Cartagena de Indias, 14 de mayo de 2015

HORA: 8:00 A.M.

Magistrada Ponente: HIRINA MEZA RHENALS
Medio de control: ACCION POPULAR
Radicación: 13001-23-33-000-2015-00019-00
Demandantes/Accionantes: LUIS ANTONIO GONZALEZ GARCIA Y OTROS
Demandados/Accionados: NACION – CONSORCIO VIA AL MAR-INVIAS-ANI-

En la fecha se corre traslado por el término legal de tres (03) días a la parte demandante de las excepciones formuladas en los escritos de contestación de la demanda presentadas los días 4, 7,8, 11 y 11 de mayo de 2015, por los apoderados del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS –INVIAS-, AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI-, CONSORCIO VIA AL MAR y la DEFENSORIA DEL PUEBLO, visible a folios 202-217, 219-248, 249-311, 312-468, 469-478 del expediente, respectivamente (Cuadernos Nos. 1 y 2).

EMPIEZA EL TRASLADO: 14 DE MAYO DE 2015, A LAS 8:00 A.M.

JUAN CARLOS GALVIZ BARRIOS
Secretario General

VENCE TRASLADO: 19 DE MAYO DE 2015, A LAS 5:00 P.M.

JUAN CARLOS GALVIZ BARRIOS
Secretario General

SECRETARIA TRIBUNAL ADM
TIPO: PODER INVIAS
REMITENTE: JOSE LUIS DE VALENCIA
DESTINATARIO: HIRINA MEZA RENALS
CONSECUTIVO: 20150516151
No. FOLIOS: 16 — No. CUADERNOS: 0
RECIBIDO POR: SECRETARIA TRIBUNAL ADM
FECHA Y HORA: 4/05/2015 11:27:42 AM
FIRMA:

202

Señores

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR

E. S. D.

REFERENCIA: ACCIÓN POPULAR

DEMANDANTE: LUIS ANTONIO GONZALEZ GARCIA Y OTROS

DEMANDADO: CONSORCIO VÍA AL MAR Y OTROS

MAGISTRADA PONENTE: HIRINA MEZA RHENALS

RADICACIÓN: 13001-33-31-000-2015.00019-000

OSBALDO DE JESUS CASTILLA TARRA, mayor de edad, con domicilio en esta ciudad, identificado con la cedula de ciudadanía número 73.140.520 expedida en Cartagena, actuando en mi condición de representante legal del Instituto Nacional de Vías-INVÍAS Territorial Bolívar, tal y como consta en la Resolución de nombramiento No. 04146 de 31 de Julio de 2012 y Acta de Posesión No. 000178 de fecha 2 de Agosto de 2012 y Resolución de Delegación No. 002614 de 2 de Junio de 2011, por medio del presente escrito manifiesto que confiero poder especial, amplio y suficiente al Doctor **JOSE LUIS DE VALENCIA VELEZ**, identificado con la Cedula de Ciudadanía número 9.087.332 expedida en Cartagena, abogado con T. P. No. 22.436 del H. C. S. de la J., para que represente y asuma la Defensa Judicial del INVÍAS, dentro del proceso de la referencia.

El Doctor DE VALENCIA VELEZ queda con todas la facultades consagradas y permitidas por la Ley.

Cordialmente,

OSBALDO DE JESUS CASTILLA TARRA

Notaría Segunda del Circulo de Cartagena
Diligencia de Presentacion Personal

Ante la suscrita Notaria Segunda del Circulo de Cartagena fue presentado personalmente este documento por:

OSBALDO DE JESUS CASTILLA TARRA

Identificado con C.C. **73140520**

Cartagena:2015-05-04 09:59

amiranda 2135231718

Para verificar sus datos de autenticacion ingrese a la página Web www.notaria2cartagena.com en el link <EN LINEA> ingrese el número abajo del codigo de barras

REPUBLICA DE COLOMBIA
Eudenis Casas B.
NOTARIA SEGUNDA
CIRCULO DE CARTAGENA

Acepto:

JOSE LUIS DE VALENCIA VELEZ

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
REGIONAL BOLIVAR
FIEL COPIA DEL ORIGINAL
O. Castillo 203
DIRECTOR

REPUBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

ACTA DE POSESION N° 000178

Fecha: 02 AGO. 2012

En la ciudad de Bogotá, se presentó en el Despacho de la SECRETARIA GENERAL ADMINISTRATIVA DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, el (la) doctor (a) OSBALDO DE JESUS CASTILLA TARRA identificado (a) con cédula de ciudadanía N° 73140520 con el fin de tomar posesión del cargo de Director Territorial Código 0042 Grado 14 Dirección Territorial Bolivar de Planta Global del Instituto Nacional de Vias, para el cual fue nombrado (a) mediante Resolución N° 04148 del 31 de julio de 2012.

Se procedió a tomar el juramento de acuerdo a la Resolución N° 02614 del 02 junio de 2011 y con lo establecido en el artículo 122 de la Constitución Política y en concordancia con lo dispuesto en los decretos N° 2400 de 1968 y N° 1950 de 1973.

Previamente se hizo inspección de los documentos exigidos para el desempeño de empleos públicos.

OSBALDO DE JESUS CASTILLA TARRA
Firma del Posesionado

LILIAN MARGARITA PETIT OLIVELLA
Firma de quien posesiona

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
REGIONAL BOLIVAR
FIEL COPIA DEL ORIGINAL
O. Castillo
DIRECTOR

3

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
REGIONAL BOLIVAR
FIEL COPIA DEL ORIGINAL

204

MINISTERIO DE TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Resolución Número 04146 31 JUL. 2012

Por la cual se efectúa un nombramiento ordinario en el Instituto Nacional de Vías.

EL DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas en el numeral 13 del artículo 7º del Decreto 2056 del 24 de julio de 2003

CONSIDERANDO

Que mediante concurso público abierto de meritocracia Nº INVI/12-002, se convocó a las personas interesadas en la conformación de la terna para la designación de Director Territorial código 0042 grado 14 de la Dirección Territorial Bolívar del Instituto Nacional de Vías.

Que una vez efectuado el correspondiente concurso de méritos por el Departamento Administrativo de la Función Pública, se conformó la terna con aquellas personas que aprobaron todas las pruebas.

Que mediante oficio con número de radición 67406 del 05 de julio de 2012, el (la) gobernador (a) del departamento de Bolívar, informa la selección del (la) doctor (a) OSBALDO DE JESUS CASTILLA TARRA, para que sea designado (a) como Director Territorial Dirección Territorial Bolívar del Instituto Nacional de Vías.

Que teniendo en cuenta las anteriores consideraciones,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Nombrar al (la) doctor (a) OSBALDO DE JESUS CASTILLA TARRA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 73140520, en el cargo de Director Territorial Código 0042 Grado 14, Dirección Territorial Bolívar, del Instituto Nacional de Vías.

ARTÍCULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,
Dada en Bogotá, D.C., a 31 JUL. 2012

CARLOS ALBERTO ROSADO ZUÑIGA

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
REGIONAL BOLIVAR
FIEL COPIA DEL ORIGINAL

4

FIEL COPIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Resolución Número 02614 de 2011 02 JUN 2011

Por medio de la cual se delegan unas funciones

EL DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

En uso de las facultades legales y estatutarias, en especial las que le confiere la Ley 80 de 1993, el artículo 9º de la Ley 489 de 1998, el Decreto No. 2056 de 24 de julio de 2003 artículo 7 y .

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con los artículos 9º de la Ley 489 de 1998, 11 y 12 de la Ley 80 de 1993 y 7 del Decreto 2056 de 2003, el Director General del INVIAS tiene la competencia y/o facultad para delegar la actividad propia de su gestión y la ordenación del gasto del instituto.

Que con el fin de optimizar el cumplimiento de los principios que rigen la función pública y la gestión administrativa, se hace necesario delegar en las Secretarías Generales Técnica y Administrativa, Direcciones Territoriales, así como en las Oficinas Asesoras, Oficina de Control Interno, Grupo Plan 2.500, Oficina de Atención y Prevención de Emergencias, Gerencia de Grandes Proyectos, y Subdirecciones del Instituto Nacional de Vías, competencias para el desarrollo del objeto de la Entidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

CAPÍTULO I
DELEGACIÓN DE FUNCIONES EN MATERIA CONTRACTUAL

ARTÍCULO PRIMERO: Delegar en el **SECRETARIO GENERAL ADMINISTRATIVO**, las siguientes competencias:

1. La ordenación del gasto, la realización de los procesos de contratación y la suscripción de los contratos, cualquiera sea su cuantía y naturaleza, siempre que su objeto esté referido al cumplimiento de las actividades propias de su competencia, incluyendo lo correspondiente al Programa de Seguridad de Carreteras Nacionales del Instituto Nacional de Vías, Oficina Asesora de Planeación, Oficina de Control Interno y Oficina Asesora Jurídica, así:

   a) Aprobar el contenido de los pliegos de condiciones definidos por las Subdirecciones, áreas y coordinaciones pertenecientes a la Secretaría General Administrativa.

   b) Suscribir las adendas aclaratorias y modificatorias de los pliegos de condiciones, sin perjuicio de la competencia otorgada al Grupo de Licitaciones.

   c) Suscribir los siguientes actos administrativos en desarrollo de los procesos de selección de contratistas: Resolución de apertura del proceso de selección, resolución de adjudicación, resolución de declaratoria de desierto y resolución que declare la suspensión del proceso de selección.

   d) Suscribir, adicionar, prorrogar, modificar, autorizar la cesión, ajustar, terminar de mutuo acuerdo o unilateralmente y liquidar en la misma forma los contratos derivados del proceso contractual de su competencia.

   e) Aprobar la garantía única de cumplimiento, la póliza de responsabilidad civil extracontractual y en general todas las garantías que constituyan los contratistas para garantizar las obligaciones contractuales, así como sus prórrogas o modificaciones, de los convenios y demás contratos cuyo objeto esté referido al cumplimiento de las actividades

f) Suscribir las actas de suspensión y reanudación de los convenios y demás contratos cuyo objeto esté referido al cumplimiento de las actividades propias de su competencia.

g) Designar los gestores de los contratos y/o proyectos que correspondan a las áreas a su cargo.

h) Aprobar los trámites y actuaciones que se deriven de la ejecución de los convenios y demás contratos incluidos los de prestación de servicios, a su cargo, tales como: la suscripción de la orden de inicio, ordenar el giro del anticipo o pago anticipado, ordenar los pagos, reprogramaciones, programas de inversiones y las demás actividades que fueren necesarias en relación con la naturaleza de los mismos y que no correspondan a las Subdirecciones y Áreas a cargo.

2. La ordenación del gasto, la suscripción del formato de solicitud de contratación y la suscripción de los contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión y los de trabajos artísticos que sólo puedan encomendarse a determinadas personas, cuando su objeto esté referido al cumplimiento de las actividades propias de su competencia, así como los que correspondan a la Oficina Asesora de Planeación, la Oficina Asesora Jurídica y la Oficina de Control Interno, sea cual fuere el rubro presupuestal que afecte. Esta delegación comprende el desarrollo de todas las actividades precontractuales, contractuales y post-contractuales.

3. La ordenación del gasto y la suscripción de los convenios de asociación interadministrativos, en cuantía de hasta DIECIOCHO MIL SEISCIENTOS SETENTA Y UN (18.671) SMLMV, siempre que su objeto esté referido al cumplimiento de las actividades propias de su competencia, así como los que correspondan a la Oficina Asesora de Planeación, a la Oficina Asesora Jurídica y a la Oficina de Control Interno. Esta delegación comprende el desarrollo de todas las actividades precontractuales, contractuales y post-contractuales.

PARÁGRAFO: Designar al SECRETARIO GENERAL ADMINISTRATIVO como Director del Programa de Seguridad de Carreteras Nacionales del Instituto Nacional de Vías, para lo cual tendrá, la Dirección, Coordinación y Control de los procesos y actividades que se desarrollen.

ARTÍCULO SEGUNDO: Delegar en el SECRETARIO GENERAL TÉCNICO, las siguientes competencias:

1. La ordenación del gasto, y la suscripción de los contratos, cualquiera sea su cuantía y naturaleza, siempre que su objeto esté referido al cumplimiento de las actividades propias de su competencia, incluyendo los correspondientes a la Oficina de Prevención y Atención de Emergencias, así:

   a) Aprobar el contenido de los pliegos de condiciones definido por los Subdirectores de cada área, el Jefe de la Oficina de Prevención y Atención de Emergencias, el Asesor – Coordinador Plan 2500–, Asesor de la Gerencia de Grandes Proyectos, propios del área técnica a su cargo.

   b) Suscribir las adendas aclaratorias y modificatorias de los pliegos de condiciones, sin perjuicio de la competencia otorgada al Grupo de Licitaciones.

   c) Suscribir los siguientes actos administrativos en desarrollo de los procesos de selección de contratistas: Resolución de apertura del proceso de selección, resolución de adjudicación, resolución de declaratoria de desierto y resolución que declare la suspensión del proceso de selección.

   d) Suscribir, adicionar, prorrogar, modificar, autorizar la cesión, ajustar, terminar de mutuo acuerdo o unilateralmente y liquidar en la misma forma los contratos derivados del proceso contractual de su competencia.

   e) Aprobar la garantía única de cumplimiento, la póliza de responsabilidad civil extracontractual y en general todas las garantías que constituyan los contratistas para garantizar las obligaciones contractuales, así como sus prorrogas o modificaciones, de los

FIEL COPIA DEL ORIGINAL

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS REGIONAL BOLIVAR

206

OCHOCIENTOS UN (2.801) SMLMV y que su objeto esté referido al cumplimiento de las actividades propias de su competencia.

f) Suscribir las actas de suspensión y reanudación de los convenios y demás contratos cuya cuantía sea igual o superior a NUEVE MIL TRESCIENTOS TREINTA Y SEIS (9.336) SMLMV y que su objeto esté referido al cumplimiento de las actividades propias de su competencia.

2. La ordenación del gasto, la suscripción del formato de solicitud de contratación y la suscripción de los contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión y los de trabajos artísticos que sólo puedan encomendarse a determinadas personas, cuando su objeto esté referido al cumplimiento de las actividades propias de su competencia, así como los que correspondan a la Oficina de Prevención y Atención de Emergencias, sea cual fuere el rubro presupuestal que afecte. Esta delegación comprende el desarrollo de todas las actividades pre - contractuales, contractuales y post-contractuales.

3. La ordenación del gasto y la suscripción de los convenios de asociación e interadministrativos, en cuantía de hasta DIECIOCHO MIL SEISCIENTOS SETENTA Y UN (18.671) SMLMV, siempre que su objeto esté referido al cumplimiento de las actividades propias de su competencia, así como los que correspondan a la Oficina de Prevención y Atención de Emergencias, e igualmente comprende el desarrollo de todas las actividades precontractuales, contractuales y post-contractuales.

ARTÍCULO TERCERO: Delegar en el Jefe de la Oficina de Atención y Prevención de Emergencias, la ordenación del gasto, la realización de los procesos de contratación y la suscripción de los convenios y demás contratos que se ejecuten con cargo a los recursos del Fondo Nacional de Calamidades – Subcuenta Colombia Humanitaria, sin límite de cuantía, incluyendo los de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión. Esta delegación comprende el desarrollo de todas las actividades precontractuales, contractuales y post-contractuales; así como, emitir concepto escrito y soportado debidamente [illegible], para la contratación con dichos recursos.

De igual manera, delegar en el Jefe de la Oficina de Atención y Prevención de Emergencias la emisión de concepto escrito y soportado debidamente sustentado, para la declaratoria de urgencia manifiesta, como también la conformación del respectivo expediente junto con los antecedentes que generaron la urgencia manifiesta, para ser enviados a la Contraloría General de la República y a los organismos de control.

ARTÍCULO CUARTO: Delegar en los Subdirectores de las Unidades Ejecutoras adscritas a cada una de las Secretarías, así como, en el Asesor Coordinador del Grupo Plan 2500, el Asesor Coordinador de la Gerencia de Grandes Proyectos y el Jefe de la Oficina de Prevención y Atención de Emergencias, la realización de todas las actividades necesarias para cumplir, respecto de todos los contratos que correspondan a su área y cualquiera sea su naturaleza, las funciones a que se refiere el Manual de Interventoría vigente, así como, las siguientes actividades:

1. Adelantar los trámites precontractuales necesarios para iniciar, desarrollar y culminar los procesos de contratación de su competencia, y suscribir los documentos que se requieran y que no estén expresamente en cabeza del Secretario General respectivo, así como elaborar y firmar los Estudios Previos y Anexos Técnicos.

2. Definir, a partir de los modelos establecidos por la Entidad, el contenido de los pliegos de condiciones en los procesos de contratación que correspondan a su área y remitirlos al área de licitaciones para lo de su competencia, previa aprobación de la Secretaría General correspondiente.

3. Realizar seguimiento a la ejecución y cumplimiento de los contratos, y los cronogramas aprobados en desarrollo de los mismos.

4. Aprobar los trámites y actuaciones que se deriven de la ejecución de los convenios y demás contratos a su cargo, incluidos los de prestación de servicios, tales como: la suscripción de la orden de inicio, ordenar el giro del anticipo o pago anticipado, ordenar los pagos

en relación con la naturaleza de los mismos y que no correspondan al Secretario General respectivo.

5. En los contratos suscritos por el Secretario General Técnico, suscribir las actas de suspensión y reanudación de los convenios y demás contratos cuya cuantía sea hasta de NUEVE MIL TRESCIENTOS TREINTA Y SEIS (9.336) SMLMV y que su objeto esté relacionado al cumplimiento de las actividades propias de su competencia.

6. Adelantar el procedimiento previo a la formulación de cargos para dar inicio a los procesos sancionatorios y de declaratoria de siniestros, recopilar toda la información necesaria para su trámite entre la cual se destaca el informe del interventor y del gestor del contrato y/o del proyecto, y remitirla a la Oficina Asesora Jurídica para la elaboración y suscripción del oficio de cargos, asistir a la audiencia del afectado participando activamente de la misma y brindar todo el soporte técnico que se requiera para la elaboración del correspondiente acto administrativo, que será suscrito por el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica.

7. Recopilar toda la información necesaria para la elaboración de las adiciones, prorrogas, liquidación o cualquier tipo de decisión que el Secretario General correspondiente deba adoptar en relación con el contrato.

8. En los contratos suscritos por el Secretario General Técnico, aprobar la garantía única de cumplimiento, la póliza de responsabilidad civil extracontractual y en general todas las garantías que constituyan los contratistas para garantizar las obligaciones contractuales, así como sus prorrogas o modificaciones, de los convenios y demás contratos cuya cuantía sea inferior a DOS MIL OCHOCIENTOS UN (2.801) SMLMV y que su objeto esté relacionado al cumplimiento de las actividades propias de su competencia.

9. Elaborar las minutas de los convenios y demás contratos y remitirlas a la Oficina Asesora Jurídica para lo de su competencia.

10. Elaborar y suscribir las certificaciones sobre la ejecución y cumplimiento de los convenios y demás contratos que celebre el INVIAS relacionados con la dependencia a su cargo, de conformidad con los informes presentados por los gestores y/o el interventor del contrato.

11. Designar los gestores de los proyectos de acuerdo con su competencia.

12. Realizar la gestión de los convenios y demás contratos de su competencia.

13. Aprobar las cantidades de obra y los precios unitarios no previstos y remitir a la Subdirección de Apoyo Técnico la información respectiva para consolidar el banco de datos.

PARÁGRAFO: Igualmente se delega en los Subdirectores de las Unidades Ejecutoras adscritas a la Secretaría General Técnica, así como en el Jefe de la Oficina de Prevención y Atención de Emergencias, la ordenación del gasto, la ordenación del pago, la realización de los procesos de contratación y la suscripción de los contratos, diferentes de los de prestación de servicios, incluidos convenios de todo tipo, cuya cuantía no supere los 100 Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, así:

1. Realizar todo el proceso de selección del contratista, desde la elaboración de los estudios previos, pliegos de condiciones, invitaciones a participar, evaluación de propuestas y hasta la adjudicación del contrato.
2. Celebrar, terminar, adicionar, prorrogar, suspender, autorizar la cesión, aplicar y liquidar los contratos de acuerdo a su competencia.
3. Expedir certificaciones sobre la ejecución y cumplimiento de los contratos suscritos por la dependencia a su cargo.
4. Aprobar los trámites y actuaciones que se deriven de la ejecución de los contratos suscritos por la dependencia a su cargo, tales como: la suscripción de la orden de inicio, anticipo o pago anticipado, reprogramaciones, programas de inversiones y las demás actividades que fueren necesarias en relación con la naturaleza de los mismos.

FIEL COPIA DEL ORIGINAL

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS REGIONAL BOLIVAR

28

6. Aprobar las garantías y/o pólizas que constituyan los contratistas para garantizar las obligaciones contractuales, así como las prórrogas, adiciones o modificaciones de las mismas.

ARTÍCULO QUINTO: Delegar en los Jefes de Oficina Asesora de Planeación, Control Interno y Asesora Jurídica, la realización de todas las actividades necesarias para cumplir, respecto de todos los contratos que correspondan a su área, las siguientes actividades:

1. Adelantar los trámites precontractuales necesarios para iniciar, evaluar y adjudicar los procesos de contratación de su competencia, así como elaborar y firmar los Estudios Previos.

2. Definir, a partir de los modelos establecidos por la Entidad, el contenido de los pliegos de condiciones en los procesos de contratación que correspondan a su Área y remitirlos para aprobación a la Secretaría General Administrativa.

3. Realizar seguimiento a la ejecución y cumplimiento de los contratos, y los cronogramas aprobados en desarrollo de los mismos.

4. Recopilar toda la información necesaria para la elaboración de las adiciones, prorrogas, liquidación o cualquier tipo de decisión que el Secretario General Administrativo deba adoptar en relación con el contrato.

5. Elaborar las minutas de los convenios y demás contratos y remitirlas a la Oficina Asesora Jurídica para lo de su competencia.

6. Ordenar el pago, anticipo y/o pago anticipado, elaborar y suscribir las certificaciones sobre la ejecución y cumplimiento de los convenios y demás contratos que [illegible] VIAS relacionados con la dependencia a su cargo, de conformidad con los informes presentados por los gestores y/o el interventor del contrato.

7. Designar los gestores de los contratos y/o proyectos de acuerdo con su competencia.

8. Realizar la gestión de los convenios y demás contratos de su competencia.

ARTÍCULO SEXTO: Delegar en los Directores Territoriales del Instituto Nacional de Vías, la realización de todas las actividades necesarias para cumplir, respecto de todos los contratos que correspondan a su jurisdicción y cualquiera sea su naturaleza, las funciones a que se refiere el Manual de Interventoría vigente, así como las siguientes competencias:

1. La ordenación del gasto, la ordenación del pago, la realización de los procesos de contratación y la suscripción de los contratos requeridos en las respectivas Direcciones Territoriales, cuya cuantía no supere los 100 Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes si:

   a) Celebrar, terminar, adicionar, prorrogar, suspender, autorizar la cesión, modificar y liquidar los contratos de acuerdo a su competencia.

   b) Expedir certificaciones sobre la ejecución y cumplimiento de los contratos suscritos por la dependencia a su cargo.

   c) Aprobar los trámites y actuaciones que se deriven de la ejecución de los contratos suscritos por la dependencia a su cargo, tales como: la suscripción de la cesión de lote, anticipo o pago anticipado, reprogramaciones, programas de inversiones y las demás actividades que fueran necesarias en relación con la naturaleza de los mismos.

   d) Designar a los gestores de los contratos que celebre y de los convenios que se ejecutan en su jurisdicción.

   e) Efectuar la gestión de los contratos y convenios interadministrativos. Cuando fuere designado, proyectar el acta de liquidación de dichos convenios y adelantar los trámites que se requieran para que los representantes legales de las entidades territoriales correspondientes suscriban el convenio, sus adiciones, modificaciones, prórrogas y [illegible]

FIEL COPIA DEL ORIGINAL

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS REGIONAL BOLIVAR

209

f) Aprobar las garantías y/o pólizas que constituyan los contratistas para garantizar las obligaciones contractuales, así como las prórrogas, adiciones o modificaciones de las mismas.

g) Suscribir los actos administrativos de los procesos sancionatorios y siniestros, adelantar el procedimiento previo a su expedición, recopilar toda la información necesaria para su trámite y remitirlo al Abogado de la Dirección Territorial para la revisión, elaboración y visto bueno del correspondiente acto administrativo.

h) Notificar los actos administrativos de su competencia así como aquellos que le sean remitidos por el nivel central. Los demás actos administrativos expedidos por el Instituto serán notificados por la Oficina Asesora Jurídica.

i) Informar de manera inmediata a la Oficina Asesora Jurídica sobre los actos administrativos sancionatorios y constitutivos de siniestro que se encuentren ejecutoriados.

j) Emitir concepto técnico sobre el desarrollo de los contratos de su competencia o que se ejecuten en el área de su jurisdicción, cuando lo sea requerido por el Nivel Central.

2. La realización de los procesos de contratación de los Administradores Viales, cualquiera sea su cuantía y la suscripción de los contratos. Esta delegación comprende el desarrollo de todas las actividades pre - contractuales, contractuales y post-contractuales, excepto la elaboración y suscripción de los estudios previos que corresponderá a la Subdirección de la Red Nacional de Carreteras y la definición del contenido de los pliegos de condiciones que corresponderá a la misma Subdirección, con aprobación del Secretario General Técnico.

3. La realización de los procesos de contratación para el mantenimiento rutinario de las vías, cualquiera sea su cuantía y la suscripción de los contratos. Esta delegación comprende el desarrollo de todas las actividades pre - contractuales, contractuales y post-contractuales, excepto la elaboración y suscripción de los estudios previos que corresponderá a la Subdirección de la Red Nacional de Carreteras y la definición del contenido de los pliegos de condiciones que corresponderá a la misma Subdirección, con aprobación del Secretario General Técnico.

4. La competencia para adelantar los procesos de contratación y la suscripción de los contratos denominados por la entidad "de monto agotable" necesarios para atender las emergencias en las vías, cuya cuantía sea igual o inferior a mil (1000) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Esta delegación comprende el desarrollo de todas las actividades pre - contractuales, contractuales y post-contractuales.

ARTÍCULO SÉPTIMO: Las Direcciones Territoriales continuarán ejerciendo las competencias delegadas a éstas en relación con todos los contratos suscritos hasta la fecha de publicación del presente acto administrativo, y hasta la terminación y liquidación de los mismos.

CAPÍTULO II
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO OCTAVO: Corresponderá a los Secretarios Generales, Directores Territoriales, Subdirectores y demás Jefes de Unidad Ejecutora, Jefes de Oficina Asesora, Jefe de la Oficina de Prevención y Atención de Emergencias, Jefe de la Oficina de Control Interno, Asesores Coordinadores del Grupo Plan 2.500 y el Grupo Gerencia de Grandes Proyectos, realizar las siguientes funciones en lo de su competencia:

1. Dar respuesta a los derechos de petición y solicitudes en general relacionadas con las actividades o funciones de su competencia.

2. Autorizar las comisiones de servicio y reconocer y ordenar el pago de viáticos y gastos de viaje a los servidores públicos a su cargo.

3. Conceder cuando medie justa causa, hasta tres (3) días de permiso remunerado a los

FIEL COPIA DEL ORIGINAL

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS REGIONAL BOLÍVAR

FIEL COPIA DEL ORIGINAL

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS REGIONAL BOLÍVAR

FIEL COPIA DEL ORIGINAL

4. Autenticar las copias de los documentos que reposen en sus archivos.

5. Publicar en los medios que la ley disponga, los actos administrativos, convenios y contratos que se encuentren bajo su ejecución.

ARTÍCULO NOVENO.- Delegar en el SECRETARIO GENERAL ADMINISTRATIVO, además de las funciones contempladas en la presente resolución, las siguientes:

1. Reconocer y ordenar el pago de las comisiones de servicio al Director General, Subdirectores Administrativo y Financiero, y las demás áreas de su competencia.

2. Dar posesión a los funcionarios del Nivel Directivo y Asesor de la Entidad.

3. Ordenar el aplazamiento, la interrupción, la suspensión, la compensación y la prescripción de las vacaciones a la Subdirectora Administrativa, de acuerdo con las necesidades del servicio y la disponibilidad presupuestal.

4. Efectuar, previo visto bueno del jefe inmediato, las rotaciones del personal del Instituto Nacional de Vías teniendo en cuenta los planes, programas y las necesidades de servicio de la entidad, sin que ello implique modificación en el nivel salarial.

5. Evaluar y aprobar las propuestas de modificaciones, traslados, y en general los ajustes del presupuesto de funcionamiento y proyectos de inversión a cargo de la Subdirección Administrativa, en coordinación con la Oficina Asesora de Planeación.

6. Asignar los recursos del presupuesto de funcionamiento y de los proyectos de inversión del cargo, a las Direcciones Territoriales, previo proyecto de distribución presentado por el Subdirector Administrativo.

7. Numerar las Resoluciones que se profieran por los funcionarios de las dependencias centrales del Instituto Nacional de Vías, en ejercicio de sus funciones.

ARTÍCULO DÉCIMO.- Delegar en el Subdirector Administrativo, además de las funciones contempladas en la presente resolución, las siguientes:

1. Dar posesión a los servidores públicos de la planta central y territoriales del Instituto Nacional de Vías, que no corresponden a los niveles Directivo y Asesor.

2. Ordenar los descuentos por retardos de los servidores públicos de la planta central del Instituto Nacional de Vías en los términos definidos por las normas vigentes sobre la materia.

3. Ordenar gastos y reconocer pagos por los siguientes conceptos:

   a) Salarios y prestaciones sociales y reconocimiento de haberes de los servidores públicos del Instituto Nacional de Vías.

   b) Obligaciones de carácter laboral reconocidas a ex servidores del Instituto.

   c) Horas extras, dominicales y festivos del personal de Planta Central del Instituto Nacional de Vías.

   d) Ordenar el gasto y reconocer el pago sin límite de cuantía de las demás obligaciones no contempladas expresamente en la presente resolución.

4. Ordenar la salida de elementos devolutivos del almacén con destino a las dependencias del Instituto Nacional de Vías.

5. Ordenar la salida del almacén de los bienes del Instituto, por venta que éste efectúe, de libros, cartillas y formularios; baja por remate, por cesión, baja por traspaso o cualquier otro evento que requiera de este procedimiento.

6. Conceder previo visto bueno del respectivo jefe inmediato, las vacaciones de los servidores públicos de las dependencias centrales y Direcciones Territoriales del Instituto Nacional de

211

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS REGIONAL BOLIVAR ORIGINAL

FIEL COPIA DEL ORIGINAL

DIRECTOR

7. Ordenar el aplazamiento, la interrupción, la suspensión, la compensación y la prescripción de las vacaciones a los servidores públicos de las dependencias centrales y Direcciones Territoriales del Instituto Nacional de Vías, de acuerdo con las necesidades del servicio y la disponibilidad presupuestal, previo visto bueno del jefe de la respectiva dependencia.

8. Autorizar licencias ordinarias y sus prórrogas, previo visto bueno del jefe de la respectiva dependencia, así como legalizar licencias por enfermedad, maternidad y accidentes de trabajo a los servidores públicos de las dependencias centrales y a los Directores Territoriales.

PARÁGRAFO: Continuarán a cargo del Subdirector Administrativo la delegación y actividades contenidas en la Resolución No. 005861 del 21 de Noviembre de 2005 y en aquellas que las modifiquen y/o adicionen.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO.- Delegar en el **SECRETARIO GENERAL TÉCNICO**, además de las funciones contempladas en la presente resolución, las siguientes:

1. La facultad de reconocer y ordenar el pago de las comisiones de servicio de los Subdirectores Técnicos, Jefe de Oficina de Atención y Prevención de Emergencias, Directores Territoriales y Asesores Coordinadores del Grupo Plan 2500 y del Grupo Gerencia de Grandes Proyectos.

2. La facultad de asignar los recursos de los proyectos de inversión a las Direcciones Territoriales.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO.- Delegar en el Subdirector del Medio Ambiente y Gestión Social, además de las funciones contempladas en la presente resolución, las siguientes:

1. Adelantar las acciones administrativas requeridas para dar impulso a la expropiación de los inmuebles requeridos para la ejecución de los proyectos a cargo del Instituto.

2. Realizar la gestión pre –contractual, contractual y post contractual que sea necesaria para la adquisición de los inmuebles, mejoras y derechos que sean requeridos para la ejecución de los proyectos de infraestructura que adelante el Instituto Nacional de Vías. Así mismo, suscribir las respectivas Escrituras Públicas cualquiera sea su cuantía y jurisdicción territorial en la que se encuentre ubicado el inmueble, mejora o derecho.

PARÁGRAFO: Continuarán a cargo del Subdirector del Medio Ambiente y Gestión Social las delegaciones y actividades contenidas en las Resoluciones No. 01543 del 23 de Abril de 2008 y 7798 del 31 de diciembre de 2009 y en aquellas que las modifiquen y/o adicionen.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO.- Delegar en el Subdirector Financiero, además de las funciones contempladas en la presente resolución, el reconocimiento y ordenación del pago de la deuda interna y externa a cargo del Instituto Nacional de Vías.

PARÁGRAFO: Continuarán a cargo del Subdirector Financiero las delegaciones y actividades contenidas en las Resoluciones No. 1281 del 06 de abril de 2004 y 3964 del 03 de septiembre de 2010 y en aquellas que las modifiquen y/o adicionen.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO.- Delegar en el Subdirector de Apoyo Técnico, además de las funciones contempladas en la presente resolución, las siguientes:

1. Adelantar los trámites y suscribir los actos administrativos para otorgar los permisos de tránsito por la red vial nacional a cargo del Instituto, cuando los vehículos excedan las normas en cuanto a dimensiones o cargas, coordinando lo necesario con el INCO.

2. Adelantar los trámites y suscribir los actos administrativos para otorgar lo relacionado con los permisos para cierre de vías, coordinando lo necesario con el INCO.

3. Adelantar los trámites para otorgar lo relacionado con los permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, obras destinadas a la seguridad vial y traslado de postes de infraestructura a cargo del Instituto y

remitir a la Secretaría General Técnica los respectivos actos administrativos para su suscripción.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO.- Delegar en los Directores Territoriales además de las funciones contempladas en la presente resolución, las siguientes:

1. Ejercer la representación legal del Instituto Nacional de Vías, en todos los asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos dentro de su jurisdicción y en ejercicio de la misma constituir como mandatarios a los servidores públicos de la Dirección Territorial o abogados externos, de acuerdo con la especialidad del caso; otorgar poderes; notificarse de todas las actuaciones judiciales y administrativas y demás asuntos que se deriven de las mismas.

2. Coordinar con la Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social el apoyo logístico necesario para la realización de las gestiones prediales necesarias para la ejecución de las obras y proyectos de inversión a cargo del Instituto Nacional de Vías.

3. Llevar el registro de la ejecución del presupuesto asignado e informar mensualmente a las Secretarías General Técnica y General Administrativa acerca de la situación o estado de su ejercicio.

4. Dar posesión a los servidores públicos de la respectiva Dirección Territorial.

5. Autorizar licencias ordinarias no remuneradas y sus prórrogas, así como legalizar las licencias por enfermedad, maternidad y accidentes de trabajo, constancias y certificaciones de tiempo de servicio y horas extras a los empleados públicos de la Dirección Territorial.

6. Conceder vacaciones, excepto el pago de las mismas en dinero, y ordenar el aplazamiento, la interrupción, la suspensión y la prescripción de las vacaciones a los servidores públicos de la Dirección Territorial de acuerdo con las necesidades del servicio y la disponibilidad presupuestal.

7. Ordenar gastos y reconocer el pago de horas extras dominicales y festivos a los servidores públicos de la Dirección Territorial.

8. Ordenar descuentos por retardos de los servidores públicos de la Dirección Territorial de conformidad con lo dispuesto en las normas vigentes sobre la materia.

