a la seguridad y prevención de desastres previsibles técnicamente, a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada, dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes del departamento de Casanare y aquellos que transitan por el puente Cravo Sur (La Cabuya). En consecuencia, imponer al **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS** las siguientes obligaciones:

2.1. Medidas Definitivas

Con el fin de suplir las afectaciones que tienen el puente Cravo Sur (La Cabuya), y se amparen los derechos colectivos amenazados a vida, a la

existencia del equilibrio ecológico a la seguridad y salubridad públicas, a la realización de edificaciones y desarrollo urbano, respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes, el Instituto nacional de Vías, deberá realizar cumplir las siguientes medidas para para normalizar el tránsito sin restricciones; garantizar el control de peso de los vehículos de carga extradimensional y extrapesada y se efectúen los controles y evaluaciones periódicas necesarias:

Medidas definitivas	Plazo
<p>1. Fase de Indagación.</p> <p>Revisar los informes allegados al expediente, en especial el elaborado por el Ingeniero Javier Orlando Morales Londoño el 26 de septiembre de 2016 (fl. 103) y establecer las fallas estructurales y de funcionamiento advertidas en el puente Cravo Sur (La Cabuya), teniendo en cuenta las recomendaciones propuestas para garantizar la correcta funcionalidad del puente a largo plazo, entregando como producto final las conclusiones que se desprenden de los estudios de vulnerabilidad.</p>	Cuatro (4) meses.
<p>2. Fase de Diagnóstico</p> <p>Cumplido lo anterior, realizar un diagnóstico actual en terreno al puente Cravo Sur (La Cabuya), procediendo a verificar las fallas establecidas en los estudios analizados, así como verificar los daños e irregularidades actuales e los cables, estribos, juntas y en cada una de las estructuras del puente, haciendo un análisis frente a la posibilidad o no, de cambiar las condiciones de ubicación de los cables y/o pendolones.</p> <p>Así mismo, determinar la necesidad técnica de establecer y dónde ubicar una báscula que cumpla los requerimientos viales que preste servicio de control antes de la entrada del puente en sentido Pore – Yopal; igualmente coordinar pesaje y seguimiento con la que ya exista o se instale con carácter definitivo en el</p>	Ocho (8) meses contados a partir del vencimiento del plazo, según lo determinado en la etapa anterior.

<p>sentido Aguazul – Yopal para el otro flujo de entrada al puente; entre tanto o si se demuestra imposibilidad técnica de montar estación de pesaje, tendrán que establecer los mecanismos igualmente idóneos de control de peso de los vehículos de carga extradimensional y extra pesada que deban transitar por dicho puente, en cualquiera de sus sentidos de flujo de tránsito.</p>	
<p>3. Fase de diseño y plan de trabajo</p> <p>Establecido el diagnóstico, se debe proceder a elaborar un diseño y plan de trabajo de las obras a ejecutar, encaminadas a rehabilitar el puente Cravo Sur (La Cabuya) de manera definitiva y que garanticen su funcionalidad a largo plazo, estableciendo costos y tiempos de ejecución de trabajos, indicando la necesidad de imponer medidas adicionales, restricciones o cierres temporales a que haya lugar</p>	<p>6 meses contados a partir del vencimiento del plazo anterior.</p>
<p>4. Fase de Contratación</p> <p>Contratar las obras requeridas, establecidas en el documento resultante del diagnóstico y del Plan de Trabajo.</p>	<p>Seis (6) meses contados a partir del vencimiento del plazo anterior.</p>
<p>5. Fase de Ejecución</p> <p>Ejecutar las obras contratadas</p>	<p>Doce (12) meses contados a partir del vencimiento del plazo anterior, o de la adjudicación del contrato, si esta fuere previa al término concedido, término durante el cual el contrato no podrá ser suspendido y tampoco habrá lugar a prórrogas.</p>
<p>6. Fase final</p> <p>Entrega de la obra contratada y verificación de la rehabilitación realizada acorde con el estudio de vulnerabilidad integral y actualizado que se aporte a este proceso y el diagnóstico realizado.</p>	<p>Cuatro (4) meses.</p>

2.2. Medidas cautelares

De manera concomitante, en auto separado, Se imponen medidas cautelares a cargo del Instituto Nacional de Vías – Policía Nacional, de conformidad con lo señalado en la parte motiva de este proveído.

TERCERO: ORDENAR la conformación de comité de verificación tanto de medidas cautelares como definitiva, que será integrado el Director de la Territorial del INVÍAS Casanare, quien coordinará y presidirá el Comité; el delegado del Ministerio Público en este proceso, tres (3) de los accionantes de esta demanda popular, quienes a su elección deberán indicar quiénes harán parte del comité; el Delegado de la Defensoría del Pueblo, el Gobernador del Departamento de Casanare o su delegado y los alcaldes municipales Yopal, Pore, Nunchía, Támara, Paz de Ariporo y Hatocorozal, cuyo procedimiento se sujetará a las reglas trazadas en la parte motiva de esta providencia y y deberá rendir informes periódicos cada tres (3) meses, el inicial dentro de la primera semana de marzo del año en curso; o cuando ocurran novedades que requieran intervención judicial más temprana.

CUARTO: Sin costas en esta instancia

QUINTO: MANTÉNGASE el expediente en Secretaría por el término y para los efectos señalados en el artículo 274 de la Ley 1437 de 2011; cumplido lo anterior, sin que se presentare recurso, dese cumplimiento a lo aquí dispuesto.

(Aprobado en Sala de la fecha, acta)

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


AURA PATRICIA LARA OJEDA
 Magistrada


NÉSTOR TRUJILLO GONZÁLEZ
 Magistrado

JOSÉ ANTONIO FIGUEROA BURBANO²³
 Magistrado

²³ Ausente con permiso