9. Ordenar los gastos de caja menor y autorizar el pago del correspondiente reembolso.

10. Adelantar las gestiones concernientes a la notificación de resoluciones modificatorias, expedición de paz y salvos junto con otras labores inherentes al Cobro de la Contribución de Valorización Nacional que se relacionan a continuación:

    a) Informar a los contribuyentes del cobro de la Contribución de Valorización Nacional.

    b) Atender a los contribuyentes en caso de solicitar información sobre el estado de cuenta, así como la entrega de facturación a los contribuyentes, de acuerdo con la información remitida trimestralmente (Listados de Cuenta) a las Direcciones Territoriales por la Subdirección de Apoyo Técnico del INVIAS.

    c) Atender y orientar a los contribuyentes respecto a los procedimientos necesarios para la reclamación y pago de las contribuciones de Valorización.

    d) Expedir los Paz y Salvos, previa verificación con la Subdirección de Apoyo Técnico - Área de Valorización, del ingreso del pago y cancelación total de la contribución de valorización.

    e) Notificar las Resoluciones modificatorias que por motivo de actualización vía catastral de contribuyentes surjan durante el tiempo de cobro.

    f) Adelantar actividades de cobro persuasivo a contribuyentes morosos, mediante visitas a predios, envío de comunicaciones al lugar de residencia, llamadas telefónicas, comunicados de prensa, vía cualquier otro medio oficialmente destinado para tal fin.

g) Apoyar logísticamente a los servidores públicos de planta central y/o contratistas de prestación de servicios cuando se requiera entregar información e inspeccionar y actualizar en terreno los predios ubicados en las Zonas de Influencia de las Vías a cargo de la respectiva Dirección Territorial.

h) Atender las solicitudes realizadas por los contribuyentes como derechos de petición. Cuando para proferir la respuesta se requiera de conocimiento técnico en la materia, la Subdirección de Apoyo Técnico realizará acompañamiento, para lo cual la respectiva Dirección Territorial deberá remitir lo pertinente dentro de los tres (3) días siguientes al recibo de la petición. En todo caso una vez obtenida la información, la Dirección Territorial deberá producir la respectiva respuesta.

i) Atender las acciones de tutela, cuando los objetos de éstas se fundamenten en violaciones de carácter jurídico y no técnico. La Territorial deberá dar respuesta en los términos consagrados en la Ley.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO.- Delegar en el Jefe de la Oficina de Control Interno además de las funciones contempladas en la presente resolución, la asistencia en calidad de veedor con voz pero sin voto, a las audiencias que se realicen en desarrollo de los procesos de selección de contratistas.

ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO.- Delegar en el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica además de las funciones contempladas en la presente resolución, las siguientes:

1. Ejercer la representación legal del Instituto Nacional de Vías en todos los asuntos judiciales, extrajudiciales y administrativos de la entidad y, en ejercicio de la misma asistir como parte a las diligencias que así lo requieran, constituir como mandatarios a los abogados de la Entidad o a través de abogados externos, de acuerdo con la especialidad del caso, para la defensa de los intereses de la entidad, otorgando poderes, notificándose de todas las actuaciones que haya lugar y de las demás acciones que se deriven de la representación aludida.

2. Suscribir los pactos arbitrales en cualquier modalidad (compromiso o cláusula compromisoria), cuando en el contrato no se haya incluido este mecanismo de solución de controversias, así como modificar las cláusulas compromisorias contenidas en los contratos que celebre el Instituto.

3. Notificar los actos administrativos expedidos por el Instituto, salvo aquellos que sean remitidos a las Direcciones Territoriales para su respectiva notificación.

4. Proyectar para la firma del Director General, los actos administrativos relacionados con reintegro de personal y pensión sanción, de acuerdo con los fallos judiciales de carácter laboral.

5. Definir en coordinación con las dependencias del instituto, el contenido de los modelos de estudios previos, pliegos de condiciones, contratos y demás documentos necesarios para los procesos de contratación del Instituto, así como adoptar los formatos a que haya lugar en relación con tales documentos.

6. Efectuar los trámites relacionados con la cesión de cuentas de contratistas, en coordinación con la Subdirección Financiera.

7. Numerar, en forma consecutiva todos los contratos que se expiden por la Planta Central del Instituto.

8. Asignar funciones de gestor administrativo, de los contratos de prestación de servicios profesionales que se deben ejecutar en la Oficina Asesora Jurídica del Instituto.

9. Adelantar los trámites necesarios y suscribir la respectiva autorización de pago por concepto de las obligaciones derivadas de sentencias, conciliaciones, honorarios de auxiliares de la justicia, gastos administrativos y en general cualquier gasto derivado de orden judicial o autoridad administrativa con jurisdicción y suscribir el acto administrativo correspondiente.

10. Suscribir el oficio de formulación de cargos para la iniciación de los procesos sancionatorios o de descargos de oficio, permitir la audiencia del afectado o designar un abogado de oficio

214

215

Oficina Asesora Jurídica para que la dirija, tomar la decisión que corresponda como fruto de dicha audiencia, expedir y suscribir el acto administrativo correspondiente; excepto en lo que concierne a procedimientos sancionatorios o para la declaratoria de siniestro respecto de los contratos suscritos por los Directores Territoriales, evento en el cual dichas competencias corresponden al Director Territorial respectivo.

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO.- Continuarán a cargo de la Secretaría General Administrativa, la Subdirección de la Red Nacional de Carreteras y la Subdirección de Apoyo Técnico las delegaciones y actividades contenidas en la Resolución No. 01310 del 30 de Marzo de 2007 y en las que las modifiquen y/o adicionen.

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO.- Ordenar a la Secretaría General Técnica, en coordinación con la Oficina Asesora Jurídica, que se de inicio al procedimiento para actualizar el Manual de Interventoría, en lo referente a la competencia para la suspensión y reanudación de los convenios y demás contratos, así como en los demás aspectos que se considere pertinente.

ARTÍCULO VIGÉSIMO.- El Director General del INVIAS, conserva la facultad de resumir total o parcialmente y en cualquier momento las funciones delegadas, lo mismo que la de revisar y revocar los actos del delegatario.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO.- El presente acto administrativo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las Resoluciones 3895 de 2003, 3006 de 2007, 7104 de 2009, 610 de 2011, 1336 de 2011 y las demás disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dada en Bogotá, D. C., 02 JUN 2011

CARLOS ALBERTO ROSADO ZÚÑIGA
DIRECTOR GENERAL

Proyectó: Equipo Jurídico y Técnico
Vo/Bo: Jefe Oficina Asesora Jurídica
Secretaría General Técnica
Secretaría General Administrativa

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS REGIONAL BOLÍVAR
FIEL COPIA DEL ORIGINAL
DIRECTOR

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS REGIONAL BOLÍVAR
FIEL COPIA DEL ORIGINAL
DIRECTOR

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS REGIONAL BOLÍVAR
FIEL COPIA DEL ORIGINAL
DIRECTOR

Libertad y Orden

República de Colombia
Instituto Nacional de Vías
Dirección Territorial Bolívar

Calle del Candilejo No. 33-41 Cartagena

Cartagena, 4 de Mayo de 2015

HONORABLES MAGISTRADOS:
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLIVAR
Magistrada ponente. Dra HIRINA MEZA RHENALS
E. S. D.

REF. ACCION POPUALR
DEMANDANTE: LUIS ANTONIO GONZALEZ GARCIA Y OTROS
DEMANDADO: CONSORCIO VIA AL MAR
RADICACION # 13001-33-31–000-2015-00019-00

JOSE LUIS DE VALENCIA VELEZ, mayor y vecino de Cartagena, portador de la cédula de ciudadanía No. 9.087.332 de Cartagena y abogado con T. P. No. 22.436 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en el ejercicio del poder conferido por el ***Dr. OSBALDO DE JESUS CASTILLA TARRA***, mayor y vecino de Cartagena, en calidad de Director territorial Bolívar del Instituto Nacional de Vías, nombrado mediante la resolución Nro. 04146 del 31 de Julio de 2012 expedida por el Director General del Invias y posesionado mediante acta de posesión Nro. 000178 del 02 de Agosto de 2012 para lo cual acompaño la resolución de nombramiento, acta de posesión y Resolución de facultades Nro. 02614 del 02 de Junio de 2011 o la que la reemplace o sustituya, con el debido respeto concurrimos a su despacho con este escrito para contestar la demanda de la referencia y lo hacemos en los siguientes términos:

I.- PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS PRETENSIONES

Con la interposición de la acción que nos ocupa, el accionante pretende que se le ordene al EL CONSORCIO VIA AL MAR:

1. La demolición de los terraplenes-rampas de relleno-según el diseño actual cuestionado.
2. El rediseño de la obra-PUENTE-realizando los estudios correspondientes que muestren otras alternativas solución vial (puente transparente) y se evite este grave daño contra el ambiente, sus servicios eco sistémicos, comunidad cartagenera y turismo en general.

Quiero manifestarle a la señora Magistrada, que el Instituto Nacional de Vías-INVIAS, no tiene ninguna injerencia en el proyecto adelantado por el CONSORCIO VIA AL MAR, ya que la vía aludida y en donde se realiza

la obra materia de esta Acción, no pertenece al INVIAS, puesto que esta fue concesionada, y al hacerlo se cercenó de esa función al Instituto que apodero. Conforme a la afirmación que hago, le ruego oficiar al Ministerio de Transporte para que le certifiquen a que institución del estado se encuentra adscrita la vía en cuestión, su vigilancia y control.

EN CUANTO A LOS HECHOS:

Al hecho No. 1: Es cierto

Al hecho No. 2: Como se manifiesta en el hecho No. 1, quien otorga la concesión es el INCO (INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES hoy AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA), por lo tal al INVIAS no nos consta lo afirmado por el Accionante en este hecho.

Al hecho No.3: Se desconoce, es un tema que maneja la ANI.

Al hecho No. 4: Se desconoce, es un tema que maneja la ANI, que se pruebe.-

Al hecho No. 5: Es un hecho notorio.

Al hecho No. 6: No nos consta puesto que no somos competentes para conocer el proyecto.

Al hecho No. 7: No nos consta, solo se tiene la información que hace parte de un comité de seguimiento, no creado por ley sino por un acuerdo del Concejo, lo que no tiene fuerza vinculante para una entidad del nivel nacional.-

Al hecho No. 8: Es una afirmación.

Al hecho No. 9: INVIAS desconoce de lo presentado como hecho ya que no es competente para conocer del proyecto.

Al hecho No. 10: Se desconoce por parte del INVIAS este hecho ya que no es competente para conocer del proyecto.

Al hecho No. 11: Se desconoce el hecho, por no estar a cargo del proyecto y no se el competente.

Al hecho No. 12: Al INVIAS no le consta y se abstiene se pronunciarse sobre este hecho ya que no es competente para conocer de los pronunciamientos judiciales proferidos en cuanto al proyecto, ya que nunca le fueron notificados en calidad de accionados.

Al hecho No. 13 : No nos consta, que se pruebe.

III. EXCEPCIONES:

3.1 FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA

217

Conforme a los argumentos que vienen planteados, respetuosamente solicito que sirvan declarar no procedente la acción invocada, ordenando su archivo inmediato contra INVIAS, ya que este Instituto no es responsable de ninguno de los objetivos del macro-proyecto "ANILLO VIAL-MALECON DEL BARRIO CRESPO-.-La función del INVIAS es la construcción de Carreteras nacionales, y no puede ejecutar obras dentro de los municipios a menos que se suscriba un convenio de cooperación con el ente territorial, que en este caso en particular, es inexistente. En cuanto a la competencia para supervisar dichas obras, le corresponde al **INSTITUTO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI, antiguo INCO, en virtud de los Decretos emanados del Gobierno Nacional, para lo cual solicito que oficie al Ministerio del Transporte para que certifique a que institución del Estado le corresponde la vigilancia y control de la Concesión demandada.**

1º.- PRESERVACION DEL PATRIMONIO ECOLOGICO Y AMBIENTE SANO

No le corresponde al Invias.- Esto le corresponde a los Municipios y Distritos; Veamos.

El Artículo 79 de la C.P. de Colombia dice "Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines".

El Artículo 80. Dice: "El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.

El articulo 313 íbidem en su numeral 9 dice:

"Artículo 313. Corresponde a los concejos:

...

9. Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio.

ACCIONES URBANISTICAS EN CARTAGENA DE INDIAS;

Corresponde a la oficina de Control Urbano y a las curadurías Urbanas No,.1 y No. 2 de Cartagena, la autorización previa para ejecutar en uno o varios predios localizados en suelo urbano, la creación de espacios públicos y privados y la construcción de las obras de infraestructura de servicios públicos y de vías que permitan la adecuación y dotación de estos terrenos para la futura construcción de edificaciones con destino a usos urbanos, de conformidad

con el Plan de Ordenamiento Territorial, los instrumentos que lo desarrollen y complementen y demás normatividad vigente.
En esto nada tiene que ver INVIAS.-

IV: PRUEBAS: Se oficie al MINISTERIO DE TRASPORTE, para que este como ente rector, certifique a que Instituto le corresponde la supervisión, control y vigilancia del proyecto materia de esta acción popular.

V.- ANEXOS

Anexo al presente escrito, poder para actuar y documentos que dan cuenta de la representación legal de mi poderdante como Director Territorial del Instituto Nacional de Vías –INVIAS.

VI.- NOTIFICACIONES

Téngase como domicilio, residencia y lugar de notificación las siguientes:

Al Instituto Nacional de vías – INVIAS - ubicada en Avenida El Dorado – Transversal 45 No. 23-60 CAN, Bogota y en Cartagena en la calle del candilejo No. 33-41

Al suscrito Apoderado en la Secretaria del Juzgado o en la sede de la Territorial Bolívar del Instituto Nacional de Vías ubicada en la calle del Candilejo No. 33-41 en esta ciudad.-

Al accionante y su representante: La señalada en el libelo de la demanda.-

Atentamente,

JOSE LUIS DE VALENCIA VELEZ
C. C. No. 9.087.332
P. P. No. 22.436 C. S. de la J.

AVISO A LA COMUNIDAD

218

A los habitantes del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias y a la comunidad en General que mediante auto de fecha veinticinco (25) marzo de dos mil quince (2015), de conformidad con el artículo 18 de la Ley 472 de 1998, se admitió la demanda de ACCION POPULAR instaurada por LUIS ANTONIO GONZALEZ GARCIA, JORGE PEREZ ORTIZ, PABLO IGNACIO MENDIVIL JULIO Y OTROS contra el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS –INVIAS- y la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA –ANI- por la amenaza y vulneración de los derechos e intereses colectivos ***"Con la construcción de un PUENTE EN EL SECTOR DE MARBELLA, por parte del mencionado consorcio, sobre terrenos de playas (bienes de uso público) y Avenida Santander, se vulneran gravemente nuestros derechos colectivos al goce del patrimonio natural, creando perjuicios irremediables en el espacio público, Paisaje y al uso, acceso y goce de las playas de Marbella, patrimonio actualmente intervenido y amenazado por la realización de construcciones y desarrollo urbano que viola las disposiciones jurídicas, ignorando el orden y el beneficio de la calidad de vida de los habitantes.-(fallo Consejo de Estado No. 071/2001)."***

Con el fin indicado se libra el presente **AVISO** se publica en un medio masivo de comunicación o de cualquier mecanismo eficaz, habida cuenta de los eventuales beneficiarios., a los siete (7) días del mes de mayo de dos mil quince (2015).

ACCION POPULAR RADICADO 13001-23-33-000-2015-00019-00

JUAN CARLOS GALVIZ BARRIOS
SECRETARIO GENERAL

Ajgz,.-

Recibí: Mayo 8-2015
T.P. 21795 C.S. de la J.

SECRETARIA TRIBUNAL ADM
TIPO: ADICION DE CONTESTACION DE DEMANDA
REMITENTE: JOSE LUIS D E VALENCIA
DESTINATARIO: HIRINA MEZA RHENALS
CONSECUTIVO: 20150515352
No. FOLIOS: 30 — No. CUADERNOS: 0
RECIBIDO POR: SECRETARIA TRIBUNAL ADM
FECHA Y HORA: 7/05/2015 04:13:14 PM
FIRMA:

219

Libertad y Orden

Calle del Candilejo No.

Cartagena, 7 de Mayo de 2015

HONORABLES MAGISTRADOS:
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLIVAR
Magistrada ponente. Dra HIRINA MEZA RHENALS
E. S. D.

REF. ACCION POPULAR
DEMANDANTE: LUIS ANTONIO GONZALEZ GARCIA
DEMANDADO: CONSORCIO VIA AL MAR E INVIAS
RADICACION # 13001-23-33--000-2015-00019-00 /
13001-33-31-000-2015-00019-00 (juzgado 12)

ADICION DE CONTESTACION DE DEMANDA

JOSE LUIS DE VALENCIA VELEZ, mayor y vecino de Cartagena, portador de la cédula de ciudadanía No. 9.087.332 de Cartagena y abogado con T. P. No. 22.436 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en el ejercicio del poder conferido por el ***Dr. OSBALDO DE JESUS CASTILLA TARRA***, mayor y vecino de Cartagena, en calidad de Director territorial Bolívar del Instituto Nacional de Vías, nombrado mediante la resolución Nro. 04146 del 31 de Julio de 2012 expedida por el Director General del Invias y posesionado mediante acta de posesión Nro. 000178 del 02 de Agosto de 2012 para lo cual acompaño la resolución de nombramiento, acta de posesión y Resolución de facultades Nro. 02614 del 02 de Junio de 2011 o la que la reemplace o sustituya, con el debido respeto concurrimos a su despacho con este escrito para **ADICIONAR LA CONTESTACION DE LA DEMANDA señalada en** la referencia y lo hacemos en los siguientes términos:

I.- OPORTUNIDAD :

El auto admisorio de la demanda, de fecha 25 de febrero de 2015, le fué notificado al INVIAS por el buzon **njudiciales@invias.gov.co, el día** 27 de abril de 2015, por lo que el término para contestar la demanda vence el 11 de mayo de 2015.-

En fecha 4 de mayo de 2015, el suscrito presentó la contestación de la demanda y estando dentro el término para hacerlo, hoy concurro a adicionar la contestación de la demanda en el capitulo de Excepcion, consideración fáctica y jurídica de la defensa y Notificación electrónica, lo cual en los siguientes términos:

220

II- ADICION DE LA EXCEPCION DE FALTA DE LEGITIMIDAD POR PASIVA :

Con el objetivo de afianzar la excepción de falta de legitimidad en la causa por pasiva planteada en la contestación originaria, hacemos entrega para que se tenga como prueba COPIA AUTENTICA DEL ACTA DE ENTREGA de la vía al mar al CONSORCIO VIA AL MAR Y EDGARDO NAVARRO VIVES.- En dicha acta se discrimina la vía por sectores y Kilometraje que va del K:0 al KM:111

El Gobierno Nacional mediante el decreto 1800 de 2003, creo al INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES, que tiene a su cargo actualmente la VIA AL MAR Cartagena-Barranquilla y concesionada al consorcio VIA AL MAR.-

El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS es un establecimiento público del orden nacional, creado por el decreto 2171 de 1.992, adscrito al Ministerio del Transporte cuyo objeto social y legal es la construcción, el mejoramiento y la conservación de vías de carácter nacional **que no estén concesionadas.**

El INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES- INCO, es igualmente establecimiento público del orden nacional, creado por el decreto 1800 de 2003, adscrito al Ministerio de Transporte, cuyo objeto social y legal es la administración, operación y manejo financiero de todas las carreteras de carácter nacional **concesionadas;** es decir, entregadas a particulares mediante contrato de concesión para su construcción, mejoramiento o conservación.

La carretera comúnmente denominada **vía al mar,** que comunica a la ciudad de Cartagena desde el barrio de Crespo donde se ubica el Km 0, hasta la ciudad de Barranquilla Km 108, se encuentra en poder, administración y operación del **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES-INCO,** quien a su vez la tiene entregada mediante contrato de concesión a la firma denominada **CONSORCIO VÍA AL MAR**, representada por la doctora ANA LUCIA DANGOND OCAMPO, quien hace obras de mantenimiento de dicha vía y recauda lo concerniente a los peajes ubicados en ella.

El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, no tiene jurisdicción ni competencia para ejecutar obras en la carretera vía al mar, por estar concesionada como ya se dijo. Es cierto que en alguna oportunidad esta vía estuvo a cargo del INVIAS, pero desde la creación del INCO, con el decreto 1800 del 3 de junio de 2003, esta carretera pasó a estar en poder, administración y operación de dicho instituto.- INCO-

III. CONSIDERACION NES FACTICAS Y JURIDICAS DE LA DEFENSA

El Gobierno Nacional en el plan de desarrollo de Uribe - 2006-2010, diseñó dentro de la estrategia de infraestructura vial para el país, la construcción de corredores viales de doble calzada y precisamente la carretera vía al mar, se encuentra dentro del plan de construcción de doble calzada, y a la altura de la salida de la ciudad de Cartagena hasta la Boquilla se hace necesario alargar la doble calzada no en la superficie por la construcción de innumerables hoteles y edificios, sino

una via alterna, determinándose por los expertos de la ingeniería, en la necesidad de construir un túnel que comunique a la vía al mar con la avenida Santander, sin que comprometa las edificaciones construidas ni la tranquilidad, paz y convivencia de los moradores del Barrio Crespo. De tal manera que el túnel está diseñado para pasar bordeando las playas comúnmente conocidas como playas de Crespo.

221

El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS es totalmente ajeno a este proyecto, no ha tenido ni compromiso presupuestal, ni gerenciación de proyecto, ni asistencia técnica, porque precisamente se encuentra fuera de su jurisdicción y de su competencia. Por ello, desde ahora planteamos **la excepción de falta de legitimidad en la causa por pasiva,** y en consecuencia, le solicito al honorable Tribunal que continúe este proceso sumario y breve con el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES-INCO, hoy AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI) quien puede ser notificado en el CENTRO ADMINISTRATIVO NACIONAL-CAN, edificio del Ministerio de Transporte en Bogotá; así como también a los **constructores del proyecto CONSORCIO VIA AL MAR, quienes pueden ser notificados en las oficinas anexas al Peaje denominado "Puerto Colombia".-**

CASO DEBATIDO:

La Asociación de Pescadores de las playas de Comfenalco, presentaron acción de Tutela contra los mismos entes públicos y privados demandados por la Asociación comunitaria afrodescendiente de la Boquilla, pues en tal sentido buscan que con la obra nueva que se está ejecutando en el sector de Comfenalco en el barrio de Crespo de Cartagena se vincularan a dichas comunidades mediante un reconocimiento de indemnización por los perjuicios causados al perturbase la actividad de la pesca con las actividades de dragado en la ejecución del túnel.

Aunque los accionantes de acción no son los mismos, de la tutela que fallo el Tribunal Administrativo de Bolívar, el meollo del asunto si el mismo, pues ambas asociaciones se dedican a la pesca en las playas de Crespo y Comfenalco.-

El Tribunal Administrativo de Bolívar en fallo de fecha 13-07-2011 dijo lo siguiente: "En Primer lugar el daño alegado por los pescadores dada la naturaleza de la obra es transitorio, esto es, se presenta mientras la obra se está construyendo, lo que refuerza lo dicho anteriormente en cuanto a que esta acción de tutela si es procedente, dada la inminencia y la urgencia en la toma de decisiones con respecto a la afectación del derecho al trabajo, el cual, sobra decirlo, también implica una seria amenaza de otros derechos fundamentales como lo son el derecho al mínimo vital y el derecho a la vida digna, por cuanto la presencia de personas de la tercera edad que se dedican a esta actividad, permite inferir que en el transcurso de los años siguientes van a encontrarse con la dificultad de hallar un medio de subsistencia en las condiciones que tienen hasta el momento.

En segundo lugar, y no menos importante, está el hecho que, según lo proyectado, los pescadores podrán seguir desarrollando su labor, una vez finalizada la obra a una distancia de la playa similar a la que recorren al día de hoy, por lo que se torna imperioso como ya se dijo, analizar la procedencia de medidas de protección actuales, las cuales tendrían desarrollo y vigencia durante el tiempo de construcción del proyecto a fin que este no afecte el núcleo esencial de los derechos fundamentales alegados por la parte actora, en especial el derecho al trabajo y los derechos a las personas de la tercera edad".

"Como ya mencionó la Corporación anteriormente, no puede ordenarse la parálisis de la obra atendiendo al interes general de la misma, el que prevalece sobre los intereses particulares de las personas que resulten afectadas..."

222

"Sin embargo encuentra la sala la efectiva vulneración del derecho al trabajo de las personas de la tercera edad que hacen parte de la asociación por cuanto el requerimiento actual para el desarrollo de su labor impone la carga de desplazarse de 2 de 3 Kms mar adentro, lo que no puede efectuarse fácilmente con los elementos rudimentarios con que cuentan los pescadores artesanales."

"Ese hecho ha generado que mengue el ingreso percibido por los actores, lo que se ha visto reflejado en la disminución de los ingresos..."

El Tribunal Administrativo al final, resuelve declarando la falta de legitimación en la causa pasiva a favor del INVIAS, del Distrito de Cartagena, de la Dirección General Marítima DIMAR y del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial que también venían vinculados.

Igualmente falló el Tribunal "Negar el amparo solicitado del derecho a la consulta previa a las comunidades **negras e indígenas** por las razones expuestas en la parte motiva de este proveído."

Como condena pecuniaria el Tribunal ordenó al INCO y al Consorcio Vía al Mar que en término de 20 días siguientes a la notificación de la presente sentencia se le haga entrega a la Asociación de Pescadores de las playas de Comfenalco, la ayuda económica que requieran para la adquisición de motores fuera de borda los cuales deberán ser instalados en las canoas que estos usan para el desarrollo de la labor pesquera a la que se dedican".

No obstante lo anterior, nosotros consideramos que el hecho de que esté ejecutando una obra a las orillas de las playas de Comfenalco en el barrio de Crespo en donde se encuentran comprometidos por actividades de obra publica y dragado una zona de al menos 400 m2, esto no obstaculiza que las personas dedicadas a la pesca puedan desarrollar sus actividades en todo lo largo de las playas costeras del Distrito de Cartagena que comprende las playas de Arroyo Grande, las Playas de Arroyo de Piedra, las Playas de Manzanillo del Mar, Playas de Punta Canoa, las playas de los Morros, las playas de la Boquilla, el resto de playas del barrio de Crespo, las playas de Barú y lo mares interiores de la bahía de Cartagena, por lo que creemos que no se afecta de manera ostensible la actividad de la pesca, puesto que el mar es uno solo y los ruidos que se generen en el sitio de obra hacen que los peces se replieguen hacía los sectores mansos, pero que de todos modos conservan el mismo nivel de agua, ya que los peces de aguas secas o pocas profundas buscarían el mismo nivel y no se desplazarían hacía las zonas más profundas.

VI.- NOTIFICACIONES

Téngase como domicilio, residencia y lugar de notificación las siguientes:

5

Al Instituto Nacional de vías – INVIAS - ubicada en Avenida El Dorado – Transversal 45 No. 23-60 CAN, Bogota y en Cartagena en la calle del candilejo No. 33-41 autorizamos que todas las actuaciones que se surtan en este proceso se notifiquen por correo electrónico: njudiciales@hotmail.com
Al suscrito Apoderado en la Secretaria del Juzgado o en la sede de la Territorial Bolívar del Instituto Nacional de Vías ubicada en la calle del Candilejo No. 33-41 en esta ciudad y al correo jlvalencia@invias.gov.co

223

Al accionante y su representante: La señalada en el libelo de la demanda.-

ANEXOS: Para que se tengan como pruebas acompaño los siguientes anexos

1. Contrato de concesión 503 de 2004
2. Acta de entrega de la vía de INVIAS al consorcio Vía al Mar

Atentamente,

JOSE LUIS DE VALENCIA VELEZ
C. C. No. 9.087.332
P. P. No. 22.436 C. S. de la J.

503 6

9

CONTRATO DE CONCESION No. 503 DE 1994

224

109

OBJETO: REALIZAR POR EL SISTEMA DE CONCESION LOS ESTUDIOS, DISEÑOS DEFINITIVOS, OBRAS NECESARIAS PARA LA REHABILITACIÓN DE LAS CALZADAS EXISTENTES Y EL MANTENIMIENTO Y LA OPERACIÓN DEL TRAMO DE CARRETERA LOMITA ARENA - PUERTO COLOMBIA - BARRANQUILLA DE LA RUTA 90 A Y DEL EMPALME RUTA 90 (LA CORDIALIDAD) - LOMITA ARENA. Y EL MANTENIMIENTO Y LA OPERACIÓN DEL TRAMO CARTAGENA - LOMITA ARENA EN LOS DEPARTAMENTOS DE BOLIVAR Y ATLANTICO.

Entre los suscritos **GUILLERMO GAVIRIA CORREA**, con cédula de ciudadanía número 19.488.459 expedida en Bogotá, DIRECTOR GENERAL, obrando en nombre y representación del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por una parte y por la otra, JUAN CLIMACO GOMEZ MORALES con cédula de ciudadanía número 3.228.823 expedida en Usaquén, obrando en nombre y representación del Consorcio integrado por CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A. Y EDGARDO NAVARRO VIVES en su calidad de Representante del Consorcio, según consta en el documento denominado "Acuerdo Consorcial - Información de Consorcio" suscrito el día 31 de mayo de 1994 por los señores EDGARDO NAVARRO VIVES Y JUAN CLIMACO GOMEZ y que para los efectos del presente documento se denominará el CONCESIONARIO, quien declara bajo la gravedad del juramento que el Consorcio y las personas que lo integran que representa no se encuentra incursa en ninguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad para contratar establecidas en la ley 80 de 1993 y demás normas sobre la materia, hemos acordado celebrar el contrato que se especifica a continuación, el cual fué adjudicado por Resolución Nº 5785 del 2 de Agosto de 1994, previa Licitación Publica Nº 006-94, asi:__**CLAUSULA PRIMERA. OBJETO.** EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión, según lo establecido en el articulo 32 numeral 4o de la Ley 80 de 1993: a) Los estudios, diseños definitivos y obras para la rehabilitación, de las calzadas existentes en el tramo de carreta Lomita Arena - Puerto Colombia - Barranquilla (cruce con la circunvalar) y en El Ramal Empalme Ruta 90 (la cordialidad) - Lomita Arena. El mantenimiento y la operación del tramo de carretera Lomita Arena - Puerto Colombia - Barranquilla (cruce con la circunvalar) hasta el término de la concesión. b) El mantenimiento del Ramal empalme Ruta 90 (la cordialidad) _ Lomita Arena, hasta la entrega por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS a la concesión, del tramo Cartagena - lomita Arena. y c) El mantenimiento y la operación del tramo de carretera Cartagena - Lomita Arena, a partir de la entrega por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS a la concesión, hasta el término de la concesión. Las actividades incluidas para cumplir el objeto del contrato son: estudios y diseños finales, financiación, construcción, suministro, instalación, montaje y prueba de los equipos, puesta en funcionamiento y operación del proyecto, las cuales deben hacerse en un todo de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en este documento y en el Pliego de Condiciones de la licitación pública No. 006-94. **PARAGRAFO:** El alcance básico de la construcción incluye las siguientes obras 1- sector Barranquilla - Puerto Colombia - calzada doble longitud aproximada 13 KM; via de dos calzadas con separador central; Las obras programadas corresponden a la ejecución de trabajos de; parcheo de pavimento en los sitios indicados por la interventoria; colocación de refuerzo de carpeta en concreto asfáltico con 5 Cms. en un ancho pavimentado de 8 Mts. minimo por calzada; construcción de cunetas-bordillo y obras de señalización. 2- Sector Puerto Colombia - Lomita Arena; roceria y limpieza de la zona de la carretera; limpieza de las obras de drenaje; reconstrucción y ampliación del terraplén en algunos sectores que presentan grietas debido a la presencia de suelos expansivos; colocación de refuerzo de carpeta en concreto asfáltico de 7 Cms. de espesor previa la

FIEL COPIA

nivelación de las bermas hasta la cota de la rodadura existente para obtener un ancho total de la calzada de 11.00 Mts. colocación de una capa de base en concreto asfáltico para la renivelación de ciertos sectores de la calzada donde hay deformaciones; eventual reconstrucción de algunas de las obras de drenaje existentes; reconstrucción de la cuneta bordillo donde se reparen los terraplenes; obras de señalización vial. 3- sector Lomita Arena - Santa Catalina; rehabilitación de la superfecie de rodadura existente, mediante labores de parcheo y colocación de una carpeta de concreto asfáltico de 5 Cms. de espesor; ejecución de roceria y limpieza del talud; limpieza de obras de drenaje y construcción de filtros . - **CLAUSULA SEGUNDA. DOCUMENTOS DEL CONTRATO.** Además de los documentos de la Licitación establecidos en el numeral 1.3. del Pliego de Condiciones, son documentos de este contrato los siguientes: .- La propuesta del CONCESIONARIO, aceptada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.- El Anteproyecto y demás información técnica suministrada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. - El diseño para construcción, elaborado por el CONCESIONARIO durante la etapa de Diseño y Programación.- Los contratos que se suscriban para la obtención de las garantías exigidas. - Las actas o convenios que se suscriban durante su vigencia .- La Ley 80 de 1993 y sus normas reglamentarias y complementarias .- La Ley 105 de 1993 y sus normas reglamentarias .- La Resolución de adjudicación.- El Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas que hace parte integrante del Pliego de Condiciones, el cual podrá ser modificado cuando las necesidades o la protección de los usuarios así lo exijan . - Los demás documentos constitutivos del proyecto .- El Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte edición 1992, y demás normas que lo complementen, modifiquen o reemplacen. Las condiciones expresadas en el presente contrato, prevalecen sobre aquellas de cualquier otro documento que forme parte del mismo. Sujeto a lo anterior, los demás documentos deben entenderse como explicativos, pero en caso de ambigüedades o discrepancias deben ser interpretadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS sin perjuicio de los recursos administrativos a que haya lugar. **CLAUSULA TERCERA: PLAZOS.** El CONCESIONARIO se obliga a iniciar la ejecución del contrato, dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de perfeccionamiento del mismo. El plazo para la ejecución del contrato es de ciento cuarenta y ocho meses (148)_. El desarrollo de la ejecución debe hacerse dentro de los plazos siguientes :1.-**ETAPA DE DISEÑO Y PROGRAMACION.**-- Está comprendida entre la fecha de perfeccionamiento del contrato, y la fecha de Inicio del ultimo tramo de Construcción. La constitución del Fideicomiso, la elaboración de los diseños para construcción y estudios de impacto ambiental definitivos, el ajuste de los programas de obra e inversión, y la estructuración del esquema financiero, deben realizarse en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la fecha de perfeccionamiento del contrato. Al comienzo y terminación de ésta etapa se suscribirán el "Acta de Iniciación de la etapa de Diseño y Programación" y el "Acta de Finalización de la Etapa de Diseño y Programación" respectivamente. Los diseños del tramo Santa Veronica - Barranquilla se entregaran en un plazo máximo de cuatro (4) meses **2.-ETAPA DE CONSTRUCCION.** Está comprendida entre la fecha de inicio de la construcción del primer tramo y la fecha en que las obras y los equipos necesarios para la puesta en servicio del proyecto, sean recibidos por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. La construcción de la totalidad de las obras civiles e instalaciones del proyecto, el suministro, montaje y pruebas de los equipos, y la puesta en servicio a los usuarios, deben realizarse en un todo de acuerdo con lo establecido en la propuesta para la construccion de las obras, suministro, instalacion y prueba de los equipos necesarios para la puesta en servicio del proyecto,

2

y en un plazo máximo de diez (10) meses contado a partir de la fecha en que se suscriba el "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción". Durante ésta etapa, el CONCESIONARIO a su costa, llevará a cabo el mantenimiento de las calzadas y demás obras civiles existentes incluidas en la concesión. Esta etapa finaliza una vez el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS a través de la Interventoría, haya recibido las obras de todos los tramos de carretera, de acuerdo con la propuesta aprobada por el Instituto Nacional de Vías y se hayan completado todos los requisistos necesarios para el inicio de la operación del proyecto. Al terminar esta etapa se suscribirá el "Acta de Finalización de la Etapa de Construcción **3.- ETAPA DE OPERACION** .- Está comprendida entre la fecha de recibo de las obras del primer tramo, por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y la fecha en la que el proyecto revierta a la Nación. Durante ésta etapa, el CONCESIONARIO a su costa, llevará a cabo la conservación de las obras y administrará el proyecto al que se refiere el presente contrato en un todo de acuerdo con el Pliego de Condiciones, el Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas, las Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas y el Manual sobre Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras. El CONCESIONARIO operará y administrará las casetas de peaje indicadas en la cláusula Quinta del presente contrato de acuerdo con el esquema tarifario para la etapa de operación, establecido en esta misma cláusula, y en general realizará todas las actividades establecidas en LA PROPUESTA PARA LA OPERACION DEL PROYECTO. La duración de ésta etapa es de ciento treinta y nueve meses (139) . No obstante, este plazo podrá aumentar o disminuir, según aumente o disminuya el período acumulado para la ejecución de las etapas de Diseño y Programación y la Etapa de Construcción. La suma de los plazos de ejecución de las tres etapas en ningún caso podrá ser superior a ciento cuarenta y ocho meses (148). A la terminación de este plazo se suscribirá el "Acta de recibo del proyecto y terminación del contrato". **PARAGRAFO PRIMERO: SUSPENSION.** Podrá suspenderse temporalmente la ejecución del contrato y el plazo correspondiente por circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito, o por la ocurrencia de hechos o situaciones que no sean imputables al CONCESIONARIO y que imposibiliten temporalmente o perturben gravemente la ejecución del contrato. Este tiempo de suspensión no se computará para el plazo extintivo del contrato. La suspensión se hará de común acuerdo entre las partes mediante la suscripción de un Acta en donde conste el evento que las ocasiona, y las demas circunstancias económicas que pudieran afectar el contrato.EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS definira cuando hubo fuerza mayor o caso fortuito. **PARAGRAFO SEGUNDO:** Para efecto de entregas parciales se establecen los siguientes alcances: Tramo 1.- Santa Veronica - Barranquilla; y Tramo 2.- Empalme Ruta 90 (La Cordialidad) - Lomita Arena - Santa Veronica. **PARAGRAFO TERCERO:** La demora más allá de la fecha contemplada para la etapa de diseño y programación en la obtención de los permisos y licencias de impacto ambiental por causas no imputables al contratista, acarrearan la suspención del plazo del contrato por el término que dure dicha demora. Si dicha causa ocasionase un desequilibrio contractual se dará aplicación a los mecanismos de compensación contemplados en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA de este contrato. En las circunstancias anotadas, EL CONCESIONARIO no se hará acreedor a la multa contemplada en el literal a) de la CLAUSULA TRIGESIMA SEGUNDA. **CLAUSULA CUARTA: VALOR DEL CONTRATO.** Para efectos fiscales y legales, el valor del presente contrato se determina en la suma agregada de las siguientes partidas, a precios de Mayo de 1994, considerada como la inversión inicial del proyecto:

Precio de Elaboración de Estudios y diseños $ [illegible]97.236
Precio de Construcción. $ 8.748.56[illegible]8

Infraestructura de Operación		$ 1.307.632.003
Costo estimado de Interventoría durante la etapa de Diseño y Programación y la etapa de Construcción.	285.960.000	$
Adquisición de predios		$ 000.000.000
Valor Total de la Inversión Inicial		$10.685.954.557

Son DIEZ MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE PESOS COLOMBIANOS.

CLAUSULA QUINTA. TARIFAS DE PEAJE. El pago del valor total del contrato, más los costos de la operación y el mantenimiento durante la concesión será mediante: a) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje de la caseta Puerto Colombia del sector santa Veronica - cruce a Puerto Colombia - Baranquilla de la Ruta 90 A, localizada en la actual ubicación durante la etapa de construcción del proyecto, de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA.Nº	DESCRIPCION.	VALOR
I-	Automoviles, Camperos y Camionetas.(A)	$ 1.200,=
II-	Buses y Busetas. (B)	$ 1.400,=
III-	Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P)	$ 1.400,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G)	$ 1.400,=
V-	Camiones de 3 y 4 ejes. (C-3-4)	$ 7.200,=
VI-	Camiones de 5 ejes (C-5)	$ 9.600,=
VII-	Camiones de seis ejes o más	$10.800,=

b) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje en la nueva localización de la caseta Puerto Colombia en el tramo Santa Veronica - Puerto Colombia - Barranquilla de la ruta 90 A; durante la etapa de operación del proyecto, de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA.Nº	DESCRIPCION.	VALOR
I-	Automoviles, Camperos y Camionetas.(A)	$ 1.200,=
II-	Buses y Busetas. (B)	$ 2.200,=
III-	Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P)	$ 1.700,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G)	$ 2.900,=
V-	Camiones de 3 y 4 ejes. (C-3-4)	$ 9.400,=
VI-	Camiones de 5 ejes (C-5)	$ 12.600,=
VII-	Camiones de seis ejes o más	$ 13.900,=

c) La cesión de los derechos de recaudo de peaje de la caseta localizada en el sector Lomita Arena - Santa Veronica durante la etapa de operación del proyecto que se inicia a partir de la fecha de suscripción del acta de entrega de las obras establecidas para

4

las etapas de construcción de Empalme Ruta 90 (la cordialidad) - Lomita Arena - Santa Veronica de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA No.	DESCRIPCION	VALOR
I	Automoviles, camperos y camioneta. (A)	$ 1.360,=
II	Buses (B)	$ 2.200,=
III	Camiones Pequeños de dos ejes (C2-P)	$ 1.700,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G)	$ 2.900,=
V	Camiones de tres y cuatro ejes (C-3-4)	$ 9.400,=
VI	Camiones de 5 ejes (C-5)	$12.600,=
VII	Camiones de seis ejes o más	$13.900,=

PARAGRAFO PRIMERO: Una vez el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS haga entrega al CONCESIONARIO de la via Cartagena - Lomita Arena de la ruta 90 A el CONCESIONARIO podrá trasladar la caseta localizada entre el sector Lomita Arena - Santa Veronica - al sector la Cienaga de la Virgen - Marahuaco de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA No.	DESCRIPCION	VALOR
I	Automoviles, Camperos y camionetas (A)	$ 1.360,=
II	Buses (B)	$ 2.200,=
III	Camiones pequeños de 2 ejes (C2-P)	$ 1.700,=
IV	Camiones grandes de 2 ejes (C2-G)	$ 2.900,=
V	Camiones de tres y cuatro ejes (C-3-4)	$ 9.400,=
VI	Camiones de 5 ejes (C-5)	$ 12.600,=
VII	Camiones de seis ejes o mas	$ 13.900,=

Las tarifas están expresadas en pesos colombianos de Mayo de 1994 que dio origen al presente contrato, y serán ajustadas de acuerdo con los PARAGRAFOS siguientes de esta Cláusula. **PARAGRAFO SEGUNDO. ACTUALIZACION PARA INICIAR LA ETAPA DE CONSTRUCCION.** Las tarifas de peaje para la etapa de construcción se actualizarán para iniciar esta etapa, con el porcentaje de la variación del Indice de Precios al Consumidor establecido por el DANE entre Mayo de 1994 y la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Construcción. **PARAGRAFO TERCERO. AJUSTE DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCION.** El valor de las tarifas de peaje durante la etapa de construcción, se ajustará únicamente al comienzo de cada año calendario. con el porcentaje de la variación del Indice de Precios al Consumidor, establecido por el DANE a partir de la fecha de iniciación de la etapa de construcción, o de la fecha del ultimo incremento. **PARAGRAFO CUARTO. ACTUALIZACION PARA INICIAR LA ETAPA DE OPERACION.** Las tarifas de peaje para la etapa de operación se actualizarán para iniciar esta etapa, con el porcentaje de la variación del Indice de Precios al Consumidor

FIEL COPIA DEL ORIGINAL

establecido por el DANE entre Mayo de 1994 y la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Operación. **PARAGRAFO QUINTO. AJUSTE DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE OPERACION.** El valor de las tarifas se mantendrá en valor constante durante la etapa de operación; se ajustará de acuerdo con el indice de precios al consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE , conforme al siguiente procedimiento: a) Las tarifas de peaje se ajustarán de acuerdo con el porcentaje de variación del Indice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, cuando dicho indice supere el veintiuno por ciento (21%) del que prevalecía en la fecha en que se inició la etapa de operación o en la fecha en que se autorizó el último ajuste. b) Cuando se presente cualquiera de las situaciones señaladas en el literal anterior, el CONCESIONARIO deberá informar por escrito el ajuste en el valor de las tarifas de peaje, acompañando la documentación de soporte correspondiente, con diez (10) días hábiles de anticipación a la fecha en que se realice el ajuste. En el evento que el Indice de Precios al Consumidor se incremente en los doce meses siguientes al último aumento de tarifas de peaje en una tasa inferior a la acordada para el incremento periódico de tarifas, éstas se ajustarán, en ese término con el incremento del Indice de Precios al Consumidor en los doce (12) meses ocurridos desde el último aumento. **PARAGRAFO SEXTO.-** Si el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS no autoriza el ajuste del valor de las tarifas de peaje, la compensación se ajustará a lo establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, numeral 3. **PARAGRAFO SEPTIMO.-** Cuando en el presente contrato se hable de Indice de Precios al Consumidor se debe entender éste como el total Nacional. **PARAGRAFO OCTAVO.-** El CONCESIONARIO recibirá el producto del peaje de la caseta "Puerto Colombia" desde la fecha en que se suscriba el acta de iniciación de las obras determinadas para la etapa de construcción de la concesión. El recaudo se hará por intermedio de la actual empresa recaudadora, hasta el vencimiento, el 30 de Junio de 1995, del contrato entre esta empresa y el Instituto nacional de Vías. A partir de la terminación de la citada fecha el CONCESIONARIO recaudará directamente los dineros provenientes de esta caseta. Durante el periodo en que el CONCESIONARIO no efectue directamente el recaudo, se entregará al fideicomiso del CONCESIONARIO el 90 % del producido diario de las casetas y el 10% restante se depositará en las cuentas del Instituto Nacional de Vías. Además el CONCESIONARIO podrá supervisar el proceso, operación y resultado de los recaudos durante este periodo. **CLAUSULA SEXTA. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO** Son Obligaciones a cargo del CONCESIONARIO entre otras las siguientes: a) La financiación total del proyecto, incluídos los costos de supervisión técnica y financiera y los costos de adquisición de predios para la Zona de Carretera, según los procedimientos descritos en los numerales 1.11 y 1.12, respectivamente, de los Pliegos de Condiciones. b) El Diseño definitivo del proyecto de acuerdo con la información técnica suministrada en los Pliegos de Condiciones. c) La Construcción de las obras, de acuerdo con el diseño definitivo elaborado por el CONCESIONARIO, incluyendo entre otros, vías en superficie, viaductos, túneles, intersecciones; obras de arte, drenajes, y señalización. d) El suministro, instalación, montaje y pruebas de los equipos requeridos, de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. e) La puesta en funcionamiento del sistema vial. f) El recaudo del peaje en las casetas indicadas en la Cláusula Quinta del presente contrato. g) Los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción necesarios para mantener el proyecto en los niveles de servicio establecidos en la CLAUSULA VIGESIMA QUINTA del presente contrato. h) Todas las actividades necesarias para la construcción, operación y entrega de las obras en buen estado, en un todo, de acuerdo con las condiciones,

6

términos, alcances y obligaciones establecidas en el Pliego de Condiciones. **PARAGRAFO.** El CONCESIONARIO es el único responsable por la vinculación de personal, la celebración de subcontratos, la puesta en sitio de la maquinaria y equipo indispensables para ejecutar la obra y la adquisición de materiales, todo lo cual realiza en su propio nombre y por su cuenta y riesgo, sin que el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS adquiera responsabilidad alguna por dichos actos por daños o perjuicios que causen tales actos. **CLAUSULA SEPTIMA. INTERVENTORIA.** La coordinación y vigilancia de la ejecución y cumplimiento del contrato será ejercida por el Interventor, quien representará al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS ante el CONCESIONARIO. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS proporcionará al CONCESIONARIO una copia de todas las funciones, facultades y autorizaciones establecidas al efecto y una copia del Contrato de Interventoría, si fuere el caso. El Interventor está autorizado para impartir instrucciones u órdenes al CONCESIONARIO sobre asuntos de responsabilidad de este, exigirle la información que considere necesaria y el CONCESIONARIO obligado a suministrarsela dentro de los quince (15) días siguientes contados a partir de la fecha de solicitud. Son deberes del Interventor asegurar el control técnico de la obra y las demás obligaciones derivadas de este contrato. El Interventor no tendrá autorización para exonerar al CONCESIONARIO de ninguna de sus obligaciones o deberes contractuales. Todas las comunicaciones u órdenes del Interventor, serán expedidas o ratificadas por escrito. Todos los diseños que está obligado a ejecutar el CONCESIONARIO o las modificaciones que se propongan durante la ejecución de la obra deberán ser aprobadas por escrito préviamente por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, con el concepto del Interventor. **PARAGRAFO** .- El CONCESIONARIO se obliga a entregar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y al interventor los estados financieros del fideicomiso debidamente auditados, trimestralmente, dentro de los veinte (20) días siguientes a la finalización de cada trimestre. Los estados financieros deben ir acompañados de los documentos de soporte correspondientes. **CLAUSULA OCTAVA. NOMBRAMIENTO DEL PERSONAL:** El CONCESIONARIO se obliga a mantener al frente de las obras a ingenieros matriculados y aceptados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS; el Director del Proyecto deberá estar autorizado para actuar en nombre del CONCESIONARIO y para decidir con el Interventor cualquier asunto relativo a los trabajos contratados. Todos los empleados y obreros para la obra serán nombrados por el CONCESIONARIO quien deberá cumplir con todas las disposiciones legales sobre la contratación de personal colombiano y extranjero. Asi mismo deberán observarse las disposiciones que reglamentan las diferentes profesiones . **PARAGRAFO PRIMERO. SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES.** Será a cargo del CONCESIONARIO, los salarios y prestaciones sociales de todos los trabajadores vinculados al proyecto y la responsabilidad por el pasivo laboral. A tal efecto, el CONCESIONARIO se obliga al cumplimiento de todas las normas legales y convencionales ya que sus relaciones laborales se rigen por lo dispuesto en el Código Sustantivo del Trabajo y demás disposiciones concordantes y complementarias. Ninguna obligación de tal naturaleza corresponde al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y este no asume responsabilidad ni solidaridad. **PARAGRAFO SEGUNDO. APORTES PARAFISCALES:** El CONCESIONARIO se obliga a cumplir con los aportes parafiscales conforme a lo ordenado por el artículo tercero del Decreto 492 de 1990. Acreditar el cumplimiento de ésta obligación durante la etapa de Diseño y Programación y durante la etapa de Construcción, es requisito previo para el inicio de la operación del proyecto. De igual forma, acreditar el cumplimiento de ésta obligación durante la etapa de operación, siendo requisito para la liquidación final del contrato. **CLAUSULA NOVENA. PROGRAMAS DE TRABAJO Y PROGRAMA DE INVERSIONES.-** El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar el contrato y a realizar los desembolsos de acuerdo con los Programas

DEL BOLIVAR
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
SECCIONAL BOLIVAR

de Trabajo y al cronograma de Inversión presentados en su propuesta y aprobados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Una vez aprobada la garantía única del contrato y antes de iniciar la etapa de construcción, el CONCESIONARIO deberá, presentar al Interventor para su aprobación los programas de ejecución detallados, ajustados al diseño definitivo: El Diagrama Lógico de Ruta Crítica (CPM) y su representación gráfica (Diagrama de Barras), acompañados del cronograma de inversiones durante la etapa de construcción. El Interventor deberá verificar la coherencia y compatibilidad entre los procedimientos de consecución de los recursos y el cronograma de inversiones definitivo. La presentación del detalle anterior al Interventor y su aprobación por el mismo, o la de los referidos datos, no exonerará al CONCESIONARIO de ninguna de sus reponsabilidades que emanen del Contrato. **PARAGRAFO.** Los programas de trabajo y el cronograma de desembolsos se podrán modificar en la medida que no signifique variación de los plazos del contrato. Dichos plazos podrán ser modificados en los siguientes casos: a) Cuando se presenten causas imputables al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. b) En los eventos de fuerza mayor o caso fortuito definidos por la ley, y por las situaciones imprevistas que no sean imputables al CONCESIONARIO, que contempla la ley 80 de 1993, art. 5. c) Si se presentan obras complementarias. d) Cuando los cambios en el proyecto lo justifiquen. e) Cuando medien razones de interés público. f) En general por cualquier otra causa que a juicio del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS haga necesaria tal determinación para el mejor cumplimiento del contrato. En tales casos los programas deberán ser revaluados y aprobados por el representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y se suscribirá el contrato adicional correspondiente, si fuere el caso. **CLAUSULA DECIMA. EQUIPO.** El CONCESIONARIO se obliga a situar oportunamente en el lugar de las obras el equipo detallado en su propuesta siendo de su obligación la adecuación de vías y estructuras que fuere necesaria para el transporte de los mismos. La aceptación por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS de la relación de equipo presentada en la propuesta no exime al CONCESIONARIO de la obligación de suministrar oportunamente los equipos adicionales necesarios, adecuados en capacidad y características, para cumplir con los programas, plazos y especificaciones técnicas de las obras. **CLAUSULA UNDECIMA. MATERIALES Y EJECUCION.** El CONCESIONARIO a su propia costa deberá suministrar y aportar todo el equipo de construcción, los equipos de operación, los materiales, la mano de obra, así como todos los demás elementos de todo orden que se necesiten para la construcción, conservación y administración del proyecto, tanto temporales como permanentes, hasta la terminación del objeto del contrato. Todos los materiales, equipos de operación y la ejecución deberán ser de las calidades respectivas descritas en los planos y especificaciones y de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá proporcionar todas las facilidades indispensables para examinar, medir y ensayar las obras ejecutadas, así como las facilidades para las pruebas de los equipos de operación . Los funcionarios autorizados del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, Interventor y toda persona autorizada por él, deberán en todo momento tener libre acceso a las obras y a todos los talleres y lugares en que se esté realizando trabajo para la ejecución de la obra, y el CONCESIONARIO de las Obras deberá proporcionar todas las facilidades y toda la ayuda que corresponda para hacer efectivo dicho derecho de acceso . **CLAUSULA DUODECIMA. CESIONES Y SUBCONTRATOS.** El CONCESIONARIO podrá ceder parte del presente contrato a personas naturales o jurídicas con previo consentimiento por escrito del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. El CONCESIONARIO podrá sub-contratar parcial o totalmente la ejecución del presente contrato, a personas naturales o jurídicas que demuestren su idoneidad para la actividad sub-contratada. No obstante, el

8

CONCESIONARIO será el único responsable ante el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por el cumplimiento de las obligaciones del contrato, de la calidad de la obra y del servicio prestado. La persona a la cual se va a sub-contratar o ceder el contrato, deberá renunciar a la reclamación diplomática. Celebrado el contrato con un Consorcio no podrá haber cesión del mismo entre quienes lo integran. El CONCESIONARIO es el único responsable de la celebración de subcontratos. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, cuando así lo considere, podrá ordenar al CONCESIONARIO, que dé por terminado un subcontrato en cualquier momento y exigir el cumplimiento directo de sus obligaciones.

CLAUSULA DECIMA TERCERA. PREDIOS PARA LA VIA. EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o la Gerencia Inmobiliaria que contrate, negociará los predios que sea necesario comprar para la zona de carretera, con cada uno de los propietarios y gestionará todo lo necesario para la entrega oportuna de los predios al CONCESIONARIO. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS autorizará las cuentas de cobro que los propietarios presenten al fideicomiso del CONCESIONARIO para su cancelación, lo cual debe ocurrir, una vez presentada la cuenta en un termino no mayor a tres días habiles. El CONCESIONARIO pagará las cuentas a los propietarios, con cargo a los costos totales del contrato, a través del Fideicomiso constituído para la construcción y operación del proyecto. La entrega de los predios se hará de acuerdo con los programas de trabajo establecidos para la etapa de construcción, ajustado al diseño elaborado por el CONCESIONARIO durante la etapa de Diseño y Programación, de tal forma que la disponibilidad de la zona para la construcción de las obras no obstaculice de manera alguna su ejecución. Si en algún caso fuere necesario recurrir a la expropiación de algún predio, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS adelantará el proceso legal necesario y el pago de las correspondientes indemnizaciones, lo realizará El CONCESIONARIO con cargo a los costos totales del contrato, previa órden por escrito, impartida por EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. **PARAGRAFO PRIMERO. FORMA DE PAGO**. En el evento que tenga necesidad de adquirir predios el CONCESIONARIO debe aportar al Fideicomiso, los recursos necesarios para la adquisición de los predios que conforman la zona de carretera del proyecto. El valor total previsto que el CONCESIONARIO debe aportar al Fideicomiso para tal fin, es el valor indicado por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS en los Pliegos de Condiciones: si la suma de los desembolsos totales efectuados por el CONCESIONARIO para la adquisición de predios, ajustados a Mayo de 1994 No.006-94, de acuerdo con el Indice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística -DANE, incluyendo aquellos para los caules hubiere sido necesario adelantar el proceso de expropiación, fuere superior a este valor, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, compensará la diferencia al CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación general establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, de tal forma que agotados los recursos inicialmente previstos y convenida con el INSTITUTO la forma de compensación, el CONCESIONARIO aportará los recursos adicionales para continuar con el proceso de adquisición de predios. Las demoras que este proceso genere, no le serán imputables al CONCESIONARIO e igualmente los desajustes económicos que se causen serán compensados en los términos de la cláusula trigésima sexta. Los costos de adquisición de predios para la zona de carretera deben ser incorporados a la inversión inicial necesaria para la realización del proyecto. **CLAUSULA DECIMA CUARTA. FUENTES DE MATERIALES. ZONAS DE PRESTAMO Y DE DESCARGUE DE DESECHOS Y PLAN DE MITIGACION DEL IMPACTO AMBIENTAL**. Serán por cuenta y responsabilidad del CONCESIONARIO, los derechos de explotación de las fuentes de materiales, de las zonas de préstamo y de las zonas de descargue de desechos así como los costos de construcción, mejoramiento y conservación de las vías de acceso a las fuentes de materiales y demás gastos necesarios para la producción de éstos.

FIEL COPIA ORIGINAL

de igual forma, serán por cuenta y responsabilidad del CONCESIONARIO, los costos de explotación de zonas de préstamo y de sus correspondientes servidumbres, la construcción y conservación de vías de acceso a las zonas de desechos, el derecho de explotación de las mismas y las obras de mitigación del Impacto Ambiental que fuere necesario realizar. **CLAUSULA DECIMA QUINTA. ESQUEMA FINANCIERO. FONDOS DEL CONTRATO.** El CONCESIONARIO, en un periodo no mayor de Quince (15) días calendario, a partir del perfeccionamiento del contrato, deberá constituir un Fideicomiso en una Sociedad Fiduciaria debidamente autorizada por la Superintendencia Bancaria, en cuya virtud se constituye un patrimonio autónomo, el cual servirá de eje para la captación y administración de todos los recursos necesarios para la ejecución del contrato. El CONCESIONARIO deberá transferir al patrimonio autónomo, los derechos de tipo patrimonial derivados del presente contrato, sin desprenderse de las obligaciones relativas a la ejecución del contrato mismo. Será directamente el Fideicomiso quién provea al CONCESIONARIO de los recursos que requiera para la elaboración de los estudios y diseños, la adquisición de predios para la zona de carretera, la construcción de las obras, el mantenimiento y la operación del proyecto, el que distribuirá las ganancias que se perciban de la operación del proyecto y ordenará lo conducente al pago de los rendimientos y capital de los empréstitos que se contraten. **PARAGRAFO PRIMERO.** El CONCESIONARIO aportará al Fideicomiso, en la medida y oportunidad en que el proyecto la vaya requiriendo, los siguientes valores: 1- a título de Capital de Riesgo hasta el porcentaje establecido en su oferta liquidado sobre el valor que resulta de agregar los valores establecidos en la Cláusula Cuarta sin incluir el valor de las obras adicionales. Cuando dichos aportes esten constituidos por equipos, éstos deben ser transferidos al Fideicomiso; y 2- el porcentaje restante más el Costo Financiero durante las etapas de Diseño y programación, y Construcción, lo deberá financiar el Concesionario mediante los procedimientos y con el apoyo de las entidades financieras o particulares que para el momento resulten más recomendables en pos de asegurar la debida ejecución del proyecto, teniendo como referencia lo establecido en su propuesta finaciera. Esta financiación debe asegurar un adecuado flujo de recursos para cumplir con los programas de trabajo y el cronograma de desembolsos propuesto y auditado por el Interventor. **PARAGRAFO SEGUNDO.** La participación de las entidades financieras dentro del proceso de financiación del contrato, no exime al CONCESIONARIO de ninguna de las obligaciones derivadas del mismo. PARAGRAFO TERCERO. Con el fin da facilitar la consecución de los recursos, el CONCESIONARIO o la sociedad Fiduciaria podrán desrrollar esquemas financieros de aceptación nacional o internacional, tales como titularización, emisión de acciones con o sin voto, con dividendo garantizado, bonos con o sin garantía, etc. **CLAUSULA DECIMA SEXTA. REGIMEN FISCAL.** La ejecución del presente contrato de Obra Pública por el Sistema de Concesión estará sujeta a el Estatuto Tributario vigente en La República de Colombia. **CLAUSULA DECIMA SEPTIMA. VOLUMEN DE TRANSITO PARA LA GARANTIA.** El volúmen de tránsito, por categoría de vehículos, para efectos de la garantía de ingreso mínimo por cada año de operación, del proyecto será el indicado en los cuadros Anexos del presente contrato. El ingreso por peaje garantizado para cada año de operación es la suma de los productos del volúmen garantizado para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente, vigente durante ese año. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje, durante un año determinado de operación, desde el 1 de Enero hasta el 31 de Diciembre del respectivo año, es menor que el ingreso por peaje garantizado para ese año, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS compensará la diferencia al CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación general, establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA. Este

10

procedimiento se aplicará durante la etapa de Operación. Para el establecimiento del deficits o superavits se considerarán en forma global todos los tramos en etapa de operación y se determinaran sobre la base de los ingresos reales acumulados durante el tiempo transcurrido de la concesión incluyendo las compensaciones ya efectuadas. Desde la fecha en que se inicie la etapa de Operación hasta el siguiente 31 de diciembre, el volúmen mínimo garantizado para cada tipo de vehículos, será proporcional al tiempo transcurrido. De igual forma, el volúmen mínimo garantizado, desde el 1 de enero anterior, hasta la fecha en que finalice la etapa de Operación, se calculará proporcionalmente al tiempo transcurrido.

CLAUSULA DECIMA OCTAVA. LIMITE MAXIMO DE VOLUMEN DE TRANSITO APORTANTE A LA CONCESION. El límite máximo de volúmen de tránsito aportante a la concesión para cada año de operación del proyecto y para cada categoría vehicular, será el indicado en los cuadros Anexos de este contrato. El ingreso por peaje, máximo aportado, para cada año de operación, es la suma de los productos del límite máximo de volúmen para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente, vigente durante ese año. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje, durante un año determinado de operación, desde el 1 de Enero hasta el 31 de diciembre del respectivo año, es mayor que el ingreso por peaje máximo esperado para ese año, la Fiduciaría, una vez se constate la situación y se suscriba el acta correspondiente por la interventoría, el CONCESIONARIO y el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, colocará y mantendrá en una cuenta especial el 50 % (cincuenta por ciento) de la diferencia. Estos recursos, más sus rendimientos, servirán en primer lugar para cubrir compensaciones de déficits generados en situaciones garantizadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y en segundo lugar para financiar la ejecución de obras adicionales prioritarias para el proyecto, las cuales se acordarán con el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. La ejecución de obras adicionales que se hayan de finaciar de esta manera se iniciará cuando se haya acumulado el valor correspondiente al ciento por ciento (100%) de la obra acordada. Este procedimiento se aplicará durante la etapa de operación del proyecto. Desde la fecha en que se inicie la operación hasta el siguiente 31 de diciembre, el ingreso máximo aportante a la concesión, será proporcional al tiempo transcurrido. De igual forma, el ingreso máximo aportante a la concesión, desde el 1 de enero anterior, hasta la fecha en que termine la etapa de operación, se calculará proporcionalmente al tiempo transcurrido.

PARAGRAFO PRIMERO: El cincuenta por ciento (50%) no transferido a la cuenta especial, sera para el concesionario como contraprestación por los mayores costos de mantenimiento de la vía, que genera un aumento de los volumenes de tránsito lo cual no requerirá ser comprobado, puesto que estos costos se presumen.

CLAUSULA DECIMA NOVENA. REVISION DE LOS AFOROS. Los aforos se revisarán cada año. A más tardar el día 15 de Enero del año siguiente, debe suscribirse un acta entre la Interventoría y el CONCESIONARIO, en la que se establezca en forma precisa el volúmen de tránsito que circuló por las estaciones de peaje durante el año inmediatamente anterior, discriminado por cada categoría de vehículos. **PARAGRAFO PRIMERO** . El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS realizará conteos permanentes de tránsito en la zona del proyecto para lo cual el CONCESIONARIO está obligado a prestar todas las facilidades que se requieran para la ejecución de esta actividad y de cualquiera otra tendiente a asegurar el control y vigilancia sobre la operación del proyecto otorgado en concesión, de acuerdo con el Reglamento para la operación de Carreteras Concesionadas. Este Reglamento podrá ser modificado por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS cuando las necesidades o la protección a los usuarios así lo exijan. **PARAGRAFO SEGUNDO:** En caso de no disponer de la estadística de tránsito para los 365 días del año, se revisarán las estadísticas de recaudo, los registros informativos y contables del

Concesionario y se confrontarán con estimaciones basadas en las series estadisticas del tránsito, según el día, hora y mes para estimar el del período del que se carezca de información. **CLAUSULA VIGESIMA. SOBRE-COSTOS POR MAYORES CANTIDADES DE OBRA EN LA CONSTRUCCION.** Si el costo de construcción aprobado por la Interventoría al finalizar la etapa de Construcción, obtenido mediante la valoración de las cantidades de obra ejecutadas, a los precios unitarios del contrato, resulta mayor que el Costo de Construcción establecido en la propuesta el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS reconocerá al CONCESIONARIO el sobre-costo producido por la mayor cantidad de obra ejecutada en todos los Items de acuerdo con los siguientes parametros. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS pagará al CONCESIONARIO esta mayor cantidad de obra sobre la establecida en el contrato, valorandola por el precio unitario ofrecido, actualizando el valor resultante hasta la fecha de suscripción del "Acta de Recibo de Obras y Finalización de la Etapa de Construcción". El ajuste del valor resultante será igual al aumento porcentual en el Indice de Precios al Consumidor establecido por el DANE, entre Mayo de 1994 y la fecha de suscripción del acta. No obstante, El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS reconocerá el 100% del precio unitario para un aumento en las cantidades de obra ejecutadas hasta del diez por ciento (10 %) sobre la cantidad establecida en su propuesta, para el Item respectivo. Cantidades que excedan el 10% sobre las originales estarán a cargo del Concesionario. El sobrecosto sólo se compensará si la mayor cantidad de obra es producida por causas no imputables al CONCESIONARIO. El sobre - costo aquí descrito, se evaluará , una vez finalizada la etapa de construcción y el Instituto Nacional de Vías lo compensará al CONCESIONARIO , mediante el sistema general de compensación, establecido en la cláusula trigesima sexta. **PARAGRAFO PRIMERO.-** Si el costo de construcción revisado y aprobado por la Interventoría al finalizar la etapa de Construcción, obtenido mediante la valoración de las cantidades de obra ejecutadas, a los precios unitarios del contrato, referidos a Mayo de 1994, resulta menor que el Costo de Construcción establecido en la propuesta el CONCESIONARIO reconocerá al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS el menor valor ejecutado mediante el mismo procedimiento de actualización de precios y por el sistema de compensación que acuerden las partes por acta. **PARAGRAFO SEGUNDO.-** Las obras opcionales incluidas en el contrato, estarán cubiertas por esta garantía previo el establecimiento del precio unitario correspondiente a Mayo de 1994. PARAGRAFO TERCERO. Las cantidades de obra ejecutadas, con autorización del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, en item no previstos en el contrato, entrarán a ser valoradas para las compensaciones a que se hace referencia en esta cláusula, previo el establecimiento del precio unitario correspondiente a Mayo por el procedimiento legal determinado para la etapa de construcción. **CLAUSULA VIGESIMA PRIMERA .- OBRAS COMPLEMENTARIAS** Si durante la ejecución de la etapa de Construcción, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS autoriza la ejecución de una obra no incluída dentro del alcance físico establecido en el Anteproyecto entregado en los Pliegos de Condiciones, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS pagará, al CONCESIONARIO la ejecución de dicha obra complementaria, previa suscripción de un documento en el que conste las cantidades y los precios unitarios, relacionados con dicha obra. Si los Items contemplados en las obras complementarias corresponden a Items establecidos en la propuesta, el precio unitario con el que se pagará, será el establecido para el Item respectivo, ajustado a la fecha de suscripción del documento respectivo. El ajuste del precio unitario será efectuado con el aumento porcentual en el Indice de Precios al Consumidor del DANE entre Mayo de 1994 y la fecha de suscripción de éste documento. Si la ejecución de la obra complementaria, incluye un Item no previsto en la propuesta, el precio unitario debe ser acordado conjuntamente

503 12

230

entre el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y el CONCESIONARIO. **CLAUSULA VIGESIMA SEGUNDA. GARANTIA UNICA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL CONTRATO.** El CONCESIONARIO se compromete a constituir, dentro de los diez (10) dias siguientes a la fecha de suscripción del presente contrato, una garantía única a favor del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, para amparar el cumplimiento de las siguientes obligaciones: **1. CUMPLIMIENTO:** Para garantizar el cumplimiento general del contrato, el pago de multas y demás sanciones que se le impongan al Concesionario, por el diez por ciento (10%) del valor total propuesto para el diseño y la construcción del proyecto, por un termino igual al plazo previsto para las etapas de diseño y programación y construcción más un (1) año. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al diez por ciento (10 %) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al diez por ciento (10%) del costo de mantenimiento y administración proyectado para el año siguiente, de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse, por un valor igual al de la última modificación por un (1) año más. **2.- DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES AL PERSONAL, ORIGINADOS DURANTE LA EJECUCION DEL CONTRATO.** Para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que el CONCESIONARIO haya de utilizar para la ejecución del contrato, por el cinco por ciento (5%) del valor total propuesto para el diseño y la construcción del proyecto, por un término igual al plazo previsto para las etapas de diseño y programación y construcción más un (1) año. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al cinco por ciento (5 %) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al cinco por ciento (5%) del costo de mantenimiento y administración proyectado para el año siguiente, de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse, por un valor igual al de la última modificación por tres (3) años más. **3.- ESTABILIDAD DE OBRA.** El CONCESIONARIO, a la liquidación del contrato, deberá garantizar la Estabilidad de Obra por un valor equivalente al cinco por ciento (5%) del costo real de las obras ejecutadas, durante la etapa de construcción, ajustado a la fecha en que se cnstituya la garantía, por un termino de dos (2) años a partir de la fecha en que finalice la etapa de operación. **4.- DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL** El CONCESIONARIO, como requisito previo a la suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción", debe garantizar su responsabilidad por lesiones o muerte de una o varias personas en un solo accidente y daños a terceros o a propiedades del Ministerio de Transporte, o el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS con un monto de Cincuenta Millones de pesos colombianos ($50,000,000.00) por evento y vigente por el término de la duración de las etapas de Construcción y Operación y seis (6) meses más. El monto máximo por concepto de esta garantía, debe ser ajustado anualmente de acuerdo con el aumento en el Indice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE. **CLAUSULA VIGESIMA TERCERA. PLANOS Y ESPECIFICACIONES.** Durante la ejecución del Contrato, el CONCESIONARIO se obliga a ceñirse, para la etapa de Diseño y Programación, al Anteproyecto y demás información técnica suministrada con los Pliegos de Condiciones y demás documentos del contrato. Durante la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO deberá ceñirse al diseño elaborado por el diseño y al conjunto de bases técnicas y demás información suministrada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. **PARAGRAFO:** Si el CONCESIONARIO, con miras a lograr una mayor estabilidad de la obra, por considerar que existen incongruencias, inconsistencias o evitar ulteriores

103

perjuicios, considerare inprescindible alterar el proyecto de las especificaciones aprobadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y que sirven de base para le ejecución del proyecto, lo expondrá en forma oportuna, con la motivación y soporte técnico que permita analizar el caso. Recibida dicha solicitud por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y sus correspondientes anexos que le sirven de soporte, tomará una decisión en forma inmediata, esto es, que no lesione el proyecto y los intereses económicos del CONCESIONARIO. En el evento de aceptar las respectivas modificaciones o las que en últimas se estimen convenientes para el servicio, se determinará a su vez las repercusiones de éstas en las cantidades de obra, y el plazo y demás circunstancias que resulten pertinentes, con el objeto de dar aplicación a las cláusulas VIGESIMA, VIGESIMA PRIMERA Y TRIGESIMA SEXTA. **CLAUSULA VIGESIMA CUARTA. LOCALIZACION Y DISPOSICION DE LAS OBRAS.** El Interventor suministrará las referencias topográficas estrictamente necesarias para definir el sitio de las obras por realizar. El CONCESIONARIO será responsable por la localización correcta de todos los elementos topográficos complementarios que estime conveniente para facilitar su realización. Si en cualquier momento, en el curso de la ejecución de las obras, surge o se presenta algún error en la posición, niveles, dimensiones o alineamientos en alguna parte de ellas el CONCESIONARIO, al requerírselo el Interventor, deberá a su costa rectificar dicho error a entera satisfacción del Interventor, a menos que dicho error esté basado en datos incorrectos suministrados por el Interventor, en cuyo caso los gastos de rectificar el error correrán a cargo de éste. Será responsabilidad del CONCESIONARIO advertir de manera inmediata al Interventor cualquier tipo de error que detecte, así como proteger y conservar cuidadosamente todos los puntos de referencia, estacas de nivelación y demás elementos que se usen para la localización y disposición de las obras. **CLAUSULA VIGESIMA QUINTA. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO** Desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Construcción", hasta la entrega final del proyecto; al término del Contrato, el CONCESIONARIO asume entera responsablidad por su cuidado. En caso que se produzca daño, pérdida o desperfecto de algún elemento constitutivo del proyecto, por cualquier causa que sea, con salvedad y excepción de los hechos debidos a fuerza mayor o caso fortuito, el CONCESIONARIO deberá repararlas y reponerlas a su propia costa de manera que a su entrega al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS las obras están en buenas condiciones y en buen estado y de conformidad en todos los aspectos con los requisitos de este contrato y con las instrucciones del Interventor. Dentro del mismo término, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyeto son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por falta de señalización, o por deficiencia en ella, por su negligencia o culpa grave debidamente comprobados. La señalizacion temporal durante la etapa de Construcción para la prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en las obras y la señalización informativa y preventiva del proyecto durante la etapa de operación, debe cumplir con las estipulaciones y especificaciones del **Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras**, y de las resoluciones vigentes sobre la materia expedidas por el Ministerio de Transporte. **PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACION.** Durante la ejecución de la etapa de Operación, el funcionamiento del proyecto se ajustará a lo establecido en el **Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas** (Capítulo III del Pliego de Condiciones). El CONCESIONARIO se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de cuatro (4) puntos, conforme a las "**Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas**", que forman parte del Pliego de

Condiciones. Las revisiones se efectuaran cada tres meses.

PARAGRAFO SEGUNDO. El incumplimiento de éstas obligaciones durante la ejecución del contrato, causará al CONCESIONARIO la imposición de multas proporcionales al valor del contrato y/o a los perjuicios sufridos por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, lo cual se hará mediante resolución motivada cada vez que se compruebe ésta omisión con el informe de la Interventoría o con el resultado de las diligencias ordenadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS para tal caso.

CLAUSULA VIGESIMA SEXTA. REVERSION Y ENTREGA FINAL. Al vencimiento de la etapa de operación, los bienes afectados a la concesión del proyecto, en los que se incluyen: los predios para la zona de carreteras, la obra civil: calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte y señales, las casetas de peaje y sus áreas de servicio y los equipos instalados para la operación del proyecto, revertirán en favor del Instituto Nacional de Vías, sin costo alguno, libres de todo gravamen y con un nivel de servicio que alcance un calificación mínima de cuatro (4) puntos, de acuerdo con las "Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas" que forman parte del Pliego de Condiciones. No obstante, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS al vencimiento del periodo de operación, podrá comprar al CONCESIONARIO, los bienes muebles o inmuebles distintos a los enumerados en el párrafo anterior, que sean necesarios para la operación del proyecto. En los que se incluyen: plantas de asfalto, trituradoras, maquinaria de construcción, vehículos y campamentos. De igual forma, reconocerá las mejoras relizadas sobre los predios que conforman la zona de carretera para la instalación de los servicios complementarios que hayan sido autorizados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Las mejoras estarán representadas en construcciones de mampostería y cubierta dura. El reconocimiento de las mejoras estará precedido por un acta en la que de común acuerdo, se fije el valor de las mismas y la forma de pago. El CONCESIONARIO, si así lo quisiere, podrá solicitar la ampliación o prórroga de la concesión para la explotación de los servicios complementarios que se hayan instalado. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, dentro de las normas legales y si lo estima conveniente, autorizará ésta ampliación. **CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO** .- El CONCESIONARIO quedará exento de toda responsabilidad por cualquier daño o dilación del proyecto durante la ejecución de este contrato, pero sin derecho a indemnizaciones, cuando con la debida comprobación se concluya por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS que tales hechos son el resultado de caso fortuito o fuerza mayor al tenor del artículo primero de la Ley 95 de 1890. En este caso los gastos que demanden las reparaciones o construcciones de las obras afectadas serán por cuenta del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, siempre que el CONCESIONARIO haya dado aviso al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y al Interventor sobre la ocurrencia de tales eventos y que la evaluación de tales hechos, las causas que los motivaron y la diligencia con que el CONCESIONARIO actuó ante ellos se haya hecho constar, dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha en que cesen dichas causas, en actas suscritas por el Interventor y el CONCESIONARIO. Tales actas requerirán la aprobación del representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Las cantidades de obra y los precios unitarios de las obras adicionales originadas por el caso fortuito o la fuerza mayor deberán ser acordadas en un acta firmada por el representante del CONCESIONARIO y el Interventor. El CONCESIONARIO deberá asumir los sobrecostos resultantes del caso fortuito, o de la fuerza mayor originados del lucro cesante y pérdidas de materiales, equipos y otros elementos de su propiedad. En caso que el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS concluya que el caso no fue fortuito o la fuerza mayor correrán además por cuenta del CONCESIONARIO todas las reparaciones, reconstrucciones e indemnizaciones a que haya lugar. PARAGRAFO: No obstante la ocurrencia de un evento de fuerza mayor

15.

o caso fortuito o de situaciones imprevistas no imputables al CONCESIONARIO, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS continuará reconociendo al CONCESIONARIO el tráfico mínimo anual garantizado, para el debido cumplimiento de las obligaciones pecuniarias adquiridas hasta la fecha de ocurrencia del evento por el CONCESIONARIO en desarrollo del presente contrato. **CLAUSULA VIGESIMA OCTAVA. INTERPRETACION UNILATERAL.** Cuando surgieren discrepancias sobre la interpretación de las cláusulas de éste contrato que puedan conducir a su parálisis o a la afectación grave del servicio público que se pretende satisfacer con el objeto contratado, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS si no logra un acuerdo sobre el tema, interpretará, mediante acto administrativo debidamente motivado, las estipulaciones o cláusulas objeto de la diferencia. **PARAGRAFO.-** Esta clausula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato. **CLAUSULA VIGESIMA NOVENA .- TERMINACION UNILATERAL.** EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá a declarar la terminación anticipada de este contrato en virtud de lo establecido en los articulos 17, 44 y 45 de la Ley 80 de 1993 y de acuerdo con lo preceptuado en el parágrafo 2 del articulo 30 de la ley 105 de 1993, mediante acto administrativo debidamente motivado. PARAGRAFO. Esta cláusula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato. **CLAUSULA TRIGESIMA. MODIFICACION UNILATERAL.** Cuando durante la ejecución del contrato y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se debe satisfacer con aquél, fuere necesario introducir variaciones al contrato y previamente no se ha logrado un acuerdo con el CONCESIONARIO, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, mediante acto administrativo debidamente motivado, lo modificará mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios. Si las modificaciones alteran el valor del contrato en un veinte por ciento (20%) o más del valor inicial, EL CONCESIONARIO podrá renunciar a la continuación de su ejecución, caso en el cual se procederá como lo indica el articulo 16 del estatuto general de contratación. PARAGRAFO PRIMERO: Contra los actos administrativos que llegaren a ordenar la interpretación, modificación o terminación unilaterales procederá el recurso de reposición, sin perjuicio de la acción contractual que puede intentar el CONCESIONARIO según lo previsto en el articulo 77 de la Ley 80 de 1993. PARAGRAFO SEGUNDO. Esta clausula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato. **CLAUSULA TRIGESIMA PRIMERA. CADUCIDAD.** El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS podrá declarar la caducidad administrativa de este contrato, si se presenta alguno de los hechos constitutivos de incumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, que afecte de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidencie que puede conducir a su paralización. PARAGRAFO PRIMERO: Los hechos sujetos a comprobación de las causas que motivan la caducidad serán establecidos unilateralmente por EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. PARAGRAFO SEGUNDO. En cuanto al procedimiento, efectos y consecuencias de la declaratoria de caducidad se observará lo previsto en el articulo 18 de la Ley 80 de 1993. PARAGRAFO TERCERO.-Recibido o tomado el proyecto, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá de inmediato a la liquidación del contrato y simultaneamente dispondrá lo conducente para terminar lo que falte del objeto del contrato caducado, pudiendo inclusive destinar la maquinaria y bienes de propiedad del CONCESIONARIO caducado a la terminación del mismo, mediante le reconocimiento del valor de esta utilización. **CLAUSULA TRIGESIMA SEGUNDA. MULTAS. a)** Multa por mora en el cumplimiento del plazo durante la etapa de Diseño y Programación. Si dentro del plazo previsto en el numeral 1. de la CLAUSULA TERCERA, o en el plazo de prórroga, en el caso que hubiere, el CONCESIONARIO no termina las actividades establecidas en la PROPUESTA PARA LA ELABORACION DE LOS DISEÑOS DEFINITIVOS, deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por cada día calendario

de atraso, el equivalente al cero punto uno por ciento (0.1%) del valor establecido como Costo de Elaboración del Diseño, fijado en la CLAUSULA CUARTA. b) Multa por mora en el cumplimiento del plazo del contrato durante la etapa de Construcción. Si dentro del plazo previsto en el numeral 2. de la CLAUSULA TERCERA, o en el plazo de prórroga, en el caso que hubiere, el CONCESIONARIO no termina la construcción de la totalidad de las obras civiles e instalaciones del proyecto, el suministro y montaje de los equipos hasta la puesta en servicio a los usuarios, deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por cada día calendario de atraso, el equivalente al cero punto cero uno por ciento (0.01%) del valor establecido como Costo de Construcción, fijado en la CLAUSULA CUARTA. c) Multas por incumplimiento de las obligaciones contractuales durante las etapas de Construcción y Operación. Si durante la ejecución de las etapas de Construcción y Operación, el CONCESIONARIO incumple alguna de sus obligaciones contractuales deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS una multa diaria equivalente al recaudo promedio diario del mes inmediatamente anterior. El CONCESIONARIO autoriza al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS para descontar y tomar el valor de las multas de que tratan los literales anteriores de cualquier suma que le adeude por alguna compensación que se haya establecido de acuerdo a la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, sin perjuicio que éste las haga efectivas conforme a la Ley. El pago o la deducción de dichas multas no exonerará al CONCESIONARIO de su obligación de terminar las obras, ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanen de este contrato. **CLAUSULA TRIGESIMA TERCERA. PENAL PECUNIARIA.** En caso de declaratorias de caducidad o de incumplimiento del contrato durante la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO se hará acreedor a una multa a título de Pena Pecuniaria, equivalente al cinco por ciento (5%) del valor establecido como Precio de Construcción en la CLAUSULA CUARTA. Si la declaratoria de caducidad o de incumplimiento del contrato se produjere durante la etapa de Operación, el CONCESIONARIO se hará acreedor a una multa a título de Pena Pecuniaria equivalente al diez por ciento (10%) de los recaudos proyectados para el año siguiente, suma que se hará efectiva directamente por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Los valores de ellas que se hagan efectivos se considerarán como pago inicial parcial pero definitivo de los perjuicios que reciba el El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, este podrá tomar directamente el valor de la Cláusula Penal Pecuniaria y el de las multas, de los valores que adeude al CONCESIONARIO por éste contrato o de la garantía constituida, y si esto no fuere posible cobrará los valores por jurisdicción coactiva. **CLAUSULA TRIGESIMA CUARTA. RECONOCIMIENTO DE LA INVERSION REALIZADA.** Cuando por alguna de las circunstancias previstas en éste contrato o en la Ley, sea necesario dar por terminado el contrato antes del vencimiento del plazo extintivo del mismo, se establece: 1) Terminado por cualesquiera de las causas estipuladas en la CLAUSULA TRIGESIMA PRIMERA, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS conservará la obligación de pagar el precio de las obras ejecutadas y servicios prestados de acuerdo con las previsiones, calidades y exigencias del contrato, en la forma y terminos allí estipulados, por lo que los respectivos recursos continuaran afectados a ese proposito hasta la concurrencia del monto adeudado. 2) En caso de terminación del presente contrato, por causas no imputables al CONCESIONARIO, antes de que ocurra la recuperación total del capital invertido por éste, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS se compromete con el CONCESIONARIO a reembolsar el saldo de capital pendiente de recuperación, dentro de de los plazos previstos para la recuperación del mismo en el esquema financiero vigente a la fecha de la terminación. La Tasa de Interés que se utilizará como base para el cálculo del saldo de capital no recuperado, será la Tasa de Recuperacion de Capital, especificada en la PROPUESTA FINANCIERA. -- **PARAGRAFO PRIMERO.** -El CONCESIONARIO renuncia expresamente a la

reclamación de tales sumas, antes de los términos señalados anteriormente.- **CLAUSULA TRIGESIMA QUINTA. LIQUIDACION DEL CONTRATO.** - Con aplicación del procedimiento y demás requisitos consagrados en el artículo 60 de la Ley 80 de 1993 se procederá a la liquidación del contrato de común acuerdo entre el representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o por quien haya sido delegado mediante resolución, y el CONCESIONARIO, dentro de los tres meses siguientes a la finalización del plazo del contrato o a la expedicion del acto administrativo que ordene la terminacion o a la fecha del acuerdo que la disponga. PARAGRAFO: Si no se llegare a un acuerdo sobre el contenido de la liquidación o el CONCESIONARIO no se presenta a la liquidación, la misma será practicada directa y unilateralmente, por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y se expedirá mediante acto administrativo suceptible de recurso de reposicion . - **CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA: ECUACION CONTRACTUAL.-** Si se presenta alguna de las situaciones descritas en el parágrafo cuarto de la Cláusula QUINTA, y cláusulas DECIMA TERCERA, DECIMA SEPTIMA o VIGESIMA del presente contrato, la ecuación contractual prevista en el articulo 27 de la Ley 80 de 1993 se mantendrá constante, mediante la aplicación de uno o varios de los siguientes procedimientos: 1.Aumento en el plazo de la Etapa de Operación.2. Aumento en el valor de las tarifas de peaje, durante etapa de Operación, por encima del incremento del Indice de Precios al Consumidor del DANE. Este incremento no podrá ser superior al 30% del Indice de Precios al Consumidor. 3. Para déficits superiores al 30% sobre la base prevista, pagos en moneda nacional, con recursos del Presupuesto General de la Nación, en un término de doce (12) meses a partir del establecimiento del faltante. Los tres sistemas de compensación se aplicarán para sobre costos de construcción y déficits de la demanda. En los casos anteriores se iniciará el proceso de compensación con el sistema (1), prosiguiendo con el sistema (2) y se utilizará el sistema (3) como último recurso. El concesionario deberá presentar al Instituto Nacional de Vías la documentación necesaria para demostrar las razones financieras por las cuales se deba recurrir al sistema (3), la cual será evaluada por una auditoría externa. Para cubrir faltantes por compra de predios o costos de interventoría se recurrirá en todos los casos al sistema (3). El instrumento o la combinación de ellos que se utilizará para la compensación, será acordado entre el Instituto Nacional de Vías y el Concesionario, una vez se produzca el hecho; de no lograrse el acuerdo prevalecerá la decisión del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Una vez efectuada la respectiva liquidación, en caso de optarse por la alternativa tres, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá al pago de los recursos en el plazo establecido, quedando especialmente obligado a efectuar todas las diligencias que fueren conducentes a la inclusión en el presupuesto inmediatamente siguiente de las partidas necesarias para el pago por este concepto. PARAGRAFO. Cuando los déficits sean superiores al treinta por ciento (30%) serán cubiertos en su totalidad con recursos del presupuesto general de la Nación para el establecimiento del equilibrio financiero en la determinación del incremento del tiempo de concesión o del aumento de tarifa como mecanismo de compensación, se tendrá como base la tasa interna de retorno del proyecto (TIR), a precios constantes después de impuestos, de acuerdo con lo establecido en el documento de evalucaión finaciera, que forma parte de este contrato. Para las compensaciones con recursos del presupuesto general de la Nación se reconocerá como tasa de interés durante el tiempo que se demore el pago la tasa bancaria de colocación para créditos a doce meses, para el periódo de doce meses contados a partir de la fecha en que se estableció el déficits. Si transcurrido este término no se ha cancelado el INSTITUTO incurrirá en mora de su obligación y deberá cancelar los intereses que por este concepto autoriza la ley. **CLAUSULA TRIGESIMA**

SEPTIMA DIVERGENCIAS. Las divergencias que ocurran entre el Interventor y el CONCESIONARIO relacionadas con la supervisión, control y dirección de la obra, serán dirimidas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, cuya decisión será definitiva. **CLAUSULA TRIGESIMA OCTAVA. RESPONSABILIDAD CIVIL.** En ésta materia se estará a lo dispuesto en los artículos 50 y s.s. de la Ley 80 de 1993 **CLAUSULA TRIGESIMA NOVENA. PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO.** Este contrato se entenderá perfeccionado a partir de la suscripción por las partes, pero los derechos a favor del CONCESIONARIO sólo podrán ser ejercidos o reclamados cuando demuestre el pago de los impuestos de ley y la constitución, en su oportunidad, de la garantía correspondiente. **CLAUSULA CUADRAGESIMA. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES.** Con la suscripción del contrato, el CONCESIONARIO declara bajo la gravedad de juramento que no se halla incurso en las inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones previstas en las leyes que le impidan la celebración del presente contrato; en caso de que a pesar de ésta declaración lo estuviere se procederá a adoptar los mecanismos para dejar sin efectos el contrato inmediatamente el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS tenga conocimiento de ello, o si dentro de la ejecución del contrato sobreviniere alguna, se procederá en la forma establecida en la Ley 80 de 1993. y normas que lo reglamenten o complementen. **CLAUSULA CUADRAGESIMA PRIMERA. IMPUESTO DE TIMBRE.** EL CONCESIONARIO deberá pagar los impuestos de timbre en la cuantía que señale la ley. - **CLAUSULA CUADRAGESIMA SEGUNDA. SUJECCION A LA LEY COLOMBIANA Y RENUNCIA A RECLAMACION DIPLOMATICA.** En lo relativo a las diferencias que surjan en cuanto a las obligaciones y derechos originados en el presente contrato, El CONCESIONARIO de manera expresa manifiesta que las mismas serán del conocimiento y juzgamiento exclusivo de los jueces Colombianos y renuncia a intentar reclamación diplomática, salvo el caso de denegación de justicia. - **PARAGRAFO.** - **CLAUSULA COMPROMISORIA.** Las diferencias que se susciten en relación con el contrato, serán sometidas a árbitros colombianos, dos de los cuales serán designados de común acuerdo por las partes y el tercero por la Camara de Comercio de Bogotá. Se fallará siempre en derecho y el domicilio del tribunal será Santafe de Bogotá. Las partes convienen en que cuando el laudo infrinja normas de derecho se considerará que ha sido expedido en conciencia y por lo tanto habrá lugar al recurso de anulación previsto en la ley. - **CLAUSULA CUADRAGESIMA TERCERA. IDIOMA DEL CONTRATO.** Para todos los efectos el idioma oficial del presente contrato es el Español. En caso de existir traducciones a otro idioma, para efectos de la interpretación de cualesquiera de las cláusulas, prevalecerá el documento en idioma Español. **CLAUSULA CUADRAGESIMA CUARTA. HALLAZGOS ARQUEOLOGICOS, TESOROS, DESCUBRIMIENTOS DE MINAS U OTROS YACIMIENTOS.** En el evento que durante la ejecución del presente contrato se encuentre un hallazgo arqueológico, un tesoro o se descubra una mina o cualquier otro yacimiento en el subsuelo, la propiedad sobre éste es de la Nación y su manejo será el que fija la ley Colombiana para éstos efectos. **CLAUSULA CUADRAGESIMA QUINTA. SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL.** Será responsabilidad de el CONCESIONARIO el diseño del programa de Higiene y Seguridad Industrial que aplicará durante las etapas de Construcción y Operación del proyecto. Antes de iniciar la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO deberá presentar para aprobación del Interventor, un Manual de Seguridad e Higiene Industrial en donde se incluyan las normas particulares aplicables a cada actividad específica, así como las regulaciones establecidas para cada caso en la legislación colombiana, pero sin limitarse a ellas. Durante la etapa de construcción debe preveerse la instalación de toda la señalización preventiva e informativa, de acuerdo con la reglamentación al respecto del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Será a costa del CONCESIONARIO la implementacion de dicho Manual y el Interventor verificará el cumplimiento del mismo. **CLAUSULA**

23

100

A

CUADRAGESIMA SEXTA. VALLAS DE INFORMACION El CONSTRUCTOR CONCESIONARIO instalará, a mas tardar a los treinta (30) días de iniciada la ejecución del contrato, por lo menos tres (3) vallas de 10m. * 4 m., de acuerdo con el modelo e instrucciones que suministrará el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, en las que se informe al público sobre las características técnicas y financieras del proyecto. **CLAUSULA CAUDRAGESIMA SEPTIMA. DOMICILIO Y NOTIFICACION.** Para todos los efectos legales, se fija como domicilio la Ciudad de Santa Fé de Bogotá, D.C. República de Colombia. Para efectos de notificaciones y correspondencia las siguientes direcciones:

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
Centro Administrativo Nacional - CAN. Santa Fé de Bogotá D.C.
Teléfonos :2220753-2217930- 2221192 Telefax :223481

CONCESIONARIO
Dirección : Calle 69 E # 41-249 Barranquilla.
Teléfonos : 459060 - 459014 Telefax :458144

El cambio de dirección, será notificado por escrito con la debida anticipación. Cualquier notificación o comunicación del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o del Interventor se dirigirá al representante legal del CONCESIONARIO y será entregada personalmente a éste en sus oficinas o a través de facsimil dirigido a sus respectivos números antes mencionados, casos en los cuales la respectiva comunicación se considerará recibida dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha del despacho. Las comunicaciones que remita el CONCESIONARIO al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o al Interventor, se dirigirán al respectivo representante legal de la misma manera y con el mismo efecto. Para constancia y aceptación se firma en Santa Fé de Bogotá D.C. a los [redacted]

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

POR EL CONCESIONARIO

Iván Ulmico Gómez M.
Representante del Consorcio

20

ANEXO AL CONTRATO No 503 DE 24 AGO. 1994

REGLAMENTO PARA LA OPERACION DE LA CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

1.- PRINCIPIOS DE LA OPERACION .-

La operación de las carreteras concesionadas estará regida por los principios de continuidad, regularidad, calidad del servicio, tecnología de avanzada, cobertura y seguridad vial

1.A.-CONTINUIDAD.- Se entiende por continuidad la garantía de disponibilidad de la vía al tránsito en forma permanente.

Se exceptúan algunas situaciones atípicas como:

1.A.1-Ocurrencia de situaciones climáticas muy adversas, que recomienden la interrupción del tránsito para garantizar la seguridad de las personas.

1.A.2.-Ocurrencia de accidentes o incidentes de gran proporción fuera del control del Concesionario, como por ejemplo el derrame de cargas peligrosas.

1.A.3.- Ejecución de obras programadas con anticipación.

1.B.-REGULARIDAD.- Se entiende como el ofrecimiento de un servicio operacional mínimo permanente, en cada tipo de servicio, como: Puestos de cobro de peaje, Plataformas de pesaje, Servicios de Grúa, Primeros Auxilios médicos y mecánicos, Traslado de Accidentados, Servicios de Comunicaciones, Inspección del Tráfico y áreas de servicio al público.

1.C.-CALIDAD DEL SERVICIO.- Se entiende como el resultado de la operación en términos de las variables seleccionadas, medidas en tiempos medios de remoción de personas y vehículos accidentados, fluidez del tráfico, calidad del pavimento, señalización e información a los usuarios y tiempos de atención en los puestos de cobro, básculas e inspección del tránsito

1.D.-TECNOLOGIA DE AVANZADA.- Se refiere a la utilización de métodos, instalaciones y equipos, que correspondan a patrones modernos y a tecnologías de avanzada. Usando como referencia tecnología disponible a nivel internacional.

1.E.-COBERTURA.- Se entiende como la disponibilidad de servicio a todos los usuarios sin distinción, condicionada sólo por determinaciones legales, relativos al código de tránsito y al tráfico de vehículos con cargas especiales o peligrosas.

1.F.- SEGURIDAD VIAL.- Se entiende como el nivel de riesgo enfrentado por los usuarios de la vía expresado por los índices y naturaleza de los accidentes que se presentan.

2.- SERVICIOS.-

Los servicios se clasifican en servicios propios de la Concesión y servicios de atención a los usuarios.

2.A.-Los servicios propios son:

- Mantenimiento de la vía.
- Operación y seguimiento del tránsito.
- Control del peso de vehículos de carga.
- Operación de los puestos de cobro de peaje.
- Vigilancia de las instalaciones.
- Comunicaciones con el Centro de Control Operacional

Estos servicios son esenciales y no tienen cobro directo al usuario, salvo la cuota de peaje.

2.B.- Los servicios de atención a los usuarios son:

- Remoción de vehículos averiados.
- Remoción de víctimas de accidentes.
- Servicios sanitarios.
- Primeros auxilios a vehículos.
- Primeros auxilios a personas.
- Servicios de suministros de bienes para operación de vehículos.
- Servicios de venta de alimentos.
- Servicio de telefonía convencional.

Estos servicios tendrán cobro directo a los usuarios o a la compañía de seguros que los ampare y podrán ser prestados directa o indirectamente por el Concesionario.

3.- **PARAMETROS DE CONTROL DE SERVICIOS.**

3.A.-**CONTINUIDAD.**- La vía debe estar abierta el 100% del tiempo, salvo las excepciones citadas en el numeral 1.A, debidamente justificadas.

3.B.- **COBERTURA Y REGULARIDAD.**- Se debe proveer las siguientes condiciones mínimas de servicio en cualquier hora:

3.B.1.- **PEAJES.**- Debe permanecer en funcionamiento, por sentido, mínimo una caseta, con dos recaudadores y un coordinador. En todo caso deben permanecer en servicio un número de casetas de manera tal que no se presenten colas superiores a diez vehículos. El Instituto Nacional de Vías, podrá autorizar la suspensión de cobro en algún horario si lo llega a solicitar el Concesionario.

3.B.2.- **PESAJES.**-Se colocará una estación en el proyecto a 10 Km. de cada estación de recaudo de peaje y permanecerá en funcionamiento, por sentido, mínimo una plataforma para pesar camiones hasta C3-S3, con un fiscal, un operador y un auxiliar. En todo caso se pesará el 50% de los vehículos de carga que circulen por año sin permitir colas superiores a tres vehículos.

3.B.3.- **GRUA.**- Permanecerá en funcionamiento, una grúa con capacidad suficiente para levantar cualquier vehículo que transite por la vía u obstáculo que interrumpa el tráfico, con un mecánico y su ayudante, herramientas y repuestos.

3.B.4.- **AMBULANCIA.**- Permanecerá en funcionamiento una ambulancia las 24 horas del día con equipo completo, con un conductor y un auxiliar de enfermería.

3.B.5.- **INSPECCION DE TRAFICO.**- Estarán funcionando mínimo dos inspectores de vía que se movilizarán en vehículos camperos o motocicletas, haciendo un recorrido permanente de 40 Km. El móvil en el cual se trasladan los insectores estará dotado de un equipo de radio teléfonos con frecuencia de dos metros.

22

3.B.6.- CENTRO DE CONTROL OPERACIONAL.- Permanecerá en funcionamiento, un centro de control operacional donde se coordinarán las diferentes acciones de los servicios de grúa, ambulancia y centralizará la información suministrada por los inspectores.

3.B.7.- VIGILANCIA .- Permanecerá personal suficiente para vigilancia de instalaciones, recaudos, grúas, pesajes, ambulancias, etc. y transporte de los mismos, dotado del equipo necesario para sus labores (armamento, uniformes, etc.).

3.B.8.- COMUNICACIONES .- Permanecerá en funcionamiento un sistema de comunicaciones inhalámbrico a través de cabinas dotadas de equipo telefónico que permita al usuario comunicarse con la central de operaciones y solicitar el servicio de grúa, ambulancia, mecánico y cualquier ayuda que requiera y esté al alcance del consorcio. Este servicio será gratuito para los usuarios.

4.- OPERACION DEL SITIO DE COBRO DEL PEAJE.-

Debe dotarse de personal suficientemente entrenado para esta función.

Deben permanecer abiertas un número de casetas que permitan cumplir con el máximo de cola admitido en el reglamento.

Debe tener un equipo permanente de vigilantes.

Debe dotarse de señalización especial el área de las casetas, para ordenamiento y seguridad de la operación, que incluye una placa informativa con los valores actualizados del peaje.

Debe disponer de elementos de supervisión de la operación y vigilancia para los valores recaudados, depositados y para su transporte.

Debe mantener registros de recaudo a disposición del Instituto Nacional de Vías. Registros que deben ser condensados en resúmenes diarios y enviados semanalmente al Interventor y al Instituto Nacional de Vías.

Habrá control operacional del servicio para la comparación entre el tráfico servido y el propuesto.

Antes de iniciar la operación debe presentar al Instituto Nacional de Vías, el Reglamento de Operación de las estaciones de cobro de peaje, con instrucciones para casos rutinarios y especiales, que incluirá entre otras cosas, señalización, controles, fiscalización del recaudo, elaboración de mapas estadísticos de tráfico, registro de novedades, localización de equipos de trabajo, control y vigilancia de equipos e instalaciones, control de la recolección del dinero recaudado y atención al usuario y garantía para el cumplimiento de estas normas.

El Concesionario operará la(s) caseta(s) de cobro empleando equipos de conteo y clasificación de vehículos que permitan a él mismo, al Instituto Nacional de Vías y al Interventor realizar un control permanente y exacto del volumen y tipo de vehículos que hacen uso del proyecto. El Concesionario debe expedir los boletos de pago correspondientes; el texto de los boletos lo proporcionará el Instituto Nacional de Vías.

El Concesionario deberá mantener un sistema de información a los usuarios, relativa al estado del tránsito y a los servicios que existan en el proyecto concesionado.

5.- OPERACION DEL SITIO DE PESAJES .-

88 Debe funcionar al menos 12 horas diarias, de acuerdo a programación que organice el Concesionario durante la operación de la carretera.

Debe dotarse de personal suficientemente entrenado para esta función.

Las básculas utilizadas, deben tener una capacidad de 70 Tons. con una precisión de 10 kgrs. y sistema automático de impresión del peso.

Deben ampliar con un tiempo de atención que permitan cumplir con el máximo de cola admitido en el reglamento.

Debe pesarse al menos el 50% de los vehículos de carga por año.

Los registros serán talonarios de infracción para imposición de sanciones, que deben estar a disposición de la Policía Vial y el Instituto Nacional de Vías.

Debe tener un equipo permanente de vigilantes.

Debe dotarse de señalización especial el área de las básculas, para ordenamiento y seguridad de la operación.

Debe mantener registros de pesajes a disposición del Instituto Nacional de Vías. Registros que deben ser condensados en resúmenes diarios y enviados semanalmente al Interventor y al Instituto Nacional de Vías.

Habrá control operacional del servicio para la comparación entre el tráfico atendido y el propuesto.

Antes de iniciar la operación debe presentar al Instituto Nacional de Vías, el Reglamento de Operación de las estaciones de pesaje, con instrucciones para casos rutinarios y especiales, que incluirá entre otras cosas, señalización, controles, fiscalización, elaboración de mapas estadísticos de tráfico, registro de novedades, localización de equipos de trabajo, control y vigilancia de equipos e instalaciones, atención al usuario y garantía para el cumplimiento de estas normas.

6.- ATENCION A PERSONAS ACCIDENTADAS.-

Se tendrá una ambulancia funcionando durante las 24 horas del día con equipo completo de primeros auxilios, un conductor y un auxiliar de enfermería dispuestos a atender cualquier eventualidad o emergencia que sufran los usuarios de la vía. Se construirá un puesto de socorro que atenderá los casos de accidentes.

7.- ATENCION A VEHICULOS

7.1 INFRAESTRUCTURA.- Es una actividad esencial de la operación, debiendo estar disponible las 24 horas del día, con unidades móviles denominadas carros - grúas con un conductor-mecánico y equipo adecuado.

24

El servicio de grúa prestará primeros auxilios para casos de fallas mecánicas, eléctricas y cambios de llantas, retirando el vehículo de la vía lo más rápidamente posible y trasladándolo a los sitios de servicio más cercano.

El Concesionario deberá disponer de instalaciones necesarias para el funcionamiento del servicio, como estacionamiento, retornos operacionales y equipo que asegure el cumplimiento de los objetivos propuestos.

El servicio de grúa debe remover los vehículos accidentados, abandonados, o retenidos por la Policía Vial, que no estén en condiciones de movilizarse hasta los puntos de recolección de estos.

Los vehículos utilizados para el servicio de grúa, deben ser estar dotados de accesorios de seguridad, como lámparas intermitentes, equipo de comunicación y equipo de apoyo como extintores de incendio. Debe disponerse de grúa con capacidad de movilización de vehículos pesados.

7.2 PROCEDIMIENTOS DE ATENCION.-

El concesionario debe presentar un manual de procedimientos para este tipo de servicio.

La calidad del servicio será establecida, por el tiempo de llegada al sitio y el tiempo de traslado al centro de reparación.

Debe registrarse todas las novedades a este respecto, resumiendo el numero de vehículos atendidos y tiempos de atención, para entrega en informes mensuales, así como consulta de otras autoridades.

8.- INSPECCION DEL TRAFICO.-

8.1 INFRAESTRUCTURA.- Es una actividad esencial de la operación, debiendo ser realizada en las 24 horas del día, con vehículos y personal apropiado.

La inspección será efectuada en forma preventiva tanto para el tránsito, como para los aspectos de mantenimiento.

Los vehículos utilizados para el servicio deben ser estar dotados de accesorios de seguridad, como lámparas intermitentes, equipo de comunicación y señalización de emergencia y equipo de apoyo como extintores de incendio.

Debe registrarse todas las novedades a este respecto, resumiendo el número de situaciones atendidas y tiempos de atención, para entrega de informes mensuales.

9.- CONDICIONES PARA EL PAVIMENTO.-

El Concesionario deberá realizar los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción, necesarios para cumplir con las Normas de Mantenimiento de Carreteras Concesionadas, y un Indice de Estado de cuatro (4).

10.- SEÑALIZACION.-

Debe ser instalada de acuerdo con las indicaciones del Manual de señalización de Calles y Carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte versión 1992 y las especificaciones particulares de este pliego de condiciones, con relación a materiales utilizados, reflectividad y limpieza.

La sustitución de señalización o dispositivos de señalización dañados debe hacerse en el tiempo mínimo posible. En caso de dispositivos cuya falta, avería o reflectividad menor a la especificada generen peligro de accidentes, la sustitución debe ser inmediata, colocándose una provisional.

La señalización horizontal debe ser inspeccionada semestralmente, para comprobar las condiciones de reflectividad de las marcas viales en caso que esta sea inferior a lo especificado en las normas de mantenimiento para carreteras concesionadas, la señalización debe ser nuevamente elaborada en un término no mayor a 30 días calendario.

11.- CARGAS SOBREDIMENSIONADAS Y PELIGROSAS

El transporte de cargas sobredimensionadas y peligrosas será autorizado por el Instituto Nacional de Vías, previo acuerdo con El Concesionario.

El transportador interesado se dirigirá al Instituto Nacional de Vías, con los datos referentes al transporte que desea realizar. El Instituto solicitará al Concesionario el análisis técnico pertinente, para establecer las condiciones en las cuales deberá ser hecho el transporte y la tarifa a ser cobrada. Estas condiciones serán sometidas al Instituto Nacional de Vías que analizará y decidirá sobre su aprobación. Una vez aprobada la solicitud, se oficializará el permiso de tránsito, debiendo El Concesionario garantizar el apoyo material, humano y logístico necesario para acompañar la operación.

Debe disponer de un Plan de Contingencias para la atención de accidentes de vehículos que transportan cargas peligrosas.

12.- COMUNICACION TELEFONICA.-

Se instalará un sistema de comunicaciones inhalámbrico para prestar servicio en la vía a través de cabinas dotadas con equipos telefónicos que permitan al usuario comunicarse con el centro de control operacional. Este servicio es gratuito.

13.- PAISAJISMO.-

En toda área no pavimentada, deberá haber recubrimiento vegetal. Debe mantenerse vegetación con altura no mayor a 30 cms.en zonas cercanas a la vía, que puedan constituirse en obstáculo para la visibilidad. El producto de la poda debe ser retirado en el termino de 24 horas como máximo.

14.- ILUMINACION.-

El sistema de iluminación de las estaciones de peaje, pesaje y áreas de servicio público debe presentar una eficiencia mínima del 95 % medida en función del número de horas de lámparas en funcionamiento, frente al número de lámparas existentes. 96 237

15.- LIMPIEZA.-

La vía debe estar permanentemente libre de basuras, desperdicios o desechos de cualquier tipo. El concesionario debe garantizar la colocación de los materiales, producto de la limpieza, en un sitio apropiado, de acuerdo con las normas relativas a la protección del medio ambiente. En este servicio podrá utilizar medios mecanicos y personal o la contratación de microempresas para la ejecución por medios manuales.

16.- VIGILANCIA.-

16.1.- COBERTURA.- El Concesionario debe mantener un cuerpo de vigilancia que preste servicio en todas las instalaciones de la vía. Esta vigilancia será permanente en los puestos de peaje y permanente o rotativa en las demás instalaciones.

16.2.- POLICIA VIAL.- El Concesionario debe establecer un sistema de coordinación con la Policía Vial de manera que ésta pueda desempeñar sus funciones de Ley. Para ello se podrá establecer un convenio de operación, con el fin de acordar el soporte logístico que este cuerpo policial requiere para prestar su servicio.

16.2.1.-ORGANIZACION.-Se prevé en este proyecto la siguiente organización:

- Un oficial
- Un suboficial
- Doce agentes
- Cuatro vehiculos de patrulla, de cilindraje superior a 2.300 c.c. de doble cabina o camperos.
- Ocho motocicletas, con cilindraje mínimo de 400 c.c.
- Equipos de radiocomunicación para vehiculos.
- Cuatro alcoholímetros
- Cuadro radares para control de velocidad
- Ocho vallas
- Cincuenta conos de señalización
- Treinta chalecos reflectivos
- Doce linternas con caperuza roja
- Cuatro altoparlantes
- Cuatro cajas de herramienta

Los equipos de velocidad y alcohol deben estar acompañados de impresoras para la expedición de las boletas de infracción.

16.2.2 .- SUMINISTROS.- Los aportes que hace el Instituto Nacional de Vías, y que durante la concesión deben ser atendidos como mínimo por el Concesionario son:

A.- Viáticos por treinta días al mes para cada unidad del personal, en servicio en la vía según tabla de valores establecida a la fecha, en el Decreto No. 57 del 10 de enero de 1994, ver Volumen IV, anexos, incrementados en la misma proporción de crecimiento del salario mínimo, a la fecha de causación.

B.- Suministro de vehículos y equipo, con promedio de vida útil de seis años.

C.- Mantenimiento de los vehículos y el equipo.

Los suministros para la Policía Vial deberán efectuarse así:

- Para los tramos de carretera en los que se entregen casetas de peaje al iniciar la Etapa de Construcción, a más tardar cuatro (4) meses después de suscrita el acta de iniciación de esta etapa en el respectivo tramo.

- Para los tramos de carretera en los que no se entreguen casetas de peaje al iniciar la Etapa de Construcción, a partir de la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Operación del respectivo tramo.

17.- INFORMES

El Concesionario enviará al Instituto Nacional de Vías los siguientes informes:

INFORME	UNIDAD DE TIEMPO	PERIODICIDAD
Recaudo de peaje	día	semanal
Casetas en servicio	hora	semanal
Volumen de tránsito en los peajes por categorías de vehículos	hora	semanal
Vehículos en el pesaje	día	semanal
Traslado de accidentados	día	mensual
Servicio de grúa	día	mensual
Inspección de la vía	día	mensual
Mantenimiento de la vía	semana	mensual
Servicio de comunicación	semana	mensual
Problemas generales de la operación por evento		mensual

El Concesionario se obliga además a entregar al Instituto Nacional de Vías, los estados financieros del fideicomiso debidamente auditados, trimestralmente, dentro de los veinte (20) días siguientes a la finalización de cada trimestre, acompañados de los documentos de soporte.

18.- INICIACION DE LA OPERACION.-

La operación del proyecto y de sus servicios conexos, se iniciará cuando el Instituto Nacional de Vías haya autorizado previamente su funcionamiento, una vez que hubiese verificado que los trabajos de construcción estén terminados en su

totalidad o por tramos completos según se haya aceptado en la oferta y se hayan llenado los requisitos a que se refiere este reglamento.

Para este, el Concesionario notificará por escrito la terminación de los trabajos y haber cumplido los requisitos mencionados. El Instituto Nacional de Vías por medio de los representantes que para tal efecto designe, verificará dentro de los diez (10) días hábiles siguientes que los trabajos estén debidamente terminados y llenados los requisitos para la operación y explotación del proyecto. De ser así, el Instituto Nacional de Vías autorizará a El Concesionario el inicio de la operación y explotación del proyecto, levantándose el acta correspondiente.

18.1 MANTENIMIENTO DE LAS CALZADAS EXISTENTES.-
Si los tramos de carretera concesionados incluyen calzadas existentes, el Concesionario deberá iniciar el mantenimiento y conservación de la misma, en la fecha en que se firme el acta de iniciación de la construcción.

18.2 INICIACION DE RECAUDOS DE PEAJE.-
Si en los tramos de carretera concesionados, existe y está en funcionamiento, en la fecha de iniciación de la construcción, una caseta de peaje, el Concesionario tendrá derecho al recaudo del producto de ésta caseta, sin modificar el esquema tarifario vigente, a partir de la fecha en que se firme el acta de iniciación de la construcción, si existe manifestación expresa sobre la caseta en estos pliegos de condiciones.

18.3 SISTEMA DE CASETAS DE PEAJE PARA LA OPERACION.-
El Concesionario incorporará en la operación del proyecto el sistema de cobro de su propuesta, incluyendo las casetas de peaje construidas por él y el esquema tarifario establecido en su propuesta y aprobado por el Instituto Nacional de Vías, una vez termine la etapa de construcción y las obras hayan sido aceptadas por El Instituto Nacional de Vías.

El Concesionario podrá utilizar las casetas existentes en el proyecto, dentro del sistema de cobro que establezca en su propuesta.

18.4 INICIACION PARCIAL DE LA OPERACION.-

Si, en el sistema de cobro establecido en su propuesta, el Concesionario incluye dos o más casetas de peaje en el proyecto, podrá poner en funcionamiento en forma parcial, la parte del proyecto relacionada a cada caseta, de acuerdo con lo establecido en los pliegos y en su propuesta. Sin embargo, mientras no se haya terminado en forma total la etapa de construcción, el Concesionario no recibirá ninguna compensación a sus ingresos, en caso de que el volumen de tránsito real fuere inferior al volumen mínimo esperado.

18.5 MANEJO COMERCIAL DE LAS TARIFAS.-
El Concesionario manejará libremente la comercialización de cobro del peaje, pudiendo establecer sistemas de prepago o postpago o tarifas diferenciales de acuerdo con la [illegible] uso de la vía.

19.- AREAS DE SERVICIOS AL PUBLICO.-

Se construirán y dotarán dos restaurantes con un área aproximada de 100 metros cuadrados. Estos restaurantes

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
REGIONAL BOLIVAR
FIEL COPIA DEL ORIGINAL
DIRECTOR

tendrán servicio de alimentos, cafetería, parqueo, sanitarios y teléfono público.

Se construirá en el corregimiento de Loma Arena un puesto de socorro que consta de una sala de espera, recepción, sala de curaciones, sala de emergencia, lavatorio para los médicos, cocina, lavadero, cuarto de ropas, oficina del director, oficina administrativa y dormitorios con capacidad para ocho camas, un estar, comedor, baños para hombres y mujeres con sus servicios completos, parqueaderos para ambulancias y para el público.

20.- PARADEROS.-

En caso necesario, se deberán disponer de paraderos para automotores de transporte público de pasajeros, en sitios que lo ameriten por la demanda, según detalles de cada proyecto específico.

Los paraderos estarán ubicados fuera de las calzadas, en un sobreancho, con sus correspondientes carriles de salida y retorno a la circulación de la vía, según el anteproyecto y dispondrán de un área cubierta, de mínimo 8 mts 2.

21.- SEGUROS.-

Con el pago de la cuota de peaje el Concesionario suministrará durante el recorrido del tramo de la vía objeto de la Concesión, un seguro que amparará a los vehículos por daños totales o parciales superiores a $ 500.000 causados por: actos de grupos subversivos o terroristas, derrumbes, caídas de piedras y rocas, caídas o daños de puentes y túneles, daño súbito de la carretera, avalanchas, aluviones, gastos de grúa y lucro cesante de vehículos de servicio público y por la muerte o incapacidad total y permanente a ocupantes de los vehículos amparados, por la suma de $ 5.000.000 sin deducibles.

22.- SUPERVISION DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.-

El interventor representante del Instituto Nacional de Vías supervisará que la obra en todas sus partes se conserve en un nivel óptimo de servicio conforme con los requisitos exigidos, y dará por escrito a El Concesionario, las instrucciones requeridas para corregir las deficiencias que hubiese observado, las que El Concesionario estará obligado a atender de inmediato.

23.- EXPLOTACION DE LOS PREDIOS DE LA ZONA DE CARRETERA .-

El Concesionario no podrá explotar predios de la zona de carretera sin previa autorización por escrito y para cada instalación en particular del Instituto Nacional de Vías.

Las instalaciones a que se refiere el párrafo anterior incluyen paradores, zonas de mantenimiento y talleres, gasolineras, restaurantes, hoteles y cualquier otra instalación que represente un servicio o una actividad complementaria a la operación del proyecto concesionado.

Para la instalación de cualquier servicio complementario, el Concesionario solicitará por escrito al Instituto Nacional de Vías autorización en la que deba incluir las especificaciones de operación y mantenimiento del servicio.

El Instituto Nacional de Vías, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de presentación de la solicitud, autorizará por escrito, si lo considera procedente, la instalación y explotación del respectivo servicio.

El Instituto Nacional de Vías está facultado para verificar, a través de los representantes que para tal efecto designe, que las instalaciones correspondientes a las actividades o servicios complementarios, satisfagan los requisitos de operación y mantenimiento estipulados en las especificaciones con las que fue aprobada su instalación, quedando obligado el Concesionario a disponer lo necesario para subsanar las deficiencias que hubieren observado los representantes del Instituto Nacional de Vías.

En igual forma no podrán construirse edificios, colocarse postes, vallas publicitarias, cercas y demás obras dentro de los predios de la zona de carretera, ni instalarse anuncios en éste o en los terrenos adyacentes al mismo, sin la autorización expresa y por escrito del Instituto Nacional de Vías.

24.- RESPONSABILIDAD.-

El Concesionario será directamente responsable de los accidentes o daños a personas y bienes que resulten por actos propios o de su personal, maquinaria o equipos, debidos a la deficiencias en la operación, mantenimiento, conservación o reparación de la obra concesionada.

En ningún caso se podrá directa o indirectamente ceder, contratar, hipotecar ni en manera alguna gravar o enajenar la concesión, los derechos de ella conferidos, edificios o servicios auxiliares, dependencias o accesorios en todo o en parte, sin la autorización expresa, previa y por escrito de El Instituto Nacional de Vías.

25. REVERSION

Al vencimiento de la etapa de operación, los bienes afectados a la concesión en los que se incluyen: los predios de la zona de carretera, la obra civil: calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte y señales, las casetas de peaje y sus áreas de servicio y los equipos instalados para la operación del proyecto, revertirán al Instituto Nacional de Vías, sin costo alguno, libres de todo gravamen y con un Indice de Estado que alcance una calificación mínima de 4.0 puntos de acuerdo con las Normas para Mantenimiento de Carreteras concesionadas y el procedimiento para determinar el Indice de Estado de un pavimento de concreto asfáltico, anexas a éstos Pliegos de Condiciones.

No obstante, el Instituto Nacional de Vías, al vencimiento de la etapa de operación, podrá comprar al Concesionario, los bienes muebles o inmuebles distintos a los enumerados en la cláusula anterior, que sean necesarios para la operación del proyecto: plantas de asfalto, trituradoras, maquinaria, vehículos etc.. El Concesionario no estará obligado a vender los bienes expuestos al Instituto Nacional de Vías.

De igual forma, reconocerá las mejoras realizadas en los predios de la zona de carretera tales como estaciones de servicio, restaurantes, hoteles, paradores etc..

26.- DISPOSICIONES LEGALES.-

El Concesionario realizará los actos y prestará los servicios técnico-administrativos que requiera para la administración, operación, mantenimiento, conservación y reparación de la obra concesionada, sujetándose a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes.

El Concesionario deberá informar de inmediato y por escrito al Instituto Nacional de Vías y demás autoridades competentes sobre cualquier anomalía o violación a las disposiciones legales aplicables al área del proyecto, así como cualquier perturbación del orden público que afecte el proyecto o la demanda vehicular sobre él. Deberá adoptar las medidas necesarias para cooperar al restablecimiento de la normalidad y/o al cumplimiento de dichas disposiciones.

Las obligaciones fiscales, nacionales o locales que se originen o deriven de la concesión, o del cobro de las tarifas de peaje, serán a cargo del Concesionario.

Todo lo establecido en este reglamento, debe cumplirse sin perjuicio de las demás obligaciones que el Concesionario tenga en cumplimiento de las leyes vigentes de la República de Colombia.

27.- AJUSTE A LA MONEDA CIRCULANTE

Para considerar la disponibilidad de dinero fraccionario en moneda legal, en los ajustes de las tarifas de peaje, de acuerdo al procedimiento establecido en los pliegos de condiciones, se aproximará el resultado al cien más cercano.

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

GUILLERMO GAVIRIA CORREA
Director General

Instituto Nacional de Vías
Director General
I. N. V.

24 AGO. 1994

POR EL CONCESIONARIO

Juan Ulmaco Gómez N.
Representante Legal

22

ANEXO AL CONTRATO No. 0172 DE 2008

CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO PARA LA GARANTIA DE

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

SECTOR SANTA VERONICA LOMITA ARENA

AÑOS	BUSES	CAMIONES	C-2P	C-3P	TRIPLE	TOTAL
2001	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2002	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2003	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2004	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2005	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2006	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2007	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2008	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2009	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2010	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2011	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2012	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2013	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2014	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2015	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2016	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2017	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2018	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2019	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2020	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2021	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2022	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2023	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2024	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2025	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2026	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2027	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2028	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2029	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2030	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2031	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2032	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2033	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2034	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2035	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2036	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2037	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2038	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2039	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2040	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2041	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2042	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2043	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2044	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2045	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2046	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2047	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2048	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2049	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2050	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

ANEXO AL CONTRATO No. 5202 DE 2014

CARRETERA CARTAGENA – BARRANQUILLA

CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO MAXIMO APORTANTE A LA CONCESION

SECTOR BARRANQUILLA – PTO COLOMBIA

	AUTOS	BUSES	CAMIONES	TOTAL
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

ANEXO AL CONTRATO No. 503 DE 8 Nov. 1994

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO PARA LA GARANTIA

SECTOR BARRANQUILLA - PTO COLOMBIA

ANO	TPD TOTAL	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C-2P	C-2G	C-3	C-4	C-5	>C-5
1993	4287	3216	300	771	409	332	9	9	9	9
1994	4353	3264	305	783	415	337	9	9	9	9
1995	4417	3313	309	795	421	342	9	9	9	9
1996	4483	3362	314	807	428	347	9	9	9	9
1997	4550	3395	340	815	464	375	9	9	9	9
1998	5243	3935	367	944	509	406	9	9	9	9
1999	5322	3992	373	958	508	412	10	10	10	10
2000	5402	4051	378	972	515	418	10	10	10	10
2001	5483	4112	384	987	523	424	10	10	10	10
2002	5565	4174	390	1002	531	431	10	10	10	10
2003	5649	4238	395	1017	539	437	10	10	10	10
2004	5733	4300	401	1032	547	444	10	10	10	10
2005	5819	4364	407	1047	555	450	10	10	10	10
2006	5907	4430	413	1063	565	457	11	11	11	11
2007	5995	4496	420	1079	572	464	11	11	11	11
2008	6085	4564	426	1095	581	471	11	11	11	11
2009	6176	4632	432	1112	589	478	11	11	11	11
2010	6269	4702	438	1128	598	485	11	11	11	11
2011	6363	4773	445	1145	607	493	11	11	11	11
2012	6459	4844	452	1163	616	500	12	12	12	12
2013	6556	4917	459	1180	626	507	12	12	12	12

NOTA: El aumento entre el año 97 y 98 esta basado en el trafico atraido cuando se termine el sector Anillo Vial - Tomás Arias

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

ot1072B

ANEXO AL CONTRATO No. 503 DE 23 AGO. 1994

CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO MAXIMO APORTANTE A LA CONCESION

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

SECTOR SANTA VERONICA - LOMITA ARENA

AÑOS	TPDS TOTAL	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C-2P	C-2G	C3-4	C5	>C5
1993	1612	1209	113	290	154	125	6	3	3
1994	1666	1249	117	300	159	129	6	3	3
1995	1721	1290	120	310	164	133	6	3	3
1996	1777	1333	124	320	170	138	6	3	3
1997	2274	1706	159	409	217	176	8	4	4
1998	2787	2090	195	502	266	216	10	5	5
1999	2879	2159	202	518	275	223	10	5	5
2000	2974	2231	208	535	284	230	11	5	5
2001	3072	2304	215	553	293	238	11	6	6
2002	3174	2380	222	571	303	246	11	6	6
2003	3278	2459	229	590	313	254	12	6	6
2004	3387	2540	237	610	323	262	12	6	6
2005	3498	2624	245	630	334	271	13	6	6
2006	3614	2710	253	650	345	280	13	7	7
2007	3733	2800	261	672	356	289	13	7	7
2008	3856	2892	270	694	368	298	14	7	7
2009	3983	2988	279	717	380	308	14	7	7
2010	4115	3086	288	741	393	318	15	7	7
2011	4251	3188	298	765	406	329	15	8	8
2012	4391	3293	307	790	419	340	16	8	8
2013	4536	3402	318	816	433	351	16	8	8

NOTA: El aumento entre el año 97 y 98 esta basado en el trafico atraido cuando se termine el sector anillo vial - Lomita Arena

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

Barranquilla

ANEXO AL CONTRATO No [illegible] DE 2 4 AGO. [illegible]

CUADROS DE CANTIDADES DE OBRA; PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL — CUADRO No. 2

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

SECTOR: PUERTO COLOMBIA - LOMITA ARENA

1.4		1P1	Limpieza de alcantarillas	u	320	65,000	20,800,000.00
1.6		1P2	Rocería y limpieza	Ha	100	260,000	26,000,000.00
2.0	2	2P	Excavacion en material comun de cortes, canales y prestamos	m3	11,130	2,000.05	22,260,556.50
2.5	2	2P	Transporte de material de excavacion	m3-Km	111,900	317.29	35,504,360.00
3	3	3P	Terraplenes	m3	5,570	2,000.05	11,140,278.50
4.1		4P	Excavacion para reparacion del pavimento existente	m3	4,100	3,124.55	12,810,655.00
16.3		16P	Transporte de materiales petreos para concreto asfaltico	m3-Km	3,101,000	317.29	983,837,200.00
23.1	23	23P	Concreto asfaltico para parcheo	m3	4,100	74,999.60	307,498,360.00
23.2	23	23P	Concreto asfaltico capa de rodadura	m3	47,210	71,500	3,375,515,000.00
23.3	23	23P	Concreto asfaltico capa de base	m3	4,100	71,500	293,150,000.00
30.1	30		Excavaciones varias sin clasificar	m3	2,000	10,594.60	21,189,200.00
32.6	32		Concreto clase F(f'c = 140 k/cm2)	m3	1750	89,999	157,498,250.00
32.7	32		Concreto clase G (ciclopeo)	m3	2090	63,000.60	131,671,254.00
40.3	40		Tuberia. Diametro 0,90 m	ml	200	99,999.90	19,999,980.00
43.3	43	43P1	Cuneta bordillo	m3	5,300	111,586.80	591,410,040.00
47.1	47	47P	Suministro e instalacion de defensas metalicas	ml	100	85,068.38	8,506,838.00
47.2	47	47P	Terminales para defensas metalicas	ml	6	40,499.55	242,997.30
51.1		51P	Suministro e instalacion de senales verticales	U	320	62,500.10	20,000,032.00
51.2		51P2	Suministro e instalacion de tachas reflectivas	U	21,200	6,500	137,800,000.00
55.1		55P	Lineas de demarcacion continuas	ml	105,000	390	41,340,000.00
55.2		55P	Lineas de demarcacion discontinuas	ml	32,000	416	13,312,000.00
			VALOR TOTAL				6,229,067,001.30

NOTA: PRECIOS DE MAYO DE 1994
NO INCLUYE IVA

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Instituto Nacional de Vías — Director General — I. N. V.

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

Juan Unsaro Gómez M.

REPRESENTANTE LEGAL

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS — REGIONAL BOLIVAR

FIEL COPIA DEL ORIGINAL

DIRECTOR

a:\barranquilla

ANEXO AL CONTRATO No 503 DE 24 AGO. 1994

CUADROS DE CANTIDADES DE OBRA, PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

SECTOR LOMITA ARENA - SANTA CATALINA

CUADRO No. 3

HOJA 1 DE 1

1.4		1P1	Limpieza de alcantarillas	u	25	85,000	2,275,000
1.6		1P2	Roceria y limpieza	Ha	6.0	260,000	1,560,000
4.1		4P	Excavacion para reparacion del pavimento existente	m3	950	3,124.55	2,968,822.50
16.3		16P	Transporte de materiales petreos para concreto asfaltico	m3-Km	232,050	317.20	73,606,260
23.1	23	23P	Concreto asfaltico para parcheo	m3	960	74,999.60	71,249,620
23.2	23	23P	Concreto asfaltico capa de rodadura	m3	4,600	71,500	328,900,000
23.3	23	23P	Concreto asfaltico - capa de base	m3	1,080	71,500	77,220,000
30.1	30		Excavaciones varias sin clasificar	m3	1,250	10,584.60	13,230,750.00
45.3	45	45P	Geotextil	m2	5,000	1,983.80	9,919,000
45.4	45	45P	Material filtrante	m3	1,250	7,932.60	9,915,750
			VALOR TOTAL				390,844,702.50

NOTA: PRECIOS DE MAYO DE 1994
NO INCLUYE IVA

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

ANEXO AL CONTRATO No. 503 DE 2 4 AGO. 1994

CUADROS DE CANTIDADES DE OBRA, PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL — **CUADRO No. 1**

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

SECTOR BARRANQUILLA - PUERTO COLOMBIA

4.1		4P	Excavacion para reparacion del pavimento existente	m3	1,300	3,124.55	4,061,815
16.3		16P	Transporte de materiales petreos para concreto asfaltico	m3-Km	1,219,300	317.20	386,761,960
23.1	23	23P	Concreto asfaltico para parcheo	m3	1,300	74,999.60	97,499,480
23.2	23	23P	Concreto asfaltico capa de rodadura	m3	16,800	71,500	1,206,350,000
43.3	43	43P1	Cuneta bordillo	m3	500	111,586.80	55,793,400
47.1	47	47P	Suministro e instalacion de defensas metalicas	ml	50	65,066.38	3,253,419
47.2	47	47P	Terminales para defensas metalicas	ml	2	40,499.55	80,999.10
51.2		51P2	Suministro e instalacion de tachas reflectivas	U	10,400	6,500	67,600,000
55.1		55P	Linea de demarcacion continua	ml	58,000	390	22,620,000
55.2		55P	Linea de demarcacion discontinua	ml	19,000	416	7,904,000
			VALOR TOTAL				1,868,926,173.10

NOTA: PRECIOS DE MAYO DE 1994
NO INCLUYE IVA

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
SECCIONAL MAGDALENA

FIEL COPIA DEL ORIGINAL

FIEL COPIA DEL ORIGINAL

U. Qasim

DIRECTOR

DIRECTOR

DIRECTOR

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Rad Salida No. 2015-701-009389-1
Fecha: 08/05/2015 17:38:15->701
DEM: TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLIVAR
Anexos:43 FOLIOS

249

Bogotá,

Señores
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLIVAR
M. P. Dra. HIRINA MEZA RHENALS
Edificio Nacional, Centro, carrera 8 No. 35 - 27
Cartagena, Bolívar.

Medio de control:	Acción Popular
Radicado:	13001-23-33-000-2015-00019-00
Demandante:	Luis Antonio González Garcia
Demandados:	Consorcio Vía al Mar y Otros

Asunto: Contesta demanda

Señor Magistrado:

SOL MILENA DIAZ VILORIA, identificada civil y profesionalmente como aparece al pie de mi firma, actuando como apoderada de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, según memorial poder adjunto, respetuosamente comparezco ante su Despacho con el fin de contestar dentro de la oportunidad concedida para el efecto, la demanda promovida en ejercicio de la Acción Popular por ***Luis Antonio González Garcia y otros***. Para tal efecto, plasmo mis consideraciones de la siguiente manera:

I. RESPECTO DEL DEMANDADO

Según reza la demanda, se trata de:

1. El Consorcio Vía al Mar

No obstante lo anterior, en uso de sus facultades legales, el Despacho dispuso la vinculación de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI**, Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del Sector Descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional y adscrita al Ministerio de Transporte, la cual de conformidad con el Decreto 4165 de 2011 cuenta con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, representada legalmente por el Señor Presidente, Dr. Luis Fernando Andrade Moreno, quien ha delegado en el Gerente de Defensa Judicial la representación judicial de la entidad, quien a su vez me ha conferido poder para actuar en el presente asunto.

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

250

II. RESPECTO DE LA LITIS (PRETENSIONES)

Las pretensiones de la acción popular, que fundamentan la demanda, son las siguientes:

"PRETENSIONES

1.- Que se ordene la demolición de los terraplenes – rampas de relleno- según el diseño actual cuestionado.
2.- Que se ordene el rediseño de la obra – PUENTE – realizando los estudios correspondientes que muestren otras alternativas social vial (puente transparente) y se evite este grave daño contra el ambiente, paisaje, sus servicios ecosistémicos, comunidad cartagenera y turismo en general"

Como se observa, la parte demandante pretende que se ordene a la entidad demandada la demolición terraplenes y rediseños de obras, de lo cual debo señalar desde ahora que me opongo a la prosperidad de las peticiones elevadas por la parte actora, al considerar que mi representada no es responsable ni de la vulneración de los derechos e intereses colectivos invocados, ni de la ejecución de las obras que depone la parte actora.

III. RESPECTO DE LOS HECHOS NARRADOS POR LA PARTE ACTORA

Aunque la descripción de los hechos se caracteriza por la falta de precisión y rigor técnico, me referiré a lo expuesto así:

Respecto del hecho primero: Se trata de una afirmación abierta, general, ante lo cual es de anotar que el Instituto Nacional de Concesiones INCO y el Consorcio conformado por Edgardo Navarro Vives y Consultores del Desarrollo S. A., suscribieron el Otrosí No. 9 al contrato de concesión No. 503 de 1994, en el cual se acordó en su cláusula primera: *"Adicionar el alcance de las obras pactadas en el Otrosí del 20 de enero de 2006 para el anillo vial de Cartagena y el de los acordados en el Otrosí No. 4 suscrito el 28 de noviembre de 2008, y por ende, el alcance del contrato de concesión No. 503 de 1994, para que el concesionario ejecute por su cuenta y riesgo, de acuerdo con los estudios y diseños elaborados por el mismo, las obras y actividades..."*

Respecto de los hechos segundo y tercero: La expedición de la Licencia Ambiental del proyecto concedida por el Ministerio de Ambiente a través de la Resolución Nº 1630 del 24 de agosto de 2009 y las autorizaciones y permisos para la ocupación y construcción en zonas

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

251

de playa fueron otorgadas por la Dirección General Marítima – DIMAR, mediante las Resoluciones 0021 del 28 de enero de 2010 y 0186 del 28 de mayo de 2010, respectivamente

Como se puede observar, no existe ninguna de las situaciones que plantea el actor popular en los presentes hechos que vulneren los derechos colectivos de los ciudadanos que por allí transitan, se fundamenta en su percepción personal, carente de objetividad y conocimientos sobre el tema de la movilidad vehicular en carreteras, lo cual deberá probar.

Respecto de los hechos cuarto al doceavo: No son ciertos, conforme informe rendido por el Supervisor del proyecto vial tenemos que:

"El proyecto denominado Anillo Vial Túnel de Crespo, se diseñó como respuesta a los graves problemas de erosión costera en el Barrio Crespo y al desbordado problema de movilidad evidenciado en el acceso a la ciudad de Cartagena a través de la calle 70. Adicionalmente como mecanismo de compensación y mitigación de los impactos negativos generados por la infraestructura vial, se incluyó un parque lineal como respuesta a la necesidad de ampliar las zonas de esparcimiento y recreación de la ciudad.

En ese sentido el proyecto consiste en la construcción de un muro marginal con 7 espolones y el relleno hidráulico con un millón de metros cúbicos de arena producto de dragado, que sirven de protección al barrio frente a la erosión y al mismo tiempo permiten generar nuevas playas y zonas secas sobre las cuales construir un corredor vial y el denominado parque lineal, cumpliendo así los objetivos propuestos desde su diseño.

SITUACION DEL LITORAL ANTES DEL PROYECTO

SECRETARIA TRIBUNAL ADM
TIPO: CONTESTACION DDA
REMITENTE: ANI
DESTINATARIO: HIRINA MEZA
CONSECUTIVO: 2015615389
No. FOLIOS: 43 — No. CUADERNOS: 0
RECIBIDO POR: SECRETARIA TRIBUNAL ADM
FECHA Y HORA: 8/05/2015 02:28:30 PM
FIRMA:

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

[redacted]

SITUACION ACTUAL DEL PROYECTO

[redacted]

ANILLO VIAL MALECON DE CRESPO

Asesoría en Mitigación de Impacto Visual en el Diseño Paisajístico del Puente y Humanización del Parque del Proyecto ANILLO VIAL MALECON DE CRESPO (Corredor Vial Cartagena - Barranquilla 90A)

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 –
Nit. 830125996-9

Dado que uno de los objetivos del proyecto es solucionar el problema de movilidad que presenta la calle 70, se evidencio la necesidad de separar el tráfico con destino al barrio Crespo y al aeropuerto, del que se dirige a Barranquilla y a la Zona Norte de la ciudad, lo cual se logra brindando una alternativa de movilidad que permita ingresar al Túnel de Crespo desde la Avenida Santander. El proyecto no tendría mayor sentido desde el punto de vista de la movilidad, si esa alternativa no fuera posible, pues el tráfico que sale o ingresa a la ciudad de Cartagena, continuaría usando indistintamente las vías internas del barrio Crespo.

De acuerdo con el otrosí N° 4, firmado el día 7 de noviembre de 2008, el INCO contrató con el Consorcio Vía al Mar, ***las labores de diseño y construcción del Anillo Vial Túnel de Crespo, el cual incluyó el puente con la intersección con la avenida Santander,*** *y mediante el adicional N° 9 firmado el día 26 de junio de 2010, contrató su construcción, en desarrollo de los cuales el concesionario presentó al Ministerio del Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, toda la información necesaria para la expedición de la Licencia Ambiental del mismo, la cual le fue otorgada a través de la Resolución Nº 1630 del 24 de agosto de 2009.*

El proyecto se desarrolla en zonas de playa que tienen la condición de bienes de uso público, por ello se solicitó a la Dirección General Marítima – DIMAR, las autorizaciones y permisos correspondientes para la ocupación y construcción en zonas de playas, los cuales se otorgaron mediante las Resoluciones 0021 del 28 de enero de 2010 y 0186 del 28 de mayo de 2010.

En el Estudio de Impacto Ambiental se puede constatar claramente que la intersección sobre la Avenida Santander ***se realizaría a través de un puente*** *(Pagina 2-23, Figura 2-13), razón por la cual a la luz del artículo décimo primero de la Licencia Ambiental, su construcción se encuentra autorizada por la misma.*

Adicionalmente en los considerandos de la Licencia Ambiental (página 13) se hace referencia directa al puente sobre la Avenida Santander en los siguientes términos: "De acuerdo con las exploraciones geotécnicas realizadas para el proyecto, se presentan los detalles correspondientes a la construcción del pavimento, del deprimido y ***el puente sobre la Avenida Santander****...".*

Adicionalmente la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, mediante oficio N° 4120-E2-48033 del 23 de septiembre de 2014, dirigido al Concejo de Cartagena, se pronuncia respecto a la existencia o no, de Licencia Ambiental para la construcción del puente en la intersección con la Avenida Santander, en los siguientes términos:

> *"Si bien en la Licencia ambiental no se tiene detallado el tipo de intersección, una vez verificada la información entregada en el Estudio de Impacto Ambiental EIA, radicado 4120-E1-40744 del 16 de abril del 2009, en lo que respecta a la descripción del proyecto (capítulo 2, numeral 2.4, ítem 2.4.1, página 2-23), el concesionario propuso que:*

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

254

*Con base en la información entregada por el Concesionario en su debido momento, se evidencia que desde el inicio siempre **se tuvo contemplado como Intersección la construcción de un puente sobre la Av. Santander**, y es de aclarar que la ANLA dentro de sus funciones no evalúa técnicamente los diseños planteados.*
*Por lo anterior y como lo estipula el: **"ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO.-** La Licencia Ambiental que se otorga mediante esta providencia, ampara únicamente las obras o actividades descritas en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Plan de Manejo Ambiental presentado y en la presente Resolución. Cualquier modificación en las condiciones de la Licencia Ambiental, al Estudio de Impacto Ambiental o al Plan de Manejo Ambiental, deberá ser informado inmediatamente a este Ministerio para su evaluación y aprobación. Igualmente se deberá solicitar y obtener la modificación de la licencia ambiental cuando se pretenda usar, aprovechar o afectar un recurso natural renovable o se den condiciones distintas a las contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente resolución."*

Bajo ese entendido tenemos que se han observados todas las normas ambientales requeridas para ese tipo de proyectos viales, expedidas por las autoridades competentes, por lo que no son de recibo los argumentos expuestos por los accionantes, careciendo de total vulneración de derechos e intereses colectivos de la comunidad cartagenera y público en general.

Respecto del hecho treceavo: De lo allí narrado no es cierto, conforme informe de la supervisión del contrato se realizaron las siguientes socializaciones:

"SOCIALIZACION DEL PROYECTO
A continuación se presentan las diferentes reuniones de socialización que se realizaron en la socialización del proyecto:

LUGAR	FECHA	TIPO DE REUNIÓN	DIRIGIDO A:
Iglesia Cristo Rey, Crespo	4-Mar-2008	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Funcionarios Alcaldía Cartagena y comunidad Crespo
Universidad de Cartagena	28-oct- 2009	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes facultad Ingenieria U de Cartagena
Iglesia Cristo Rey, Crespo	09-feb-10	Presentación del Proyecto Final Anillo Vial de Crespo	Comunidad, líderes comunitarios de Crespo
Alcaldía de Cartagena	09-feb-10	Presentación del Proyecto Final Anillo Vial de Crespo	Alcaldía Cartagena
Conjunto Linda Mar, Crespo	23-jun-10	Socialización de la obra en construcción Anillo Vial de Crespo	Propietarios Conjunto Linda Mar
Club Profesionales Cartagena	09-jul-10	Socialización de la obra en construcción Anillo Vial de Crespo	Habitantes Barrio Crespo
Oficina Atención al Usuario Crespo	09-jul-10	Socialización de la obra en construcción Anillo Vial de Crespo	Vendedores, Carperos de la Playa de Crespo
Oficina Atención al Usuario Crespo	10-ago-10	Socialización de los avances del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Comité Cívico Barrio Crespo
Oficina Atención al Usuario Crespo	05-abr-11	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes U de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	27-abr-11	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes de la Armada

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

255

Oficina Atención al Usuario Crespo	17-may-11	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo y sus avances técnicos	Estudiantes de la Escuela Cadetes Almirante Colón
Oficina Atención al Usuario Crespo	18-may-11	Reunión de Información sobre los aspectos de interés del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Propietarios Conjunto Residencial Eliana
Oficina Atención al Usuario Crespo	18-may-11	Reunión de Información sobre los aspectos de interés del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Propietarios Conjunto Residencial Mar de los Morros
Oficina Atención al Usuario Crespo	24-ago-11	Socialización de los avances del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Funcionarios de la Personería Distrital de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	18-abr-12	Presentación del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes de la Veeduría No a la Corrupción
Oficina Atención al Usuario Crespo	23-abr-12	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Periodistas Periódico El Universal
Oficina Atención al Usuario Crespo	14-ago-12	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Vecinos del Proyecto en Crespo
Oficina Atención al Usuario Crespo	30-nov-12	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Director-Periodistas Diario El Universal
Oficina Atención al Usuario Crespo	31-ene-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Salvador Gaviota
Oficina Atención al Usuario Crespo	12-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Mar de los Morros
Oficina Atención al Usuario Crespo	12-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Club Profesionales de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	12-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Eliana
Oficina Atención al Usuario Crespo	13-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Costa Azul
Oficina Atención al Usuario Crespo	13-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio La Playa
Oficina Atención al Usuario Crespo	13-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Conjunto Residencial La Caracucha
Oficina Atención al Usuario Crespo	13-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Los Corales
Oficina Atención al Usuario Crespo	22-ago-13	Resolver inquietudes	Comité Cívico y habitantes dela comunidad de Crespo
Oficina Atención al Usuario Crespo	24-sep-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Mar de los Morros
Proyecto Anillo Vial de Crespo	09-oct-13	Recorrido área del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Delegado Distrito de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	29-oct-13	Resolver inquietudes	Asocrespo
Secretaria Infraestructura Cartagena	13-nov-13	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Alcaldía de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	20-nov-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Los Corales
Periódico El Universal	29-marz-2014	Nota de Prensa Puente Avenida Santander	Comunidad
Oficina de Crespo	05-may-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Alba Sofia
Oficina de Crespo	07-may-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Residentes conjunto residencial Mar de los

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 –
Nit. 830125996-9

256

			Morros
Oficina de Crespo	26-may-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Delegados Secretaría de Planeación Cartagena
Oficina de Crespo	11-jun-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio La Playa
Oficina de Crespo	11-jun-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Representantes Beach Club
Oficina de Crespo	3-jun-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Los Corales
Secretaria de Planeación	28-ago-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Secretaria de Planeación de Cartagena
Miembros CAMACOL	3 de sept- 14	Socializar el proyecto Anillo Vial Crespo.	Oficina atención al usuario Crespo
Miembros CAMACOL	16-sep-14	Socializar el proyecto Anillo Vial Crespo.	Instalaciones Camacol
Consejo de Cartagena	23-sep-14	Sesión especial para tratar tema de construcción del puente de la Avenida Santander (Proyecto Anillo Vial Crespo).	Consejo de Cartagena
Proyecto Anillo Vial de Crespo	17-oct-14	Visita Técnica al Proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes Gestión Ambiental SENA

REUNIONES REALIZADAS PARA LA SOCIALIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA DEL ANILLO VÍAL DE CRESPODURANTE EL MES DE NOVIEMBRE DE 2014

1. ***Jueves 6 de noviembre hora 4:00 p.m. reunión en la sede de la* Asociación de Ingenieros y Arquitectos de Bolívar SIABOL.**

   Participantes:
   Consorcio Vía al Mar, Interventoría INSEVIAL, Ingenieros y Arquitectos de Bolívar SIABOL.

   El Concesionario, presentó ante la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de Bolívar la solución estructural para la reparación del Túnel sumergido de Crespo, la cual se prevé totalmente autónoma, previendo que el potencial reactivo llegue causar un efecto nocivo en la estructura existente. Finalizada su exposición, los participantes de la Asociación solicitaron aclaraciones sobre la responsabilidad del Consorcio Vía al Mar y técnicas respecto a: Fuente de materiales, control de calidad, calidad del concreto utilizado etc., durabilidad de la obra, seguimiento realizado, a las cuales respondió el Consorcio Vía al Mar.
   El Director de la Interventoría expone las acciones y seguimientos realizados durante la construcción de la obra, por parte de la Interventoría de la Obra y concede la palabra al especialista patólogo de concreto de la Interventoría, con el objeto de que explique a los asistentes, la problemática presentada en los concretos del Túnel.
   Una vez aclarada todas las interrogantes, por parte de los asistentes, se acordó realizar una visita a la obra, por parte de los Ingenieros y Arquitectos de Bolívar, para el día 19 de Noviembre del 2014.

El día 19 de noviembre del 2014, se llevó a cabo una visita de obra con la participación de los ingenieros de SIABOL, el Concesionario y la Interventoría con el objeto de recorrer la obra y mostrar el estado y avance del Túnel sumergido y el puente de la intersección con la Avenida Santander, en el recorrido se respondieron todas las dudas e interrogantes expresados por los ingenieros de SIABOL.

2. ***19 de noviembre del 2014, hora 10:00 a.m. reunión en la Alcaldía Distrital de Cartagena.***

Participantes:

Alcalde Distrital, Senadores de Bolívar, Viceministro de Infraestructura, Consorcio Vía al Mar, DIMAR, Presidente del Concejo Municipal, Representante de los Gremios, Cámara de Comercio, Presidente de ASOBOL, Funcionarios de la ANI, Funcionarios de la Interventoría.

El Sr Alcalde Distrital, Dionisio Vélez hace una introducción con respecto al malestar presentado por la ciudadanía, con relación a la construcción de los terraplenes de acceso al puente de la Intersección con la Avenida Santander e informa que el Concesionario, presentará alternativas de paisajismo, para mitigar el impacto visual de los terraplenes.

El Viceministro de infraestructura, da una breve explicación a los presentes, sobre el movimiento de tráfico en el sector del puente.

A continuación el Arquitecto Pedro Ibarra, del Grupo Verde, hace una presentación mediante diapositivas del diagnóstico preliminar de las tres (3) alternativas paisajísticas analizadas por el Concesionario, con el fin de mitigar el impacto visual ocasionado con la construcción del puente. Al término de la exposición el Arquitecto Pedro Ibarra informa que la alternativa recomendada por el Consorcio es la número 3, la cual consiste en utilizar materiales acordes con la arquitectura de Cartagena.

Terminada su exposición el representante de los gremios, Rafael Del Castillo informa, que el proyecto presenta grandes beneficios a la ciudad, desde el punto de vista integral sin embargo considera, que se debe hacer una mayor socialización, con el fin de que la ciudadanía conozca el alcance del parque lineal y el diseño paisajístico presentado.

El Presidente del Consejo, solicita a la ANI,una compensación relacionada con la iluminación desde Cartagena hasta el peaje de Marahuaco, teniendo en cuenta la tarifa de $200 pesos, en que se aumentó el peaje y con ella se procedió a la iluminación entre Puerto Colombia y Barranquilla.

El Ingeniero Andrés Figueredo de la ANI, le informa al presidente del Concejo, que estudiará la propuesta formulada y se compromete que en un lapso de dos semanas podría tener una respuesta al respecto.

Finalmente, el Sr Alcalde hace una exposición general de la situación presentada, e insiste en una mayor socialización del proyecto, igualmente solicita que la compensación de la iluminación entre Cartagena y el Peaje de Marahuaco, debe ser

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

una realidad y solicita al Gobierno Nacional su ayuda, considerando que Barranquilla cuenta con dicha iluminación.
Así mismo, se acuerda socializar la problemática del Puente de la Avenida Santander, con los Gremios de la ciudad el día 20 de noviembre a las 5:00 p.m. en la Alcaldía Distrital, el miércoles 26 de noviembre a las 8:00 a.m. con el Concejo Municipal y ese mismo día a las 4:00 p.m. en la sede de la Sociedad de Ingenieros de Bolívar.

El Alcalde Distrital, informa que una vez realizadas las reuniones de socialización anteriormente citadas, se hará una reunión definitiva el día viernes 28 de noviembre a las 11: 00 a.m. con la presencia de la Ministra de Transporte, con el fin de tomar una decisión definitiva con relación a los accesos del puente.

3. ***19 de noviembre del 2014, hora 4:00 p.m. reunión en la Alcaldía Distrital de Cartagena.***

Participantes:
Representantes de los Gremios, Cámara de Comercio, concesionario, interventoría.
El Sr Rafael Castillo, representante de los gremios, hace una introducción de la problemática presentada con el puente Santander y le concede la palabra al concesionario para que exponga las alternativas de solución al respecto.
A continuación el Arquitecto Pedro Ibarra, del Grupo Verde, hace una presentación mediante diapositivas del diagnóstico preliminar de las tres (3) alternativas paisajísticas analizadas por el Concesionario, con el fin de mitigar el impacto visual ocasionado con la construcción del puente. Al término de la exposición el Arquitecto Pedro Ibarra informa que la alternativa recomendada por el Consorcio es la número 3, la cual consiste en utilizar materiales acordes con la arquitectura de Cartagena.
Terminada la exposición por parte del concesionario, algunos de los presentes hicieron preguntas al concesionario, recalcaron la importancia de tener una buena conectividad del puente con el peatón, solicitaron una mayor socialización del proyecto y consideraron que las alternativas de solución planteadas, le cambiaban totalmente el aspecto desde el punto urbanístico y de paisajismo del puente, factor en la que finalmente la gran mayoría de los representantes de los gremios, estuvieron de acuerdo.

4. ***Miércoles 26 de noviembre hora 9:00 a.m. Concejo Municipal de Cartagena.***
Participantes:
Concejales en pleno, Concesionario e Interventoría.

Se procedió a hacer un llamado a lista por parte del presidente del Concejo, teniendo en cuenta que era una sesión formal del Concejo y uno de sus puntos era analizar la problemática presentada en el Puente de la Avenida Santander.
A continuación el Arquitecto Pedro Ibarra, del Grupo Verde, hace una presentación mediante diapositivas del diagnóstico preliminar de las tres (3) alternativas

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

259

paisajísticas analizadas por el Concesionario, con el fin de mitigar el impacto visual ocasionado con la construcción del puente. Al término de la exposición el Arquitecto Pedro Ibarra informa que la alternativa recomendada por el Consorcio es la número 3, la cual consiste en utilizar materiales acordes con la arquitectura de Cartagena.
Terminada la exposición, los miembros del Concejo procedieron algunos a cuestionar la obra y otros estuvieron de acuerdo con las alternativas presentadas por el Concesionario. El Concejal Alfredo Díaz Ramírez, informó que el Concejo es un órgano deliberativo y son voceros de la comunidad, así mismo se cuestionó preguntando ¿Que ha hecho el Concejo al respecto? finalmente planteó realizar una visita a la obra por parte de los Concejales, para que conozcan a fondo el estado de las mismas.
El Concesionario, dió respuesta a cada una de las inquietudes y planteamientos presentados por los Concejales.

5. ***Miércoles 26 de noviembre hora 4:00 a.m. en la sede de la Sociedad de Ingenieros y arquitectos de Bolívar SIABOL***

Participantes:
Ingenieros y arquitectos de Bolívar SIABOL, Concesionario e Interventoría.

El presidente de la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de Bolívar, Alfredo Pineda, hace una introducción e informa a los asistentes, que de acuerdo con la reunión sostenida en la alcaldía el 19 de noviembre, se acordó realizar una presentación a los miembros de la SIABOL, con relación a la problemática presentada, en el puente con la Avenida Santander y cede la palabra al Concesionario.
A continuación el Arquitecto Pedro Ibarra, del Grupo Verde, hace una presentación mediante diapositivas del diagnóstico preliminar de las tres (3) alternativas paisajísticas analizadas por el Concesionario, con el fin de mitigar el impacto visual ocasionado con la construcción del puente. Al término de la exposición el Arquitecto Pedro Ibarra informa que la alternativa recomendada por el Consorcio es la número 3, la cual consiste en utilizar materiales acordes con la arquitectura de Cartagena.
Terminada la exposición los miembros de SIABOL procedieron algunos a cuestionar la obra y otros estuvieron de acuerdo con las alternativas presentadas por el Concesionario.
El Ingeniero Víctor Segrera, propone al concesionario evaluar una alternativa, utilizando tubería de gran diámetro, con el fin de abrir unos boquetes en los accesos, para poder tener así una visual al mar. Así mismo considerar la posibilidad de construir locales comerciales debajo del puente.
Posteriormente un ingeniero de Siabol, informa que la mejor solución es diseñar una intersección a nivel y hace una presentación a mano alzada de su propuesta.
A continuación uno a uno, los ingenieros de Siabol, toman la palabra y exponen las inquietudes y dudas de la solución planteada, se hace énfasis que el proyecto debe tener en cuenta, la movilidad del peatón, sobre todo con los bañistas en las playas, su seguridad, buena iluminación del puente, siembra de especies nativas que le

proporcionen sombra al peatón, considerando las elevadas temperaturas de la ciudad, igualmente le solicitan al concesionario evaluar la posibilidad de construir trampas de arena, con el objeto de que ésta en determinados periodo del año, no invada la vía, debido a las dunas que se conforman a lo largo del malecón.
Finalmente el Presidente de Siabol, informa que la posición oficial de la Sociedad de Ingenieros de Bolívar, no está de acuerdo, con la propuesta por el concesionario y así se lo hará conocer al Sr Alcalde de la ciudad en la reunión que se llevará a cabo en la Alcaldía Municipal de Cartagena el día 29 de noviembre del presente año.

6. ***Viernes 28 de noviembre del 2014, hora 3:00 p.m. reunión en la Alcaldía Distrital de Cartagena.***
Participantes:
Ministra de Transporte, Alcalde Distrital, Senadores de Bolívar, Consorcio Vía al Mar, Presidente del Concejo Municipal, DIMAR, Representante de los Gremios, Cámara de Comercio, Presidente de SIABOL, Funcionarios de la ANI, Funcionarios de la Interventoría.

El Sr Alcalde Distrital, Dionisio Vélez hace una introducción con respecto al malestar presentado por la ciudadanía con relación a la construcción de los terraplenes de acceso al puente de la Intersección de la Avenida Santander e informa que el Concesionario realizó una socialización del proyecto, con la SIABOL, con el Consejo y los gremios de la ciudad, con el fin de conocer su posición al respecto y tomar una decisión con relación a los terraplenes del puente.
A continuación el Arquitecto Pedro Ibarra, del Grupo Verde, hace una presentación mediante diapositivas del diagnóstico preliminar de las tres (3) alternativas paisajísticas analizadas por el Concesionario, con el fin de mitigar el impacto visual ocasionado con la construcción del puente. Al término de la exposición el Arquitecto Pedro Ibarra informa que la alternativa recomendada por el Consorcio es la número 3, la cual consiste en utilizar materiales acordes con la arquitectura de Cartagena.
Terminada su exposición el representante de los gremios, Rafael Del Castillo informa que el proyecto presenta grandes beneficios a la ciudad, desde el punto de vista integral sin embargo considera que se debe hacer una mayor socialización, con el fin de que la ciudadanía conozca el alcance del parque lineal y el diseño paisajístico presentado.
Toma la palabra el presidente de Siabol e informa que la posición oficial de la Sociedad es que no está de acuerdo con la mitigación paisajística propuesta por el concesionario.
El Presidente del Consejo y el Alcalde de la ciudad, solicitan a la Ministra y a la ANI una compensación relacionada con la iluminación desde Cartagena hasta el peaje de Marahuaco, teniendo en cuenta la tarifa de $200 pesos en que se aumentó el peaje y con ella se procedió a la iluminación entre Puerto Colombia y Barranquilla.

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

261

La Ministra de Transportes, le informa al presidente del Concejo y al Alcalde que pueden contar con la iluminación solicitada, la cual la concretará con la nueva concesión 4G recientemente contratada.
Finalmente, el Sr Alcalde informa a los asistentes que analizada la situación y problemática presentada por la construcción de los accesos al puente Santander, y escuchado a los gremios, el Concejo y SIABOL, la decisión final que se toma es la de dejar los terraplenes como están previstos en los diseños iniciales, realizando una mitigación paisajística con materiales acordes con la arquitectura de la ciudad, de acuerdo con la alternativa 3 presentada por el Concesionario.

Así las cosas, como quiera que lo expuesto por el accionante en este hecho, se trata de una afirmación y ésta corresponde a la ejecución del Contrato de Concesión, la Entidad se atiene al tenor literal del acuerdo de voluntades suscrito con el Concesionario en el mencionado contrato y el bien social que percibe la obra pública.

IV. RESPECTO DE LAS EXCEPCIONES

Como medios exceptivos propongo los siguientes:

1. Falta de legitimación en la causa por pasiva

Siguiendo los lineamientos establecidos por la Doctrina, la legitimación en la causa se *"refiere a la relación sustancial que se pretende que existe entre las partes del proceso y el interés sustancial del litigio o que es el objeto de la decisión reclamada. En los procesos contenciosos, la legitimación en la causa consiste, respecto del demandante, en ser la persona que de conformidad con la ley sustancial está legitimada para que por sentencia de fondo o mérito se resuelva si existe o no el derecho o la relación jurídica sustancial pretendida en la demanda,* ***y respecto del demandado en ser la persona que conforme a la ley sustancial está legitimada para discutir u oponerse a dicha pretensión del demandante.***[1]

En este sentido, debe relievarse que de los hechos de la demanda no puede vislumbrarse la forma en la cual la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI pudo haber vulnerado los derechos e intereses colectivos invocados por la parte actora, y menos aún, cuando es claro que no existe tal afectación invocada. Nótese cómo la demanda reconoce el beneficio de la obra pública.

Aunado a lo anterior y en atención al Contrato de Concesión No. 503 de 1994, celebrado entre El Instituto Nacional de Vías y Concesión consultores del Desarrollo S. A., y Edgardo Navarro

[1] DEVIS ECHANDÍA, Hernando. Compendio de Derecho Procesal, Teoría General del Proceso.

262

Vives, subrogado al Instituto Nacional de Concesiones – INCO hoy Agencia Nacional de Infraestructura, que tiene por objeto

> "*.. el **Concesionario** se obliga a ejecutar por el sistema de concesión, según lo establecido en el artículo 32 numeral 4 de la ley 80 de 1993: a) los estudios, diseños definitivos y obras para la rehabilitación, de las calzadas existentes en el tramo de carreta Lomita Arena – Puerto Colombia – Barranquilla (cruce con la circunvalar) y en el Ramal Empalme ruta 90 (la cordialidad) – Lomita Arena. El mantenimiento y la operación del tramo de carretera Lomita Arena – Puerto Colombia – Barranquilla (cruce con la circunvalar), hasta el término de la concesión. B) El mantenimiento del Ramal empalme ruta 90 (la cordialidad) Lomita Arena, hasta la entrega por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIASa la concesión, del tramo Cartagena – Lomita Arena. Y c) El mantenimiento y la operación del tramo de carretera Cartagena – Lomita Arena, a partir de la entrega por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS a la concesión, hasta el término de la concesión.*

Se observa que por la naturaleza legal del contrato de concesión es claro que se encuentra en cabeza del concesionario, entre otras obligaciones, las de estudios, diseños, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto vial.

Igualmente, en la cláusula 6 del contrato se establecen las obligaciones del concesionario, señalando entre otras las siguientes:

> " *b) El diseño definitivo del proyecto de acuerdo con la información técnica suministrada en los Pliegos de Condiciones. C) La construcción de las obras, de acuerdo con el diseño definitivo elaborado por el CONCESIONARIO, incluyendo entre otros, vías en superficie, viaductos, túneles, intersecciones; obras de arte, drenajes, y señalización. d) El suministro, instalación, montaje y pruebas de los equipos requeridos, de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. e) La puesta en funcionamiento del sistema vial. f) El recaudo del peaje en las casetas,...g) Los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción necesarios para mantener el proyecto en los niveles de servicio establecidos..."*

En las obligaciones contractuales en cita se establece que el Concesionario es el único responsable de las acciones tendientes al cabal cumplimiento del contrato, todo lo cual realiza en su propio y exclusivo nombre y por su cuenta y riesgo, sin que la Entidad contratante, **adquiera responsabilidad alguna por dichos actos por daños o perjuicios que causen tales actos.**

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

263

Para dar alcance a la asunción de responsabilidad del Contratista en la cláusula vigesima segunda, se estableció que el Concesionario con posterioridad a la celebración del contrato, adicional a la Garantía única de cumplimiento, como amparo autónomo, debía constituir garantía para responder y mantener indemne por cualquier concepto a la Entidad contratante, frente a las acciones, reclamaciones o demandadas derivadas de daños y/o perjuicios causados a la vida de terceros como consecuencia directa o indirecta de actos, hechos u omisiones imputables al Concesionario en la ejecución del Contrato.

Bajo este clausulado contractual citado, se deberá tener en consideración que los alcances que tiene la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA en calidad de Entidad contratante en un contrato de Concesión, son de carácter netamente negocial, es decir atados a lo que se encuentra pactado en el acuerdo.

Es importante advertir que el contrato de Concesión, goza de ciertas características que lo diferencian ampliamente de otros Negocios Jurídicos especialmente los celebrados con Entidades Estatales el cual está estipulado en la Ley 80 de 1993, el artículo 32[2] del mismo cuerpo normativo establece que: "[s]*on contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio* ***por cuenta y riesgo del concesionario*** *y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden". (Se subraya)*

Como se observa, en su definición se materializa una característica particular la cual es que el concesionario realiza la ejecución del contrato *"a cuenta y riesgo de una serie de actividades incluyendo las obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento de los trayectos".*

Esta particularidad tiene connotaciones trascendentales en lo referente a la RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL y en las obligaciones que se generan con su suscripción, ya que la distribución del riesgo, es muy diferente al común de los contratos, en virtud a que por su naturaleza, la concesión tiene autonomía e independencia en su ejecución y operación.

En esta medida, los presuntos daños que se puedan generar en desarrollo de la ejecución del contrato de Concesión están asignados contractualmente al contratista concesionario, pues se

[2] Ley 80 de 1993, Artículo 32 De los Contratos estatales Numeral 4º

prevé que el desarrollo del proyecto vial responde a la actividad exclusiva material del particular contratista. La Entidad pública concedente no participa activamente en la construcción y operación del proyecto, por lo que materialmente no realiza las labores de obra, ni tampoco de mantenimiento y señalización de la vía.

2 Incumplimiento del principio procesal de *onus probandi incumbit actori* -Al demandante le incumbe el deber de probar los hechos en que funda su acción.

El actor debe probar ante el juez las obligaciones que atribuye al demandado y que a su vez constituyen un derecho a favor de aquél, es decir, no se trata de probar precisamente las obligaciones, sino los hechos en virtud de los cuales alega el derecho, en atención de la máxima jurídica *ius ex facto oritur*, el derecho alegado debe nacer de los hechos.
En este sentido, el Código Civil en su artículo 1757, recoge exactamente lo anterior, en los siguientes términos:

> *Título XXI*
>
> *De la prueba de las obligaciones:*
>
> ***Artículo 1757. Persona con la carga de la prueba.*** *Incumbe probar las obligaciones o su extinción al que alega aquéllas o ésta.*

Igualmente, el Código de Procedimiento Civil prevé con el mismo propósito:

> ***Artículo 177. Carga de la prueba.*** *Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.*

Al respecto la Corte Constitucional en sentencia C-215 de abril 14 de 1999 Magistrada Ponente Martha Victoria Sáchica de Moncaleano, Expedientes 0-2176, 0- 2184 Y 0-2196, expresó:

"Así mismo, se recalca como característica fundamental de las acciones populares, su naturaleza preventiva, pues los fines públicos y colectivos que las inspiran, no dejan duda al respecto y en consecuencia no es, ni puede ser requisito para su ejercicio el que exista un daño o perjuicio sobre los derechos que se pueden amparar a través de ellas."

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

265

"Sobre la carga de la prueba en acciones populares, esta Corporación ha señalado que: " ... la Sala considera importante anotar, que la acción popular no está diseñada para acudir a ella ante cualquier violación de la ley, irregularidad o disfunción que se presente ya sea en el ámbito público o privado. Por el contrario, como se indicó al inicio de estas consideraciones, la acción popular tiene un papel preventivo y/o remedial de protección de derechos e intereses colectivos, cuando quiera que éstos se ven amenazados o están siendo vulnerados, ***pero en uno y otro evento, tanto la amenaza como la vulneración, según el caso, deben ser reales y no hipotéticas, directas, inminentes, concretas y actuales, de manera tal que en realidad se perciba la potencialidad de violación del derecho colectivo o la verificación del mismo, aspectos todos que deben ser debidamente demostrados por el actor popular, quien conforme a lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 472 de 1998, tiene la carga de la prueba*** *.... ".*

(...)

Ha reiterado la Sala que en estas acciones la prueba de los supuestos de hecho a través de los cuales se asegura la vulneración de los derechos colectivos, corresponde al accionante, quien si bien puede ser auxiliado por el juez en esta tarea, no se ve relevado totalmente de esa carga, como expresamente lo estableció el artículo 30 de la ley 472 de 1998, máxime si se tiene en cuenta que actúa movido no sólo por el ánimo de proteger un derecho o interés colectivo, sino que a ése, se une el móvil de la retribución económica que la prosperidad de la acción le puede generar. Así pues, el citado artículo 30 en tanto dispone que si por razones de orden económico o técnico la carga de la prueba no puede ser cumplida por el demandante, el juez debe impartir las órdenes necesarias para suplir la deficiencia y obtener los elementos probatorios indispensables para proferir un fallo de mérito, no da lugar a entender que en el sub exámine el actor estaba relevado de la carga de la prueba, dado que no se presentó ninguna de esas circunstancias que pudieran justificar la deficiencia probatoria. Así pues, el actor incumplió con la carga procesal de la prueba, prevista en el artículo 177 del Código de Procedimiento Civil y según el cual " ... incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen", noción procesal que se basa en el principio de autoresponsabilidad de las partes y como requerimiento de conducta procesal facultativa predicable a quien le interesa sacar avante sus pretensiones y evitar una decisión desfavorable. Nota de Relatoría: Ver Sección Tercera, Sentencia de 24 de marzo de 2004, C.P. Ramiro Saavedra Becerra, Radicación número: 44001-23-31-000-2003-0166-01 (AP)." (Negrillas fuera de texto).

3 Inexistencia de la afectación de los derechos colectivos mencionados

Contrario de lo planteado por la actora, no existe incumplimiento ni omisión que pueda pregonarse como causa de afectación o amenaza a los derechos colectivos referidos en la demanda, si bien se narran unos hechos no existe ningún elemento de carácter probatorio dentro de la Acción Popular impetrada, que permita inferir la vulneración de los derechos colectivos pregonados, máxime si se tiene en cuenta que dentro de los diseños y metas físicas del proyecto está la construcción del puente peatonal objeto de la demanda.

Sobre la carga de la prueba en acciones populares, el Consejo de Estado ha señalado que:

> *"...la Sala considera importante anotar, que la acción popular no está diseñada para acudir a ella ante cualquier violación de la ley, irregularidad o disfunción que se presente ya sea en el ámbito público o privado. Por el contrario, como se indicó al inicio de estas consideraciones, la acción popular tiene un papel preventivo y/o remedial de protección de derechos e intereses colectivos, cuando quiera que éstos se ven amenazados o están siendo vulnerados, pero en uno y otro evento, tanto la amenaza como la vulneración, según el caso, deben ser reales y no hipotéticas, directas, inminentes, concretas y actuales, de manera tal que en realidad se perciba la potencialidad de violación del derecho colectivo o la verificación del mismo, aspectos todos que deben ser debidamente demostrados por el actor popular, quien conforme a lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 472 de 1998, tiene la carga de la prueba".*

Entonces, para que la acción popular proceda se requiere que: - de los hechos de la demanda se pueda al menos deducir una amenaza a los derechos colectivos, entendidos estos como intereses de representación difusa, en la medida en que su titular es un grupo indeterminado o indeterminable de personas, la obligación de que la acción se dirija contra la persona natural o jurídica o autoridad pública cuya actuación u omisión se considere que amenaza o viola el interés colectivo y, - por tanto este último requisito supone que la actuación (acción u omisión) sea probada por el actor. Por tanto, la carga de la prueba impone al actor popular el deber de precisar y probar los hechos de los cuales estima la amenaza o vulneración de los derechos colectivos alegados en la demanda.

4 Excepción genérica

Solicito además, decretar de oficio, cualquier excepción que advierta, o que resulte probada dentro del proceso, y por ahora, en cuanto a la petición de medidas cautelares objeto

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

del traslado que se descorre con este escrito. Ha hecho carrera en la doctrina y principalmente en la jurisprudencia, al amparo de la reivindicación del principio de la primacía de la realidad sobre las formalidades, que las circunstancias fácticas constitutivas de "excepción" que se pruebe dentro del trámite procesal, se declararán en la respectiva sentencia, por lo cual se eleva esta respetuosa solicitud, en ejercicio de la defensa técnica a favor de la persona jurídica que represento.

El anterior criterio, lo hace suyo el Profesor Hernán Fabio López Blanco, en su obra Derecho Procesal Civil Colombiano, al decir:

> *"...el Estado puede, por conducto del Juez, reconocer de oficio las excepciones perentorias que resulten probadas en la actuación, aunque el demandado no las haya presentado; esto patentiza una clara diferencia entre demandante y demandado, porque el Juez no puede ir más allá de lo que el demandante pidió (están proscritas las sentencias ultra petita o extra petita) pero sí pueden reconocer excepciones no propuestas por el demandado, salvo las de nulidad relativa, prescripción y compensación, que por expresa disposición legal, deben ser alegadas, lo que determina un mayor campo de acción oficioso por parte del Juez en beneficio de la parte que ha sido demandada".*

VII. PRUEBAS

Respetuosamente solicito se tengan como pruebas los siguientes documentos:

APORTADAS - DOCUMENTALES.

1. Copia del Contrato de Concesión 503 de 1994.
2. Copia contrato adicional No. 9.
3. Informe de la Supervisión.

VIII. ANEXOS

Con el presente escrito allego el poder que habilita mi actuación junto los documentos relacionados como prueba.

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

268

IX. RESPECTO DE LAS NOTIFICACIONES

El suscrito apoderado, recibirá notificaciones en la Secretaría de su Despacho, en las instalaciones de la Agencia Nacional de Infraestructura, ubicadas en la calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. Igualmente, recibo notificaciones en los e-mails: buzonjudicial@ani.gov.co

Del señor Magistrado,

SOL MILENA DIAZ VILORIA
CC. 34.942.189
TP. 78.278 del C. S. de la J.

Calle 26 No. 59 – 51 Edificio T3 Torre B, Piso 2, Gerencia de Defensa Judicial, Bogotá. – PBX: 3791720 – Nit. 830125996-9

CONTRATO DE CONCESION No. 503 DE 1994

OBJETO: REALIZAR POR EL SISTEMA DE CONCESION LOS ESTUDIOS, DISEÑOS DEFINITIVOS, OBRAS NECESARIAS PARA LA REHABILITACIÓN DE LAS CALZADAS EXISTENTES Y EL MANTENIMIENTO Y LA OPERACIÓN DEL TRAMO DE CARRETERA LOMITA ARENA - PUERTO COLOMBIA - BARRANQUILLA DE LA RUTA 90 A Y DEL EMPALME RUTA 90 (LA CORDIALIDAD) - LOMITA ARENA. Y EL MANTENIMIENTO Y LA OPERACIÓN DEL TRAMO CARTAGENA - LOMITA ARENA EN LOS DEPARTAMENTOS DE BOLIVAR Y ATLANTICO.

109

Entre los suscritos **GUILLERMO GAVIRIA CORREA**, con cédula de ciudadanía número 19.488.459 expedida en Bogotá, DIRECTOR GENERAL, obrando en nombre y representación del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por una parte y por la otra, JUAN CLIMACO GOMEZ MORALES con cédula de ciudadanía número 3.228.823 expedida en Usaquén, obrando en nombre y representación del Consorcio integrado por CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A. Y EDGARDO NAVARRO VIVES en su calidad de Representante del Consorcio, según consta en el documento denominado "Acuerdo Consorcial - Información de Consorcio" suscrito el día 31 de mayo de 1994 por los señores EDGARDO NAVARRO VIVES Y JUAN CLIMACO GOMEZ y que para los efectos del presente documento se denominará el CONCESIONARIO, quien declara bajo la gravedad del juramento que el Consorcio y las personas que lo integran que representa no se encuentra incursa en ninguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad para contratar establecidas en la ley 80 de 1993 y demás normas sobre la materia, hemos acordado celebrar el contrato que se especifica a continuación, el cual fué adjudicado por Resolución N° 5785 del 2 de Agosto de 1994, previa Licitación Publica N° 006-94, asi: **CLAUSULA PRIMERA. OBJETO.** EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión, según lo establecido en el articulo 32 numeral 4o de la Ley 80 de 1993: a) Los estudios, diseños definitivos y obras para la rehabilitación, de las calzadas existentes en el tramo de carreta Lomita Arena - Puerto Colombia - Barranquilla (cruce con la circunvalar) y en El Ramal Empalme Ruta 90 (la cordialidad) - Lomita Arena. El mantenimiento y la operación del tramo de carretera Lomita Arena - Puerto Colombia - Barranquilla (cruce con la circunvalar) hasta el término de la concesión. b) El mantenimiento del Ramal empalme Ruta 90 (la cordialidad) _ Lomita Arena, hasta la entrega por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS a la concesión, del tramo Cartagena - lomita Arena. y c) El mantenimiento y la operación del tramo de carretera Cartagena - Lomita Arena, a partir de la entrega por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS a la concesión, hasta el término de la concesión. Las actividades incluídas para cumplir el objeto del contrato son: estudios y diseños finales, financiación, construcción, suministro, instalación, montaje y prueba de los equipos, puesta en funcionamiento y operación del proyecto, las cuales deben hacerse en un todo de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en este documento y en el Pliego de Condiciones de la licitación pública No. 006-94. **PARAGRAFO:** El alcance básico de la construcción incluye las siguientes obras 1- sector Barranquilla - Puerto Colombia - calzada doble longitud aproximada 13 KM; vía de dos calzadas con separador central. Las obras programadas corresponden a la ejecución de trabajos de; parcheo de pavimento en los sitios indicados por la interventoría; colocación de refuerzo de carpeta en concreto asfáltico con 5 Cms. en un ancho pavimentado de 8 Mts. minimo por calzada; construcción de cunetas-bordillo y obras de señalización. 2- Sector Puerto Colombia - Lomita Arena; roceria y limpieza de la zona de la carretera; limpieza de las obras de drenaje; reconstrucción y ampliación del terraplén en algunos sectores que presentan grietas debido a la presencia de suelos expansivos; colocación de refuerzo de carpeta en concreto asfáltico de 7 Cms. de espesor previa la

nivelación de las bermas hasta la cota de la rodadura existente para obtener un ancho total de la calzada de 11.00 Mts. colocación de una capa de base en concreto asfáltico para la renivelación de ciertos sectores de la calzada donde hay deformaciones; eventual reconstrucción de algunas de las obras de drenaje existentes; reconstrucción de la cuneta bordillo donde se reparen los terraplenes; obras de señalización vial. 3- sector Lomita Arena - Santa Catalina; rehabilitación de la superfecie de rodadura existente, mediante labores de parcheo y colocación de una carpeta de concreto asfáltico de 5 Cms. de espesor; ejecución de roceria y limpieza del talud; limpieza de obras de drenaje y construcción de filtros . - **CLAUSULA SEGUNDA. DOCUMENTOS DEL CONTRATO.** Además de los documentos de la Licitación establecidos en el numeral 1.3. del Pliego de Condiciones, son documentos de este contrato los siguientes:.- La propuesta del CONCESIONARIO, aceptada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.- El Anteproyecto y demás información técnica suministrada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. - El diseño para construcción, elaborado por el CONCESIONARIO durante la etapa de Diseño y Programación.- Los contratos que se suscriban para la obtención de las garantías exigidas. - Las actas o convenios que se suscriban durante su vigencia .- La Ley 80 de 1993 y sus normas reglamentarias y complementarias .- La Ley 105 de 1993 y sus normas reglamentarias .- La Resolución de adjudicación.- El Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas que hace parte integrante del Pliego de Condiciones, el cual podrá ser modificado cuando las necesidades o la protección de los usuarios así lo exijan . - Los demás documentos constitutivos del proyecto .- El Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte edición 1992, y demás normas que lo complementen, modifiquen o reemplacen. Las condiciones expresadas en el presente contrato, prevalecen sobre aquellas de cualquier otro documento que forme parte del mismo. Sujeto a lo anterior, los demás documentos deben entenderse como explicativos, pero en caso de ambigüedades o discrepancias deben ser interpretadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS sin perjuicio de los recursos administrativos a que haya lugar. **CLAUSULA TERCERA: PLAZOS.** El CONCESIONARIO se obliga a iniciar la ejecución del contrato, dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de perfeccionamiento del mismo. El plazo para la ejecución del contrato es de ciento cuarenta y ocho meses (148)_. El desarrollo de la ejecución debe hacerse dentro de los plazos siguientes :**1.-ETAPA DE DISEÑO Y PROGRAMACION.**-- Está comprendida entre la fecha de perfeccionamiento del contrato, y la fecha de Inicio del ultimo tramo de Construcción. La constitución del Fideicomiso, la elaboración de los diseños para construcción y estudios de impacto ambiental definitivos, el ajuste de los programas de obra e inversión, y la estructuración del esquema financiero, deben realizarse en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la fecha de perfeccionamiento del contrato. Al comienzo y terminación de ésta etapa se suscribirán el "Acta de Iniciación de la etapa de Diseño y Programación" y el "Acta de Finalización de la Etapa de Diseño y Programación" respectivamente. Los diseños del tramo Santa Veronica - Barranquilla se entregaran en un plazo máximo de cuatro (4) meses **2.-ETAPA DE CONSTRUCCION.** Está comprendida entre la fecha de inicio de la construcción del primer tramo y la fecha en que las obras y los equipos necesarios para la puesta en servicio del proyecto, sean recibidos por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. La construcción de la totalidad de las obras civiles e instalaciones del proyecto, el suministro, montaje y pruebas de los equipos, y la puesta en servicio a los usuarios, deben realizarse en un todo de acuerdo con lo establecido en la propuesta para la construccion de las obras, suministro, instalacion y prueba de los equipos necesarios para la puesta en servicio del proyecto,

y en un plazo máximo de diez (10) meses contado a partir de la fecha en que se suscriba el "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción". Durante ésta etapa, el CONCESIONARIO a su costa, llevará a cabo el mantenimiento de las calzadas y demás obras civiles existentes incluidas en la concesión. Esta etapa finaliza una vez el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS a través de la Interventoría, haya recibido las obras de todos los tramos de carretera, de acuerdo con la propuesta aprobada por el Instituto Nacional de Vías y se hayan completado todos los requisistos necesarios para el inicio de la operación del proyecto. Al terminar esta etapa se suscribirá el "Acta de Finalización de la Etapa de Construcción **3.- ETAPA DE OPERACION** .- Está comprendida entre la fecha de recibo de las obras del primer tramo, por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y la fecha en la que el proyecto revierta a la Nación. Durante ésta etapa, el CONCESIONARIO a su costa, llevará a cabo la conservación de las obras y administrará el proyecto al que se refiere el presente contrato en un todo de acuerdo con el Pliego de Condiciones, el Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas, las Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas y el Manual sobre Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras. El CONCESIONARIO operará y administrará las casetas de peaje indicadas en la cláusula Quinta del presente contrato de acuerdo con el esquema tarifario para la etapa de operación, establecido en esta misma cláusula, y en general realizará todas las actividades establecidas en LA PROPUESTA PARA LA OPERACION DEL PROYECTO. La duración de ésta etapa es de ciento treinta y nueve meses (139) . No obstante, este plazo podrá aumentar o disminuir, según aumente o disminuya el período acumulado para la ejecución de las etapas de Diseño y Programación y la Etapa de Construcción. La suma de los plazos de ejecución de las tres etapas en ningún caso podrá ser superior a ciento cuarenta y ocho meses (148). A la terminación de este plazo se suscribirá el "Acta de recibo del proyecto y terminación del contrato". **PARAGRAFO PRIMERO: SUSPENSION.** Podrá suspenderse temporalmente la ejecución del contrato y el plazo correspondiente por circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito, o por la ocurrencia de hechos o situaciones que no sean imputables al CONCESIONARIO y que imposibiliten temporalmente o perturben gravemente la ejecución del contrato. Este tiempo de suspensión no se computará para el plazo extintivo del contrato. La suspensión se hará de común acuerdo entre las partes mediante la suscripción de un Acta en donde conste el evento que las ocasiona, y las demas circunstancias económicas que pudieran afectar el contrato.EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS definira cuando hubo fuerza mayor o caso fortuito. **PARAGRAFO SEGUNDO:** Para efecto de entregas parciales se establecen los siguientes alcances: Tramo 1.- Santa Veronica - Barranquilla; y Tramo 2.- Empalme Ruta 90 (La Cordialidad) - Lomita Arena - Santa Veronica. **PARAGRAFO TERCERO:** La demora más allá de la fecha contemplada para la etapa de diseño y programación en la obtención de los permisos y licencias de impacto ambiental por causas no imputables al contratista, acarrearan la suspención del plazo del contrato por el término que dure dicha demora. Si dicha causa ocasionase un desequilibrio contractual se dará aplicación a los mecanismos de compensación comtemplados en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA de este contrato. En las circunstancias anotadas EL CONCESIONARIO no se hará acreedor a la multa contemplada en el literal a) de la CLAUSULA TRIGESIMA SEGUNDA. **CLAUSULA CUARTA. VALOR DEL CONTRATO.** Para efectos fiscales y legales, el valor del presente contrato se determina en la suma agregada de las siguientes partidas, a precios de Mayo de 1994, considerada como la inversión inicial del proyecto:

Precio de Elaboración de Estudios y diseños $. 343.797.236
Precio de Construcción. $ 8.748.565.318

108 270

Infraestructura de Operación	$ 1.307.632.003
Costo estimado de Interventoria durante la etapa de Diseño y Programación y la etapa de Construcción.	$ 285.960.000
Adquisición de predios	$ 000.000.000
Valor Total de la Inversión Inicial	$10.685.954.557

Son DIEZ MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE PESOS COLOMBIANOS.

CLAUSULA QUINTA. TARIFAS DE PEAJE. El pago del valor total del contrato, más los costos de la operación y el mantenimiento durante la concesión será mediante: a) **La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje** de la caseta Puerto Colombia del sector santa Veronica - cruce a Puerto Colombia - Baranquilla de la Ruta 90 A, localizada en la actual ubicación durante la etapa de construcción del proyecto, de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA.Nº	DESCRIPCION.	VALOR
I-	Automoviles, Camperos y Camionetas.(A)	$ 1.200,=
II-	Buses y Busetas. (B)	$ 1.400,=
III-	Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P)	$ 1.400,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G)	$ 1.400,=
V-	Camiones de 3 y 4 ejes. (C-3-4)	$ 7.200,=
VI-	Camiones de 5 ejes (C-5)	$ 9.600,=
VII-	Camiones de seis ejes o más	$10.800,=

b) **La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje** en la nueva localización de la caseta Puerto Colombia en el tramo Santa Veronica - Puerto Colombia - Barranquilla de la ruta 90 A; durante la etapa de operación del proyecto, de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA.Nº	DESCRIPCION.	VALOR
I-	Automoviles, Camperos y Camionetas.(A)	$ 1.200,=
II-	Buses y Busetas. (B)	$ 2.200,=
III-	Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P)	$ 1.700,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G)	$ 2.900,=
V-	Camiones de 3 y 4 ejes. (C-3-4)	$ 9.400,=
VI-	Camiones de 5 ejes (C-5)	$ 12.600,=
VII-	Camiones de seis ejes o más	$ 13.900,=

c) La cesión de los derechos de recaudo de peaje de la caseta localizada en el sector Lomita Arena - Santa Veronica durante la etapa de operación del proyecto que se inicia a partir de la fecha de suscripción del acta de entrega de las obras establecidas para

las etapas de construcción de Empalme Ruta 90 (la cordialidad) - Lomita Arena - Santa Veronica de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

3

107 271

CATEGORIA No.	DESCRIPCION	VALOR
I	Automoviles, camperos y camioneta. (A)	$ 1.360,=
II	Buses (B)	$ 2.200,=
III	Camiones Pequeños de dos ejes (C2-P)	$ 1.700,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G)	$ 2.900,=
V	Camiones de tres y cuatro ejes (C-3-4)	$ 9.400,=
VI	Camiones de 5 ejes (C-5)	$12.600,=
VII	Camiones de seis ejes o más	$13.900,=

PARAGRAFO PRIMERO: Una vez el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS haga entrega al CONCESIONARIO de la vía Cartagena - Lomita Arena de la ruta 90 A el CONCESIONARIO podrá trasladar la caseta localizada entre el sector Lomita Arena - Santa Veronica - al sector la Cienaga de la Virgen - Marahuaco de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA No.	DESCRIPCION	VALOR
I	Automoviles, Camperos y camionetas (A)	$ 1.360,=
II	Buses (B)	$ 2.200,=
III	Camiones pequeños de 2 ejes (C2-P)	$ 1.700,=
IV	Camiones grandes de 2 ejes (C2-G)	$ 2.900,=
V	Camiones de tres y cuatro ejes (C-3-4)	$ 9.400,=
VI	Camiones de 5 ejes (C-5)	$ 12.600,=
VII	Camiones de seis ejes o mas	$ 13.900,=

Las tarifas están expresadas en pesos colombianos de Mayo de 1994 que dio origen al presente contrato, y serán ajustadas de acuerdo con los PARAGRAFOS siguientes de esta Cláusula. **PARAGRAFO SEGUNDO. ACTUALIZACION PARA INICIAR LA ETAPA DE CONSTRUCCION.** Las tarifas de peaje para la etapa de construcción se actualizarán para iniciar esta etapa, con el porcentaje de la variación del Indice de Precios al Consumidor establecido por el DANE entre Mayo de 1994 y la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Construcción. **PARAGRAFO TERCERO. AJUSTE DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCION.** El valor de las tarifas de peaje durante la etapa de construcción, se ajustará únicamente al comienzo de cada año calendario. con el porcentaje de la variación del Indice de Precios al Consumidor, establecido por el DANE a partir de la fecha de iniciación de la etapa de construcción, o de la fecha del ultimo incremento. **PARAGRAFO CUARTO. ACTUALIZACION PARA INICIAR LA ETAPA DE OPERACION.** Las tarifas de peaje para la etapa de operación se actualizarán para iniciar esta etapa, con el porcentaje de la variación del Indice de Precios al Consumidor

establecido por el DANE entre Mayo de 1994 y la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Operación. **PARAGRAFO QUINTO. AJUSTE DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE OPERACION.** El valor de las tarifas se mantendrá en valor constante durante la etapa de operación; se ajustará de acuerdo con el indice de precios al consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE , conforme al siguiente procedimiento: a) Las tarifas de peaje se ajustarán de acuerdo con el porcentaje de variación del Indice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, cuando dicho indice supere el veintiuno por ciento (21%) del que prevalecía en la fecha en que se inició la etapa de operación o en la fecha en que se autorizó el último ajuste. b) Cuando se presente cualquiera de las situaciones señaladas en el literal anterior, el CONCESIONARIO deberá informar por escrito el ajuste en el valor de las tarifas de peaje, acompañando la documentación de soporte correspondiente, con diez (10) días hábiles de anticipación a la fecha en que se realice el ajuste. En el evento que el Indice de Precios al Consumidor se incremente en los doce meses siguientes al último aumento de tarifas de peaje en una tasa inferior a la acordada para el incremento periódico de tarifas, éstas se ajustarán, en ese término con el incremento del Indice de Precios al Consumidor en los doce (12) meses ocurridos desde el último aumento. **PARAGRAFO SEXTO.-** Si el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS no autoriza el ajuste del valor de las tarifas de peaje, la compensación se ajustará a lo establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, numeral 3. **PARAGRAFO SEPTIMO.-** Cuando en el presente contrato se hable de Indice de Precios al Consumidor se debe entender éste como el total Nacional. **PARAGRAFO OCTAVO.-** El CONCESIONARIO recibirá el producto del peaje de la caseta "Puerto Colombia" desde la fecha en que se suscriba el acta de iniciación de las obras determinadas para la etapa de construcción de la concesión. El recaudo se hará por intermedio de la actual empresa recaudadora, hasta el vencimiento, el 30 de Junio de 1995, del contrato entre esta empresa y el Instituto nacional de Vías. A partir de la terminación de la citada fecha el CONCESIONARIO recaudará directamente los dineros provenientes de esta caseta. Durante el periodo en que el CONCESIONARIO no efectue directamente el recaudo, se entregará al fideicomiso del CONCESIONARIO el 90 % del producido diario de las casetas y el 10% restante se depositará en las cuentas del Instituto Nacional de Vias. Además el CONCESIONARIO podrá supervisar el proceso, operación y resultado de los recaudos durante este periodo. **CLAUSULA SEXTA. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO** Son Obligaciones a cargo del CONCESIONARIO entre otras las siguientes: a) La financiación total del proyecto, incluídos los costos de supervisión técnica y financiera y los costos de adquisición de predios para la Zona de Carretera, según los procedimientos descritos en los numerales 1.11 y 1.12, respectivamente, de los Pliegos de Condiciones. b) El Diseño definitivo del proyecto de acuerdo con la información técnica suministrada en los Pliegos de Condiciones. c) La Construcción de las obras, de acuerdo con el diseño definitivo elaborado por el CONCESIONARIO, incluyendo entre otros, vías en superficie, viaductos, túneles, intersecciones, obras de arte, drenajes, y señalización. d) El suministro, instalación, montaje y pruebas de los equipos requeridos, de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. e) La puesta en funcionamiento del sistema vial. f) El recaudo del peaje en las casetas indicadas en la Cláusula Quinta del presente contrato. g) Los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción necesarios para mantener el proyecto en los niveles de servicio establecidos en la CLAUSULA VIGESIMA QUINTA del presente contrato. h) Todas las actividades necesarias para la construcción, operación y entrega de las obras en buen estado, en un todo, de acuerdo con las condiciones,

términos, alcances y obligaciones establecidas en el Pliego de Condiciones. **PARAGRAFO.** El CONCESIONARIO es el único responsable por la vinculación de personal, la celebración de subcontratos, la puesta en sitio de la maquinaria y equipo indispensables para ejecutar la obra y la adquisición de materiales, todo lo cual realiza en su propio nombre y por su cuenta y riesgo, sin que el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS adquiera responsabilidad alguna por dichos actos por daños o perjuicios que causen tales actos. **CLAUSULA SEPTIMA. INTERVENTORIA.** La coordinación y vigilancia de la ejecución y cumplimiento del contrato será ejercida por el Interventor, quien representará al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS ante el CONCESIONARIO. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS proporcionará al CONCESIONARIO una copia de todas las funciones, facultades y autorizaciones establecidas al efecto y una copia del Contrato de Interventoría, si fuere el caso. El Interventor está autorizado para impartir instrucciones u órdenes al CONCESIONARIO sobre asuntos de responsabilidad de este, exigirle la información que considere necesaria y el CONCESIONARIO obligado a suministrarsela dentro de los quince (15) días siguientes contados a partir de la fecha de solicitud. Son deberes del Interventor asegurar el control técnico de la obra y las demás obligaciones derivadas de este contrato. El Interventor no tendrá autorización para exonerar al CONCESIONARIO de ninguna de sus obligaciones o deberes contractuales. Todas las comunicaciones u órdenes del Interventor, serán expedidas o ratificadas por escrito. Todos los diseños que está obligado a ejecutar el CONCESIONARIO o las modificaciones que se propongan durante la ejecución de la obra deberán ser aprobadas por escrito previamente por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, con el concepto del Interventor. **PARAGRAFO** .- El CONCESIONARIO se obliga a entregar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y al interventor los estados financieros del fideicomiso debidamente auditados, trimestralmente, dentro de los veinte (20) días siguientes a la finalización de cada trimestre. Los estados financieros deben ir acompañados de los documentos de soporte correspondientes. **CLAUSULA OCTAVA. NOMBRAMIENTO DEL PERSONAL:** El CONCESIONARIO se obliga a mantener al frente de las obras a ingenieros matriculados y aceptados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS; el Director del Proyecto deberá estar autorizado para actuar en nombre del CONCESIONARIO y para decidir con el Interventor cualquier asunto relativo a los trabajos contratados. Todos los empleados y obreros para la obra serán nombrados por el CONCESIONARIO quien deberá cumplir con todas las disposiciones legales sobre la contratación de personal colombiano y extranjero. Asi mismo deberán observarse las disposiciones que reglamentan las diferentes profesiones . **PARAGRAFO PRIMERO. SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES.** Será a cargo del CONCESIONARIO, los salarios y prestaciones sociales de todos los trabajadores vinculados al proyecto y la responsabilidad por el pasivo laboral. A tal efecto, el CONCESIONARIO se obliga al cumplimiento de todas las normas legales y convencionales ya que sus relaciones laborales se rigen por lo dispuesto en el Código Sustantivo del Trabajo y demás disposiciones concordantes y complementarias. Ninguna obligación de tal naturaleza corresponde al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y este no asume responsabilidad ni solidaridad. **PARAGRAFO SEGUNDO. APORTES PARAFISCALES.** El CONCESIONARIO se obliga a cumplir con los aportes parafiscales conforme a lo ordenado por el artículo tercero del Decreto 562 de 1990. Acreditar el cumplimiento de ésta obligación durante la etapa de Diseño y Programación y durante la etapa de Construcción, es requisito previo para el inicio de la operación del proyecto. De igual forma, acreditar el cumplimiento de ésta obligación durante la etapa de operación, siendo requisito para la liquidación final del contrato. **CLAUSULA NOVENA. PROGRAMAS DE TRABAJO Y CRONOGRAMA DE INVERSIONES.-** El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar el contrato y a realizar los desembolsos de acuerdo con los Programas

4

272

106

de Trabajo y al cronograma de Inversión presentados en su propuesta y aprobados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Una vez aprobada la garantía única del contrato y antes de iniciar la etapa de construcción, el CONCESIONARIO deberá presentar al Interventor para su aprobación los programas de ejecución detallados, ajustados al diseño definitivo: El Diagrama Lógico de Ruta Crítica (CPM) y su representación gráfica (Diagrama de Barras), acompañados del cronograma de inversiones durante la etapa de construcción. El Interventor deberá verificar la coherencia y compatibilidad entre los procedimientos de consecución de los recursos y el cronograma de inversiones definitivo. La presentación del detalle anterior al Interventor y su aprobación por el mismo, o la de los referidos datos, no exonerará al CONCESIONARIO de ninguna de sus reponsabilidades que emanen del Contrato. PARAGRAFO. Los programas de trabajo y el cronograma de desembolsos se podrán modificar en la medida que no signifique variación de los plazos del contrato. Dichos plazos podrán ser modificados en los siguientes casos: a) Cuando se presenten causas imputables al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. b) En los eventos de fuerza mayor o caso fortuito definidos por la ley, y por las situaciones imprevistas que no sean imputables al CONCESIONARIO, que contempla la ley 80 de 1993, art. 5. c) Si se presentan obras complementarias. d) Cuando los cambios en el proyecto lo justifiquen. e) Cuando medien razones de interés público. f) En general por cualquier otra causa que a juicio del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS haga necesaria tal determinación para el mejor cumplimiento del contrato. En tales casos los programas deberán ser revaluados y aprobados por el representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y se suscribirá el contrato adicional correspondiente, si fuere el caso. CLAUSULA DECIMA. EQUIPO. El CONCESIONARIO se obliga a situar oportunamente en el lugar de las obras el equipo detallado en su propuesta siendo de su obligación la adecuación de vías y estructuras que fuere necesaria para el transporte de los mismos. La aceptación por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS de la relación de equipo presentada en la propuesta no exime al CONCESIONARIO de la obligación de suministrar oportunamente los equipos adicionales necesarios, adecuados en capacidad y características, para cumplir con los programas, plazos y especificaciones técnicas de las obras. CLAUSULA UNDECIMA. MATERIALES Y EJECUCION. El CONCESIONARIO a su propia costa deberá suministrar y aportar todo el equipo de construcción, los equipos de operación, los materiales, la mano de obra, así como todos los demás elementos de todo orden que se necesiten para la construcción, conservación y administración del proyecto, tanto temporales como permanentes, hasta la terminación del objeto del contrato. Todos los materiales, equipos de operación y la ejecución deberán ser de las calidades respectivas descritas en los planos y especificaciones y de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá proporcionar todas las facilidades indispensables para examinar, medir y ensayar las obras ejecutadas, así como las facilidades para las pruebas de los equipos de operación . Los funcionarios autorizados del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, Interventor y toda persona autorizada por él, deberán en todo momento tener libre acceso a las obras y a todos los talleres y lugares en que se esté realizando trabajo para la ejecución de la obra, y el CONCESIONARIO de las Obras deberá proporcionar todas las facilidades y toda la ayuda que corresponda para hacer efectivo dicho derecho de acceso . CLAUSULA DUODECIMA. CESIONES Y SUBCONTRATOS. El CONCESIONARIO podrá ceder parte del presente contrato a personas naturales o jurídicas con previo consentimiento por escrito del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. El CONCESIONARIO podrá sub-contratar parcial o totalmente la ejecución del presente contrato a personas naturales o jurídicas que demuestren su idoneidad para la actividad sub-contratada. No obstante, el

CONCESIONARIO será el único responsable ante el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por el cumplimiento de las obligaciones del contrato, de la calidad de la obra y del servicio prestado. La persona a la cual se va a sub-contratar o ceder el contrato, deberá renunciar a la reclamación diplomática. Celebrado el contrato con un Consorcio no podrá haber cesión del mismo entre quienes lo integran. El CONCESIONARIO es el único responsable de la celebración de subcontratos. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, cuando así lo considere, podrá ordenar al CONCESIONARIO, que dé por terminado un subcontrato en cualquier momento y exigir el cumplimiento directo de sus obligaciones.

CLAUSULA DECIMA TERCERA. PREDIOS PARA LA VIA. EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o la Gerencia Inmobiliaria que contrate, negociará los predios que sea necesario comprar para la zona de carretera, con cada uno de los propietarios y gestionará todo lo necesario para la entrega oportuna de los predios al CONCESIONARIO. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS autorizará las cuentas de cobro que los propietarios presenten al fideicomiso del CONCESIONARIO para su cancelación, lo cual debe ocurrir, una vez presentada la cuenta en un termino no mayor a tres días habiles. El CONCESIONARIO pagará las cuentas a los propietarios, con cargo a los costos totales del contrato, a través del Fideicomiso constituído para la construcción y operación del proyecto. La entrega de los predios se hará de acuerdo con los programas de trabajo establecidos para la etapa de construcción, ajustado al diseño elaborado por el CONCESIONARIO durante la etapa de Diseño y Programación, de tal forma que la disponibilidad de la zona para la construcción de las obras no obstaculice de manera alguna su ejecución. Si en algún caso fuere necesario recurrir a la expropiación de algún predio, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS adelantará el proceso legal necesario y el pago de las correspondientes indemnizaciones, lo realizará El CONCESIONARIO con cargo a los costos totales del contrato, previa órden por escrito, impartida por EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. **PARAGRAFO PRIMERO. FORMA DE PAGO.** En el evento que tenga necesidad de adquirir predios el CONCESIONARIO debe aportar al Fideicomiso, los recursos necesarios para la adquisición de los predios que conforman la zona de carretera del proyecto. El valor total previsto que el CONCESIONARIO debe aportar al Fideicomiso para tal fin, es el valor indicado por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS en los Pliegos de Condiciones: si la suma de los desembolsos totales efectuados por el CONCESIONARIO para la adquisición de predios, ajustados a Mayo de 1994 No.006-94, de acuerdo con el Indice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística -DANE, incluyendo aquellos para los caules hubiere sido necesario adelantar el proceso de expropiación, fuere superior a este valor, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, compensará la diferencia al CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación general establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, de tal forma que agotados los recursos inicialmente previstos y convenida con el INSTITUTO la forma de compensación, el CONCESIONARIO aportará los recursos adicionales para continuar con el proceso de adquisición de predios. Las demoras que este proceso genere, no le serán imputables al CONCESIONARIO e igualmente los desajustes económicos que se causen serán compensados en los términos de la cláusula trigésima sexta. Los costos de adquisición de predios para la zona de carretera deben ser incorporados a la inversión inicial necesaria para la realización del proyecto. **CLAUSULA DECIMA CUARTA. FUENTES DE MATERIALES, ZONAS DE PRESTAMO Y DE DESCARGUE DE DESECHOS Y PLAN DE MITIGACION DEL IMPACTO AMBIENTAL.** Serán por cuenta y responsabilidad del CONCESIONARIO, los derechos de explotación de las fuentes de materiales, de las zonas de préstamo y de las zonas de descargue de desechos así como los costos de construcción, mejoramiento y conservación de las vías de acceso a las fuentes de materiales y demás gastos necesarios para la producción de éstos.

105 273

9

de igual forma, serán por cuenta y responsabilidad del CONCESIONARIO, los costos de explotación de zonas de préstamo y de sus correspondientes servidumbres, la construcción y conservación de vías de acceso a las zonas de desechos, el derecho de explotación de las mismas y las obras de mitigación del Impacto Ambiental que fuere necesario realizar. **CLAUSULA DECIMA QUINTA. ESQUEMA FINANCIERO. FONDOS DEL CONTRATO.** El CONCESIONARIO, en un período no mayor de Quince (15) días calendario, a partir del perfeccionamiento del contrato, deberá constituir un Fideicomiso en una Sociedad Fiduciaria debidamente autorizada por la Superintendencia Bancaria, en cuya virtud se constituye un patrimonio autónomo, el cual servirá de eje para la captación y administración de todos los recursos necesarios para la ejecución del contrato. El CONCESIONARIO deberá transferir al patrimonio autónomo, los derechos de tipo patrimonial derivados del presente contrato, sin desprenderse de las obligaciones relativas a la ejecución del contrato mismo. Será directamente el Fideicomiso quién provea al CONCESIONARIO de los recursos que requiera para la elaboración de los estudios y diseños, la adquisición de predios para la zona de carretera, la construcción de las obras, el mantenimiento y la operación del proyecto, el que distribuirá las ganancias que se perciban de la operación del proyecto y ordenará lo conducente al pago de los rendimientos y capital de los empréstitos que se contraten. **PARAGRAFO PRIMERO.** El CONCESIONARIO aportará al Fideicomiso, en la medida y oportunidad en que el proyecto la vaya requiriendo, los siguientes valores: 1- a título de Capital de Riesgo hasta el porcentaje establecido en su oferta liquidado sobre el valor que resulta de agregar los valores establecidos en la Cláusula Cuarta sin incluir el valor de las obras adicionales. Cuando dichos aportes esten constituidos por equipos, éstos deben ser transferidos al Fideicomiso; y 2- el porcentaje restante más el Costo Financiero durante las etapas de Diseño y programación, y Construcción, lo deberá financiar el Concesionario mediante los procedimientos y con el apoyo de las entidades financieras o particulares que para el momento resulten más recomendables en pos de asegurar la debida ejecución del proyecto, teniendo como referencia lo establecido en su propuesta finaciera. Esta financiación debe asegurar un adecuado flujo de recursos para cumplir con los programas de trabajo y el cronograma de desembolsos propuesto y auditado por el Interventor. **PARAGRAFO SEGUNDO.** La participación de las entidades financieras dentro del proceso de financiación del contrato, no exime al CONCESIONARIO de ninguna de las obligaciones derivadas del mismo. PARAGRAFO TERCERO. Con el fin da facilitar la consecución de los recursos, el CONCESIONARIO o la sociedad Fiduciaria podrán desrrollar esquemas financieros de aceptación nacional o internacional, tales como titularización, emisión de acciones con o sin voto, con dividendo garantizado, bonos con o sin garantía, etc. **CLAUSULA DECIMA SEXTA. REGIMEN FISCAL.** La ejecución del presente contrato de Obra Pública por el Sistema de Concesión estará sujeta a el Estatuto Tibutario vigente en La República de Colombia. **CLAUSULA DECIMA SEPTIMA. VOLUMEN DE TRANSITO PARA LA GARANTIA.** El volúmen de tránsito, por categoría de vehículos, para efectos de la garantía de ingreso mínimo por cada año de operación, del proyecto será el indicado en los cuadros Anexos del presente contrato. El ingreso por peaje garantizado para cada año de operación es la suma de los productos del volúmen garantizado para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente, vigente durante ese año. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje, durante un año determinado de operación, desde el 1 de Enero hasta el 31 de Diciembre del respectivo año, es menor que el ingreso por peaje garantizado para ese año, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS compensará la diferencia al CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación general, establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA. Este

procedimiento se aplicará durante la etapa de Operación. Para el establecimiento del deficits o superavits se considerarán en forma global todos los tramos en etapa de operación y se determinaran sobre la base de los ingresos reales acumulados durante el tiempo transcurrido de la concesión incluyendo las compensaciones ya efectuadas. Desde la fecha en que se inicie la etapa de Operación hasta el siguiente 31 de diciembre, el volúmen mínimo garantizado para cada tipo de vehículos, será proporcional al tiempo transcurrido. De igual forma, el volúmen mínimo garantizado, desde el 1 de enero anterior, hasta la fecha en que finalice la etapa de Operación, se calculará proporcionalmente al tiempo transcurrido.

CLAUSULA DECIMA OCTAVA. LIMITE MAXIMO DE VOLUMEN DE TRANSITO APORTANTE A LA CONCESION. El límite máximo de volúmen de tránsito aportante a la concesión para cada año de operación del proyecto y para cada categoria vehicular, será el indicado en los cuadros Anexos de este contrato. El ingreso por peaje, máximo aportado, para cada año de operación, es la suma de los productos del límite máximo de volúmen para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente, vigente durante ese año. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje, durante un año determinado de operación, desde el 1 de Enero hasta el 31 de diciembre del respectivo año, es mayor que el ingreso por peaje máximo esperado para ese año, la Fiduciaria, una vez se constate la situación y se suscriba el acta correspondiente por la interventoría, el CONCESIONARIO y el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, colocará y mantendrá en una cuenta especial el 50 % (cincuenta por ciento) de la diferencia. Estos recursos, más sus rendimientos, servirán en primer lugar para cubrir compensaciones de déficits generados en situaciones garantizadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y en segundo lugar para financiar la ejecución de obras adicionales prioritarias para el proyecto, las cuales se acordarán con el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. La ejecución de obras adicionales que se hayan de finaciar de esta manera se iniciará cuando se haya acumulado el valor correspondiente al ciento por ciento (100%) de la obra acordada. Este procedimiento se aplicará durante la etapa de operación del proyecto. Desde la fecha en que se inicie la operación hasta el siguiente 31 de diciembre, el ingreso máximo aportante a la concesión, será proporcional al tiempo transcurrido. De igual forma, el ingreso máximo aportante a la concesión, desde el 1 de enero anterior, hasta la fecha en que termine la etapa de operación, se calculará proporcionalmente al tiempo transcurrido.

PARAGRAFO PRIMERO: El cincuenta por ciento (50%) no transferido a la cuenta especial, sera para el concesionario como contraprestación por los mayores costos de mantenimiento de la vía, que genera un aumento de los volumenes de tránsito lo cual no requerirá ser comprobado, puesto que estos costos se presumen.

CLAUSULA DECIMA NOVENA. REVISION DE LOS AFOROS. Los aforos se revisarán cada año. A más tardar el día 15 de Enero del año siguiente, debe suscribirse un acta entre la Interventoría y el CONCESIONARIO, en la que se establezca en forma precisa el volúmen de tránsito que circuló por las estaciones de peaje durante el año inmediatamente anterior, discriminado por cada categoría de vehículos. **PARAGRAFO PRIMERO**. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS realizará conteos permanentes de tránsito en la zona del proyecto para lo cual el CONCESIONARIO está obligado a prestar todas las facilidades que se requieran para la ejecución de esta actividad y de cualquiera otra tendiente a asegurar el control y vigilancia sobre la operación del proyecto otorgado en concesión, de acuerdo con el Reglamento para la operación de Carreteras Concesionadas. Este Reglamento podrá ser modificado por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS cuando las necesidades o la protección a los usuarios asi lo exijan. **PARAGRAFO SEGUNDO:** En caso de no disponer de la estadística de tránsito para los 365 días del año, se revisarán las estadísticas de recaudo, los registros informativos y contables del

6

104

274

Concesionario y se confrontarán con estimaciones basadas en las series estadisticas del tránsito, según el día, hora y mes para estimar el del período del que se carezca de información. **CLAUSULA VIGESIMA. SOBRE-COSTOS POR MAYORES CANTIDADES DE OBRA EN LA CONSTRUCCION.** Si el costo de construcción aprobado por la Interventoría al finalizar la etapa de Construcción, obtenido mediante la valoración de las cantidades de obra ejecutadas, a los precios unitarios del contrato, resulta mayor que el Costo de Construcción establecido en la propuesta el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS reconocerá al CONCESIONARIO el sobre-costo producido por la mayor cantidad de obra ejecutada en todos los Items de acuerdo con los siguientes parametros. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS pagará al CONCESIONARIO esta mayor cantidad de obra sobre la establecida en el contrato, valorandola por el precio unitario ofrecido, actualizando el valor resultante hasta la fecha de suscripción del "Acta de Recibo de Obras y Finalización de la Etapa de Construcción". El ajuste del valor resultante será igual al aumento porcentual en el Indice de Precios al Consumidor establecido por el DANE, entre Mayo de 1994 y la fecha de suscripción del acta. No obstante, El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS reconocerá el 100% del precio unitario para un aumento en las cantidades de obra ejecutadas hasta del diez por ciento (10 %) sobre la cantidad establecida en su propuesta, para el Item respectivo. Cantidades que excedan el 10% sobre las originales estarán a cargo del Concesionario. El sobrecosto sólo se compensará si la mayor cantidad de obra es producida por causas no imputables al CONCESIONARIO. El sobre - costo aquí descrito, se evaluará , una vez finalizada la etapa de construcción y el Instituto Nacional de Vías lo compensará al CONCESIONARIO , mediante el sistema general de compensación, establecido en la cláusula trigesima sexta. **PARAGRAFO PRIMERO.-** Si el costo de construcción revisado y aprobado por la Interventoría al finalizar la etapa de Construcción, obtenido mediante la valoración de las cantidades de obra ejecutadas, a los precios unitarios del contrato, referidos a Mayo de 1994, resulta menor que el Costo de Construcción establecido en la propuesta el CONCESIONARIO reconocerá al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS el menor valor ejecutado mediante el mismo procedimiento de actualización de precios y por el sistema de compensación que acuerden las partes por acta. **PARAGRAFO SEGUNDO.-** Las obras opcionales incluidas en el contrato, estarán cubiertas por esta garantía previo el establecimiento del precio unitario correspondiente a Mayo de 1994. PARAGRAFO TERCERO. Las cantidades de obra ejecutadas, con autorización del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, en item no previstos en el contrato, entrarán a ser valoradas para las compensaciones a que se hace referencia en esta cláusula, previo el establecimiento del precio unitario correspondiente a Mayo por el procedimiento legal determinado para la etapa de construcción. **CLAUSULA VIGESIMA PRIMERA .- OBRAS COMPLEMENTARIAS** Si durante la ejecución de la etapa de Construcción, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS autoriza la ejecución de una obra no incluída dentro del alcance físico establecido en el Anteproyecto entregado en los Pliegos de Condiciones, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS pagará, al CONCESIONARIO la ejecución de dicha obra complementaria, previa suscripción de un documento en el que conste las cantidades y los precios unitarios, relacionados con dicha obra. Si los Items contemplados en las obras complementarias corresponden a Items establecidos en la propuesta, el precio unitario con el que se pagará, será el establecido para el Item respectivo, ajustado a la fecha de suscripción del documento respectivo. El ajuste del precio unitario será efectuado con el aumento porcentual en el Indice de Precios al Consumidor del DANE entre Mayo de 1994 y la fecha de suscripción de éste documento. Si la ejecución de la obra complementaria, incluye un Item no previsto en la propuesta, el precio unitario debe ser acordado conjuntamente

entre el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y el CONCESIONARIO. **CLAUSULA VIGESIMA SEGUNDA. GARANTIA UNICA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL CONTRATO.** El CONCESIONARIO se compromete a constituir, dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de suscripción del presente contrato, una garantía única a favor del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, para amparar el cumplimiento de las siguientes obligaciones: **1. CUMPLIMIENTO:** Para garantizar el cumplimiento general del contrato, el pago de multas y demás sanciones que se le impongan al Concesionario, por el diez por ciento (10%) del valor total propuesto para el diseño y la construcción del proyecto, por un termino igual al plazo previsto para las etapas de diseño y programación y construcción más un (1) año. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al diez por ciento (10 %) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al diez por ciento (10%) del costo de mantenimiento y administración proyectado para el año siguiente, de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse, por un valor igual al de la última modificación por un (1) año más. **2.- DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES AL PERSONAL, ORIGINADOS DURANTE LA EJECUCION DEL CONTRATO.** Para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que el CONCESIONARIO haya de utilizar para la ejecución del contrato, por el cinco por ciento (5%) del valor total propuesto para el diseño y la construcción del proyecto, por un término igual al plazo previsto para las etapas de diseño y programación y construcción más un (1) año. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al cinco por ciento (5 %) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al cinco por ciento (5%) del costo de mantenimiento y administración proyectado para el año siguiente, de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse, por un valor igual al de la última modificación por tres (3) años más. **3.- ESTABILIDAD DE OBRA.** El CONCESIONARIO, a la liquidación del contrato, deberá garantizar la Estabilidad de Obra por un valor equivalente al cinco por ciento (5%) del costo real de las obras ejecutadas, durante la etapa de construcción, ajustado a la fecha en que se cnstituya la garantía, por un termino de dos (2) años a partir de la fecha en que finalice la etapa de operación. **4.- DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL** El CONCESIONARIO, como requisito previo a la suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción", debe garantizar su responsabilidad por lesiones o muerte de una o varias personas en un solo accidente y daños a terceros o a propiedades del Ministerio de Transporte, o el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS con un monto de Cincuenta Millones de pesos colombianos ($50,000,000.00) por evento y vigente por el término de la duración de las etapas de Construcción y Operación y seis (6) meses más. El monto máximo por concepto de esta garantía, debe ser ajustado anualmente de acuerdo con el aumento en el Indice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE. **CLAUSULA VIGESIMA TERCERA. PLANOS Y ESPECIFICACIONES.** Durante la ejecución del Contrato, el CONCESIONARIO se obliga a ceñirse, para la etapa de Diseño y Programación, al Anteproyecto y demás información técnica suministrada con los Pliegos de Condiciones y demás documentos del contrato. Durante la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO deberá ceñirse al diseño elaborado por él mismo y al conjunto de bases técnicas y demás información suministrada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. **PARAGRAFO:** Si el CONCESIOANRIO, con miras a lograr una mayor estabilidad de la obra, por considerar que existen incongruencias, inconsistencias o evitar ulteriores

7

103

275

perjuicios, considerare inprescindible alterar el proyecto de las especificaciones aprobadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y que sirven de base para le ejecución del proyecto, lo expondrá en forma oportuna, con la motivación y soporte técnico que permita analizar el caso. Recibida dicha solicitud por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y sus correspondientes anexos que le sirven de soporte, tomará una decisión en forma inmediata, esto es, que no lesione el proyecto y los intereses económicos del CONCESIONARIO. En el evento de aceptar las respectivas modificaciones o las que en últimas se estimen convenientes para el servicio, se determinará a su vez las repercusiones de éstas en las cantidades de obra, y el plazo y demás circunstancias que resulten pertinentes, con el objeto de dar aplicación a las cláusulas VIGESIMA, VIGESIMA PRIMERA Y TRIGESIMA SEXTA. **CLAUSULA VIGESIMA CUARTA. LOCALIZACION Y DISPOSICION DE LAS OBRAS.** El Interventor suministrará las referencias topográficas estrictamente necesarias para definir el sitio de las obras por realizar. El CONCESIONARIO será responsable por la localización correcta de todos los elementos topográficos complementarios que estime conveniente para facilitar su realización. Si en cualquier momento, en el curso de la ejecución de las obras, surge o se presenta algún error en la posición, niveles, dimensiones o alineamientos en alguna parte de ellas el CONCESIONARIO, al requerírselo el Interventor, deberá a su costa rectificar dicho error a entera satisfacción del Interventor, a menos que dicho error esté basado en datos incorrectos suministrados por el Interventor, en cuyo caso los gastos de rectificar el error correrán a cargo de éste. Será responsabilidad del CONCESIONARIO advertir de manera inmediata al Interventor cualquier tipo de error que detecte, así como proteger y conservar cuidadosamente todos los puntos de referencia, estacas de nivelación y demás elementos que se usen para la localización y disposición de las obras. **CLAUSULA VIGESIMA QUINTA. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO** Desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Construcción", hasta la entrega final del proyecto; al término del Contrato, el CONCESIONARIO asume entera responsablidad por su cuidado. En caso que se produzca daño, pérdida o desperfecto de algún elemento constitutivo del proyecto, por cualquier causa que sea, con salvedad y excepción de los hechos debidos a fuerza mayor o caso fortuito, el CONCESIONARIO deberá repararlas y reponerlas a su propia costa de manera que a su entrega al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS las obras estén en buenas condiciones y en buen estado y de conformidad en todos los aspectos con los requisitos de este contrato y con las instrucciones del Interventor. Dentro del mismo término, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyeto son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por falta de señalización, o por deficiencia en ella, por su negligencia o culpa grave debidamente comprobados. La señalizacion temporal durante la etapa de Construcción para la prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en las obras y la señalización informativa y preventiva del proyecto durante la etapa de operación, debe cumplir con las estipulaciones y especificaciones del **Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras**, y de las resoluciones vigentes sobre la materia expedidas por el Ministerio de Transporte. **PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACION.** Durante la ejecución de la etapa de Operación, el funcionamiento del proyecto se ajustará a lo establecido en el **Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas** (Capítulo III del Pliego de Condiciones). El CONCESIONARIO se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de cuatro (4) puntos, conforme a las **"Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas"**, que forman parte del Pliego de

Condiciones. Las revisiones se efectuaran cada tres meses. **PARAGRAFO SEGUNDO.** El incumplimiento de éstas obligaciones durante la ejecución del contrato, causará al CONCESIONARIO la imposición de multas proporcionales al valor del contrato y/o a los perjuicios sufridos por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, lo cual se hará mediante resolución motivada cada vez que se compruebe ésta omisión con el informe de la Interventoría o con el resultado de las diligencias ordenadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS para tal caso. **CLAUSULA VIGESIMA SEXTA. REVERSION Y ENTREGA FINAL.** Al vencimiento de la etapa de operación, los bienes afectados a la concesión del proyecto, en los que se incluyen: los predios para la zona de carreteras, la obra civil: calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte y señales, las casetas de peaje y sus áreas de servicio y los equipos instalados para la operación del proyecto, revertirán en favor del Instituto Nacional de Vías, sin costo alguno, libres de todo gravamen y con un nivel de servicio que alcance un calificación mínima de cuatro (4) puntos, de acuerdo con las "Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas" que forman parte del Pliego de Condiciones. No obstante, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS al vencimiento del período de operación, podrá comprar al CONCESIONARIO, los bienes muebles o inmuebles distintos a los enumerados en el párrafo anterior, que sean necesarios para la operación del proyecto. En los que se incluyen: plantas de asfalto, trituradoras, maquinaria de construcción, vehículos y campamentos. De igual forma, reconocerá las mejoras relizadas sobre los predios que conforman la zona de carretera para la instalación de los servicios complementarios que hayan sido autorizados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Las mejoras estarán representadas en construcciones de mampostería y cubierta dura. El reconocimiento de las mejoras estará precedido por un acta en la que de común acuerdo, se fije el valor de las mismas y la forma de pago. El CONCESIONARIO, si asi lo quisiere, podrá solicitar la ampliación o prórroga de la concesión para la explotación de los servicios complementarios que se hayan instalado. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, dentro de las normas legales y si lo estima conveniente, autorizará ésta ampliación. **CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO** .- El CONCESIONARIO quedará exento de toda responsabilidad por cualquier daño o dilación del proyecto durante la ejecución de este contrato, pero sin derecho a indemnizaciones, cuando con la debida comprobación se concluya por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS que tales hechos son el resultado de caso fortuito o fuerza mayor al tenor del articulo primero de la Ley 95 de 1890. En este caso los gastos que demanden las reparaciones o construcciones de las obras afectadas serán por cuenta del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, siempre que el CONCESIONARIO haya dado aviso al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y al Interventor sobre la ocurrencia de tales eventos y que la evaluación de tales hechos, las causas que los motivaron y la diligencia con que el CONCESIONARIO actuó ante ellos se haya hecho constar, dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha en que cesen dichas causas, en actas suscritas por el Interventor y el CONCESIONARIO. Tales actas requerirán la aprobación del representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Las cantidades de obra y los precios unitarios de las obras adicionales originadas por el caso fortuito o la fuerza mayor deberán ser acordadas en un acta firmada por el representante del CONCESIONARIO y el Interventor. El CONCESIONARIO deberá asumir los sobrecostos resultantes del caso fortuito, o de la fuerza mayor originados del lucro cesante y pérdidas de materiales, equipos y otros elementos de su propiedad. En caso que el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS concluya que el caso no fue fortuito o de fuerza mayor correrán además por cuenta del CONCESIONARIO todas las reparaciones, reconstrucciones e indemnizaciones a que haya lugar. PARAGRAFO: No obstante la ocurrencia de un evento de fuerza mayor

276

8

102

15.

o caso fortuito o de situaciones imprevistas no imputables al CONCESIONARIO, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS continuará reconociendo al CONCESIONARIO el tráfico mínimo anual garantizado, para el debido cumplimiento de las obligaciones pecuniarias adquiridas hasta la fecha de ocurrencia del evento por el CONCESIONARIO en desarrollo del presente contrato. **CLAUSULA VIGESIMA OCTAVA. INTERPRETACION UNILATERAL.** Cuando surgieren discrepancias sobre la interpretación de las cláusulas de éste contrato que puedan conducir a su parálisis o a la afectación grave del servicio público que se pretende satisfacer con el objeto contratado, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS si no logra un acuerdo sobre el tema, interpretará, mediante acto administrativo debidamente motivado, las estipulaciones o cláusulas objeto de la diferencia. **PARAGRAFO.-** Esta clausula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato. **CLAUSULA VIGESIMA NOVENA .- TERMINACION UNILATERAL.** EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá a declarar la terminación anticipada de este contrato en virtud de lo establecido en los articulos 17, 18 y 45 de la Ley 80 de 1993 y de acuerdo con lo preceptuado en el parágrafo 2 del articulo 30 de la ley 105 de 1993, mediante acto administrativo debidamente motivado. PARAGRAFO. Esta cláusula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato. **CLAUSULA TRIGESIMA. MODIFICACION UNILATERAL.** Cuando durante la ejecución del contrato y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se debe satisfacer con aquél, fuere necesario introducir variaciones al contrato y previamente no se ha logrado un acuerdo con el CONCESIONARIO, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, mediante acto administrativo debidamente motivado. lo modificará mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios. Si las modificaciones alteran el valor del contrato en un veinte por ciento (20%) o más del valor inicial, EL CONCESIONARIO podrá renunciar a la continuación de su ejecución, caso en el cual se procederá como lo indica el arcículo 16 del estatuto general de contratación. PARAGRAFO PRIMERO: Contra los actos administrativos que llegaren a ordenar la interpretación, modificación o terminación unilaterales procederá el recurso de reposición, sin perjuicio de la acción contractual que puede intentar el CONCESIONARIO según lo previsto en el articulo 77 de la Ley 80 de 1993. PARAGRAFO SEGUNDO. Esta clausula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato. **CLAUSULA TRIGESIMA PRIMERA. CADUCIDAD.** El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS podrá declarar la caducidad administrativa de este contrato, si se presenta alguno de los hechos constitutivos de incumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, que afecte de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidencie que puede conducir a su paralización. PARAGRAFO PRIMERO: Los hechos sujetos a comprobación de las causas que motivan la caducidad serán establecidos unilateralmente por EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. PARAGRAFO SEGUNDO. En cuanto al procedimiento, efectos y consecuencias de la declaratoria de caducidad se observará lo previsto en el articulo 18 de la Ley 80 de 1993. PARAGRAFO TERCERO.-Recibido o tomado el proyecto, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá de inmediato a la liquidación del contrato y simultaneamente dispondrá lo conducente para terminar lo que falte del objeto del contrato caducado, pudiendo inclusive destinar la maquinaria y bienes de propiedad del CONCESIONARIO caducado a la terminación del mismo, mediante le reconocimiento del valor de esta utilización .**CLAUSULA TRIGESIMA SEGUNDA. MULTAS.** a) Multa por mora en el cumplimiento del plazo durante la etapa de Diseño y Programación. Si dentro del plazo previsto en el numeral 1. de la CLAUSULA TERCERA, o en el plazo de prórroga, en el caso que hubiere, el CONCESIONARIO no termina las actividades establecidas en la PROPUESTA PARA LA ELABORACION DE LOS DISEÑOS DEFINITIVOS, deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por cada día calendario

de atraso, el equivalente al cero punto uno por ciento (0.1%) del valor establecido como Costo de Elaboración del Diseño, fijado en la CLAUSULA CUARTA. b) Multa por mora en el cumplimiento del plazo del contrato durante la etapa de Construcción. Si dentro del plazo previsto en el numeral 2. de la CLAUSULA TERCERA, o en el plazo de prórroga, en el caso que hubiere, el CONCESIONARIO no termina la construcción de la totalidad de las obras civiles e instalaciones del proyecto, el suministro y montaje de los equipos hasta la puesta en servicio a los usuarios, deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por cada día calendario de atraso, el equivalente al cero punto cero uno por ciento (0.01%) del valor establecido como Costo de Construcción, fijado en la CLAUSULA CUARTA. c) Multas por incumplimiento de las obligaciones contractuales durante las etapas de Construcción y Operación. Si durante la ejecución de las etapas de Construcción y Operación, el CONCESIONARIO incumple alguna de sus obligaciones contractuales deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS una multa diaria equivalente al recaudo promedio diario del mes inmediatamente anterior. El CONCESIONARIO autoriza al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS para descontar y tomar el valor de las multas de que tratan los literales anteriores de cualquier suma que le adeude por alguna compensación que se haya establecido de acuerdo a la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, sin perjuicio que éste las haga efectivas conforme a la Ley. El pago o la deducción de dichas multas no exonerará al CONCESIONARIO de su obligación de terminar las obras, ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanen de este contrato. **CLAUSULA TRIGESIMA TERCERA. PENAL PECUNIARIA.** En caso de declaratorias de caducidad o de incumplimiento del contrato durante la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO se hará acreedor a una multa a título de Pena Pecuniaria, equivalente al cinco por ciento (5%) del valor establecido como Precio de Construcción en la CLAUSULA CUARTA. Si la declaratoria de caducidad o de incumplimiento del contrato se produjere durante la etapa de Operación, el CONCESIONARIO se hará acreedor a una multa a título de Pena Pecuniaria equivalente al diez por ciento (10%) de los recaudos proyectados para el año siguiente, suma que se hará efectiva directamente por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Los valores de ellas que se hagan efectivos se considerarán como pago inicial parcial pero definitivo de los perjuicios que reciba el El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, este podrá tomar directamente el valor de la Cláusula Penal Pecuniaria y el de las multas, de los valores que adeude al CONCESIONARIO por éste contrato o de la garantía constituida, y si esto no fuere posible cobrará los valores por jurisdicción coactiva. **CLAUSULA TRIGESIMA CUARTA. RECONOCIMIENTO DE LA INVERSION REALIZADA.** Cuando por alguna de las circunstancias previstas en éste contrato o en la Ley, sea necesario dar por terminado el contrato antes del vencimiento del plazo extintivo del mismo, se establece: 1) Terminado por cualesquiera de las causas estipuladas en la CLAUSULA TRIGESIMA PRIMERA, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS conservará la obligación de pagar el precio de las obras ejecutadas y servicios prestados de acuerdo con las previsiones, calidades y exigencias del contrato, en la forma y terminos allí estipulados, por lo que los respectivos recursos continuaran afectados a ese proposito hasta la concurrencia del monto adeudado. 2) En caso de terminación del presente contrato, por causas no imputables al CONCESIONARIO, y antes de que ocurra la recuperación total del capital invertido por éste, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS se compromete con el CONCESIONARIO a reembolsar el saldo de capital pendiente de recuperación, dentro de de los plazos previstos para recuperación del mismo en el esquema financiero vigente a la fecha de la terminación. La Tasa de Interés que se utilizará como base para el cálculo del saldo de capital no recuperado, será la Tasa de Recuperacion de Capital, especificada en la PROPUESTA FINANCIERA. -- **PARAGRAFO PRIMERO.** -El CONCESIONARIO renuncia expresamente a la

277 9 101 17

reclamación de tales sumas, antes de los términos señalados anteriormente.- **CLAUSULA TRIGESIMA QUINTA. LIQUIDACION DEL CONTRATO.** - Con aplicación del procedimiento y demás requisitos consagrados en el artículo 60 de la Ley 80 de 1993 se procederá a la liquidación del contrato de común acuerdo entre el representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o por quien haya sido delegado mediante resolución, y el CONCESIONARIO, dentro de los tres meses siguientes a la finalización del plazo del contrato o a la expedicion del acto administrativo que ordene la terminacion o a la fecha del acuerdo que la disponga. PARAGRAFO: Si no se llegare a un acuerdo sobre el contenido de la liquidación o el CONCESIONARIO no se presenta a la liquidación, la misma será practicada directa y unilateralmente, por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y se expedirá mediante acto administrativo suceptible de recurso de reposicion . - **CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA: ECUACION CONTRACTUAL.-** Si se presenta alguna de las situaciones descritas en el parágrafo cuarto de la Cláusula QUINTA, y cláusulas DECIMA TERCERA, DECIMA SEPTIMA o VIGESIMA del presente contrato, la ecuación contractual prevista en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993 se mantendrá constante, mediante la aplicación de uno o varios de los siguientes procedimientos: 1.Aumento en el plazo de la Etapa de Operación.2. Aumento en el valor de las tarifas de peaje, durante etapa de Operación, por encima del incremento del Indice de Precios al Consumidor del DANE. Este incremento no podrá ser superior al 30% del Indice de Precios al Consumidor. 3. Para déficits superiores al 30% sobre la base prevista, pagos en moneda nacional, con recursos del Presupuesto General de la Nación, en un término de doce (12) meses a partir del establecimiento del faltante. Los tres sistemas de compensación se aplicarán para sobre costos de construcción y déficits de la demanda. En los casos anteriores se iniciará el proceso de compensación con el sistema (1), prosiguiendo con el sistema (2) y se utilizará el sistema (3) como último recurso. El concesionario deberá presentar al Instituto Nacional de Vías la documentación necesaria para demostrar las razones financieras por las cuales se deba recurrir al sistema (3), la cual será evaluada por una auditoría externa. Para cubrir faltantes por compra de predios o costos de interventoría se recurrirá en todos los casos al sistema (3). El instrumento o la combinación de ellos que se utilizará para la compensación, será acordado entre el Instituto Nacional de Vías y el Concesionario, una vez se produzca el hecho; de no lograrse el acuerdo prevalecerá la decisión del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Una vez efectuada la respectiva liquidación, en caso de optarse por la alternativa tres, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá al pago de los recursos en el plazo establecido, quedando especialmente obligado a efectuar todas las diligencias que fueren conducentes a la inclusión en el presupuesto inmediatamente siguiente de las partidas necesarias para el pago por este concepto. PARAGRAFO. Cuando los déficits sean superiores al treinta por ciento (30%) serán cubiertos en su totalidad con recursos del presupuesto general de la Nación para el establecimiento del equilibrio financiero en la determinación del incremento del tiempo de concesión o del aumento de tarifa como mecanismo de compensación, se tendrá como base la tasa interna de retorno del proyecto (TIR), a precios constantes después de impuestos, de acuerdo con lo establecido en el documento de evalucaión finaciera, que forma parte de este contrato. Para las compensaciones con recursos del presupuesto general de la Nación se reconocerá como tasa de interés durante el tiempo que se demore el pago la tasa bancaria de colocación para créditos a doce meses, para el periódo de doce meses contados a partir de la fecha en que se estableció el déficits. Si transcurrido este término no se ha cancelado el INSTITUTO incurrirá en mora de su obligación y deberá cancelar los intereses que por este concepto autoriza la ley. **CLAUSULA TRIGESIMA**

SEPTIMA DIVERGENCIAS. Las divergencias que ocurran entre el Interventor y el CONCESIONARIO relacionadas con la supervisión, control y diracción de la obra, serán dirimidas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, cuya decisión será definitiva. **CLAUSULA TRIGESIMA OCTAVA. RESPONSABILIDAD CIVIL.** En ésta materia se estará a lo dispuesto en los artículos 50 y s.s. de la Ley 80 de 1993 **CLAUSULA TRIGESIMA NOVENA. PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO.** Este contrato se entenderá perfeccionado a partir de la suscripción por las partes, pero los derechos a favor del CONCESIONARIO sólo podrán ser ejercidos o reclamados cuando demuestre el pago de los impuestos de ley y la constitución, en su oportunidad, de la garantía correspondiente. **CLAUSULA CUADRAGESIMA. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES.** Con la suscripción del contrato, el CONCESIONARIO declara bajo la gravedad de juramento que no se halla incurso en las inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones previstas en las leyes que le impidan la celebración del presente contrato; en caso de que a pesar de ésta declaración lo estuviere se procederá a adoptar los mecanismos para dejar sin efectos el contrato inmediatamente el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS tenga conocimiento de ello, o si dentro de la ejecución del contrato sobreviniere alguna, se procederá en la forma establecida en la Ley 80 de 1993. y normas que lo reglamenten o complémenten. **CLAUSULA CUADRAGESIMA PRIMERA. IMPUESTO DE TIMBRE.** EL CONCESIONARIO deberá pagar los impuestos de timbre en la cuantía que señale la ley. - **CLAUSULA CUADRAGESIMA SEGUNDA. SUJECCION A LA LEY COLOMBIANA Y RENUNCIA A RECLAMACION DIPLOMATICA.** En lo relativo a las diferencias que surjan en cuanto a las obligaciones y derechos originados en el presente contrato, El CONCESIONARIO de manera expresa manifiesta que las mismas serán del conocimiento y juzgamiento exclusivo de los jueces Colombianos y renuncia a intentar reclamación diplomática, salvo el caso de denegación de justicia. - **PARAGRAFO.- CLAUSULA COMPROMISORIA.** Las diferencias que se susciten en relación con el contrato, serán sometidas a árbitros colombianos, dos de los cuales serán designados de común acuerdo por las partes y el tercero por la Camara de Comercio de Bogotá. Se fallará siempre en derecho y el domicilio del tribunal será Santafe de Bogotá. Las partes convienen en que cuando el laudo infrinja normas de derecho se considerará que ha sido expedido en conciencia y por lo tanto habrá lugar al recurso de anulación previsto en la ley. - **CLAUSULA CUADRAGESIMA TERCERA. IDIOMA DEL CONTRATO.** Para todos los efectos el idioma oficial del presente contrato es el Español. En caso de existir traducciones a otro idioma, para efectos de la interpretación de cualesquiera de las cláusulas, prevalecerá el documento en idioma Español. **CLAUSULA CUADRAGESIMA CUARTA. HALLAZGOS ARQUEOLOGICOS, TESOROS, DESCUBRIMIENTOS DE MINAS U OTROS YACIMIENTOS.** En el evento que durante la ejecución del presente contrato se encuentre un hallazgo arqueológico, un tesoro o se descubra una mina o cualquier otro yacimiento en el subsuelo, la propiedad sobre éste es de la Nación y su manejo será el que fija la ley Colombiana para éstos efectos. **CLAUSULA CUADRAGESIMA QUINTA. SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL.** Será responsabilidad de el CONCESIONARIO el diseño del programa de Higiene y Seguridad Industrial que aplicará durante las etapas de Construcción y Operación del proyecto. Antes de iniciar la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO deberá presentar para aprobación del Interventor, un Manual de Seguridad e Higiene Industrial en donde se incluyan las normas particulares aplicables a cada actividad específica, así como las regulaciones establecidas para cada caso en la legislación colombiana, pero sin limitarse a ellas. Durante la etapa de construcción debe preveerse la instalación de toda la señalización preventiva e informativa, de acuerdo con la reglamentación al respecto del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Será a costa del CONCESIONARIO la implementacion de dicho Manual y el Interventor verificará el cumplimiento del mismo. **CLAUSULA**

278

10

100

A

CUADRAGESIMA SEXTA. VALLAS DE INFORMACION El CONSTRUCTOR CONCESIONARIO instalará, a mas tardar a los treinta (30) días de iniciada la ejecución del contrato, por lo menos tres (3) vallas de 10m. * 4 m., de acuerdo con el modelo e instrucciones que suministrará el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, en las que se informe al público sobre las características técnicas y financieras del proyecto. **CLAUSULA CAUDRAGESIMA SEPTIMA. DOMICILIO Y NOTIFICACION.** Para todos los efectos legales, se fija como domicilio la Ciudad de Santa Fé de Bogotá, D.C. República de Colombia. Para efectos de notificaciones y correspondencia las siguientes direcciones:

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
Centro Administrativo Nacional - CAN. Santa Fé de Bogotá D.C.
Teléfonos :2220753-2217930- 2221192 Telefax :223481

CONCESIONARIO
Dirección : Calle 69 E # 41-249 Barranquilla.
Teléfonos : 459060 - 459014 Telefax :458144

El cambio de dirección, será notificado por escrito con la debida anticipación. Cualquier notificación o comunicación del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o del Interventor se dirigirá al representante legal del CONCESIONARIO y será entregada personalmente a éste en sus oficinas o a través de facsimil dirigido a sus respectivos números antes mencionados, casos en los cuales la respectiva comunicación se considerará recibida dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha del despacho. Las comunicaciones que remita el CONCESIONARIO al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o al Interventor, se dirigirán al respectivo representante legal de la misma manera y con el mismo efecto. Para constancia y aceptación se firma en Santa Fé de Bogotá D.C. a los 4 AGO. 1994

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

Instituto Nacional de Vías
Director General
L. M. V.

POR EL CONCESIONARIO

Vivian Ulmnico Gomez M.
Representante del Consorcio

ANEXO AL CONTRATO No 503 DE 24 Abu. 1994

REGLAMENTO PARA LA OPERACION DE LA CARRETERA
CARTAGENA - BARRANQUILLA

279 1/

99

1.- PRINCIPIOS DE LA OPERACION .-

La operación de las carreteras concesionadas estará regida por los principios de continuidad, regularidad, calidad del servicio, tecnología de avanzada, cobertura y seguridad vial

1.A.-CONTINUIDAD.- Se entiende por continuidad la garantía de disponibilidad de la vía al tránsito en forma permanente.

Se exceptúan algunas situaciones atípicas como:

1.A.1-Ocurrencia de situaciones climáticas muy adversas, que recomienden la interrupción del tránsito para garantizar la seguridad de las personas.

1.A.2.-Ocurrencia de accidentes o incidentes de gran proporción fuera del control del Concesionario, como por ejemplo el derrame de cargas peligrosas.

1.A.3.- Ejecución de obras programadas con anticipación.

1.B.-REGULARIDAD.- Se entiende como el ofrecimiento de un servicio operacional mínimo permanente, en cada tipo de servicio, como: Puestos de cobro de peaje, Plataformas de pesaje, Servicios de Grúa, Primeros Auxilios médicos y mecánicos, Traslado de Accidentados, Servicios de Comunicaciones, Inspección del Tráfico y áreas de servicio al público.

1.C.-CALIDAD DEL SERVICIO.- Se entiende como el resultado de la operación en términos de las variables seleccionadas, medidas en tiempos medios de remoción de personas y vehículos accidentados, fluidez del tráfico, calidad del pavimento, señalización e información a los usuarios y tiempos de atención en los puestos de cobro, básculas e inspección del tránsito

1.D.-TECNOLOGIA DE AVANZADA.- Se refiere a la utilización de métodos, instalaciones y equipos, que correspondan a patrones modernos y a tecnologías de avanzada. Usando como referencia tecnología disponible a nivel internacional.

1.E.-COBERTURA.- Se entiende como la disponibilidad de servicio a todos los usuarios sin distinción, condicionada sólo por determinaciones legales, relativos al código de tránsito y al tráfico de vehículos con cargas especiales y/o peligrosas.

1.F.- SEGURIDAD VIAL.- Se entiende como el nivel de riesgo enfrentado por los usuarios de la vía expresado por los índices y naturaleza de los accidentes que se produzcan.

2.- SERVICIOS.-

Los servicios se clasifican en servicios propios de la Concesión y servicios de atención a los usuarios.

2.A.-Los servicios propios son:

- Mantenimiento de la vía.
- Operación y seguimiento del tránsito.
- Control del peso de vehículos de carga.
- Operación de los puestos de cobro de peaje.
- Vigilancia de las instalaciones.
- Comunicaciones con el Centro de Control Operacional

Estos servicios son esenciales y no tienen cobro directo al usuario, salvo la cuota de peaje.

2.B.- Los servicios de atención a los usuarios son:

- Remoción de vehículos averiados.
- Remoción de victimas de accidentes.
- Servicios sanitarios.
- Primeros auxilios a vehículos.
- Primeros auxilios a personas.
- Servicios de suministros de bienes para operación de vehículos.
- Servicios de venta de alimentos.
- Servicio de telefonía convencional.

Estos servicios tendrán cobro directo a los usuarios o a la compañía de seguros que los ampare y podrán ser prestados directa o indirectamente por el Concesionario.

3.- **PARAMETROS DE CONTROL DE SERVICIOS.**

3.A.-**CONTINUIDAD.**- La vía debe estar abierta el 100% del tiempo, salvo las excepciones citadas en el numeral 1.A, debidamente justificadas.

3.B.- **COBERTURA Y REGULARIDAD.**- Se debe proveer las siguientes condiciones mínimas de servicio en cualquier hora:

3.B.1.- **PEAJES.**- Debe permanecer en funcionamiento, por sentido, mínimo una caseta, con dos recaudadores y un coordinador. En todo caso deben permanecer en servicio un número de casetas de manera tal que no se presenten colas superiores a diez vehículos. El Instituto Nacional de Vías, podrá autorizar la suspensión de cobro en algún horario si lo llega a solicitar el Concesionario.

3.B.2.- **PESAJES.**-Se colocará una estación en el proyecto a 10 Km. de cada estación de recaudo de peaje y permanecerá en funcionamiento, por sentido, mínimo una plataforma para pesar caminones hasta C3-S3, con un fiscal, un operador y un auxiliar. En todo caso se pesará el 50% de los vehículos de carga que circulen por año sin permitir colas superiores a tres vehículos.

3.B.3.- **GRUA.**- Permanecerá en funcionamiento, una grúa con capacidad suficiente para levantar cualquier vehículo que transite por la vía u obstáculo que interrumpa el tráfico, con un mecánico y su ayudante, herramientas y repuestos.

3.B.4.- **AMBULANCIA.**- Permanecerá en funcionamiento una ambulancia las 24 horas del día con equipo completo, con un conductor y un auxiliar de enfermería.

3.B.5.- **INSPECCION DE TRAFICO.**- Estarán funcionando mínimo dos inspectores de vía que se movilizarán en vehículos camperos o motocicletas, haciendo un recorrido permanente de 40 Km. El móvil en el cual se trasladan los insectores estará dotado de un equipo de radio teléfonos con frecuencia de dos metros.

3.B.6.- **CENTRO DE CONTROL OPERACIONAL.-** Permanecerá en funcionamiento, un centro de control operacional donde se coordinarán las diferentes acciones de los servicios de grúa, ambulancia y centralizará la información suministrada por los inspectores.

280

12

98

3.B.7.- **VIGILANCIA .-** Permanecerá personal suficiente para vigilancia de instalaciones, recaudos, grúas, pesajes, ambulancias, etc. y transporte de los mismos, dotado del equipo necesario para sus labores (armamento, uniformes, etc.).

3.B.8.- **COMUNICACIONES .-** Permanecerá en funcionamiento un sistema de comunicaciones inhalámbrico a través de cabinas dotadas de equipo telefónico que permita al usuario comunicarse con la central de operaciones y solicitar el servicio de grúa, ambulancia, mecánico y cualquier ayuda que requiera y esté al alcance del consorcio. Este servicio será gratuito para los usuarios.

4.- OPERACION DEL SITIO DE COBRO DEL PEAJE.-

Debe dotarse de personal suficientemente entrenado para esta función.

Deben permanecer abiertas un número de casetas que permitan cumplir con el máximo de cola admitido en el reglamento.

Debe tener un equipo permanente de vigilantes.

Debe dotarse de señalización especial el área de las casetas, para ordenamiento y seguridad de la operación, que incluye una placa informativa con los valores actualizados del peaje.

Debe disponer de elementos de supervisión de la operación y vigilancia para los valores recaudados, depositados y para su transporte.

Debe mantener registros de recaudo a disposición del Instituto Nacional de Vías. Registros que deben ser condensados en resúmenes diarios y enviados semanalmente al Interventor y al Instituto Nacional de Vías.

Habrá control operacional del servicio para la comparación entre el tráfico servido y el propuesto.

Antes de iniciar la operación debe presentar al Instituto Nacional de Vías, el Reglamento de Operación de las estaciones de cobro de peaje, con instrucciones para casos rutinarios y especiales, que incluirá entre otras cosas, señalización, controles, fiscalización del recaudo, elaboración de mapas estadísticos de tráfico, registro de novedades, localización de equipos de trabajo, control y vigilancia de equipos e instalaciones, control de la recolección del dinero recaudado, atención al usuario y garantía para el cumplimiento de estas normas.

El Concesionario operará la(s) caseta(s) de cobro empleando equipos de conteo y clasificación de vehículos que permitan a él mismo, al Instituto Nacional de Vías y al interventor realizar un control permanente y exacto del volumen y tipo de vehículos que hacen uso del proyecto. El Concesionario debe expedir los boletos de pago correspondientes; el texto de los boletos lo proporcionará el Instituto Nacional de Vías.

93

El Concesionario deberá mantener un sistema de información a los usuarios, relativa al estado del tránsito y a los servicios que existan en el proyecto concesionado.

5.- OPERACION DEL SITIO DE PESAJES .-

Debe funcionar al menos 12 horas diarias, de acuerdo a programación que organice el Concesionario durante la operación de la carretera.

Debe dotarse de personal suficientemente entrenado para esta función.

Las básculas utilizadas, deben tener una capacidad de 70 Tons. con una precisión de 10 kgrs. y sistema automático de impresión del peso.

Deben cumplir con un tiempo de atención que permitan cumplir con el máximo de cola admitido en el reglamento.

Debe pesarse al menos el 50% de los vehículos de carga por año.

Los registros serán talonarios de infracción para imposición de sanciones, que deben estar a disposición de la Policía Vial y el Instituto Nacional de Vías.

Debe tener un equipo permanente de vigilantes.

Debe dotarse de señalización especial el área de las básculas, para ordenamiento y seguridad de la operación.

Debe mantener registros de pesajes a disposición del Instituto Nacional de Vías. Registros que deben ser condensados en resúmenes diarios y enviados semanalmente al Interventor y al Instituto Nacional de Vías.

Habrá control operacional del servicio para la comparación entre el tráfico atendido y el propuesto.

Antes de iniciar la operación debe presentar al Instituto Nacional de Vías, el Reglamento de Operación de las estaciones de pesaje, con instrucciones para casos rutinarios y especiales, que incluirá entre otras cosas, señalización, controles, fiscalización, elaboración de mapas estadísticos de tráfico, registro de novedades, localización de equipos de trabajo, control y vigilancia de equipos e instalaciones, atención al usuario y garantía para el cumplimiento de estas normas.

6.- ATENCION A PERSONAS ACCIDENTADAS.-

Se tendrá una ambulancia funcionando durante las 24 horas del día con equipo completo de primeros auxilios, un conductor y un auxiliar de enfermería dispuestos a atender cualquier eventualidad o emergencia que sufran los usuarios de la vía. Se construirá un puesto de socorro que atenderá los casos de accidentes.

7.- ATENCION A VEHICULOS

7.1 INFRAESTRUCTURA.- Es una actividad esencial de la operación, debiendo estar disponible las 24 horas del día, con unidades móviles denominadas carros - grúas con un conductor-mecánico y equipo adecuado.

El servicio de grúa prestará primeros auxilios para casos de fallas mecánicas, eléctricas y cambios de llantas, retirando el vehículo de la vía lo más rápidamente posible y trasladándolo a los sitios de servicio más cercano.

97 13 28

El Concesionario deberá disponer de instalaciones necesarias para el funcionamiento del servicio, como estacionamiento, retornos operacionales y equipo que asegure el cumplimiento de los objetivos propuestos.

El servicio de grúa debe remover los vehículos accidentados, abandonados, o retenidos por la Policía Vial, que no estén en condiciones de movilizarse hasta los puntos de recolección de estos.

Los vehículos utilizados para el servicio de grúa, deben ser estar dotados de accesorios de seguridad, como lámparas intermitentes, equipo de comunicación y equipo de apoyo como extintores de incendio. Debe disponerse de grúa con capacidad de movilización de vehículos pesados.

7.2 PROCEDIMIENTOS DE ATENCION.-

El concesionario debe presentar un manual de procedimientos para este tipo de servicio.

La calidad del servicio será establecida, por el tiempo de llegada al sitio y el tiempo de traslado al centro de reparación.

Debe registrarse todas las novedades a este respecto, resumiendo el numero de vehículos atendidos y tiempos de atención, para entrega en informes mensuales, así como consulta de otras autoridades.

8.- INSPECCION DEL TRAFICO.-

8.1 INFRAESTRUCTURA.- Es una actividad esencial de la operación, debiendo ser realizada en las 24 horas del día, con vehículos y personal apropiado.

La inspección será efectuada en forma preventiva tanto para el tránsito, como para los aspectos de mantenimiento.

Los vehículos utilizados para el servicio deben ser estar dotados de accesorios de seguridad, como lámparas intermitentes, equipo de comunicación y señalización de emergencia y equipo de apoyo como extintores de incendio.

Debe registrarse todas las novedades a este respecto, resumiendo el número de situaciones atendidas y tiempos de atención, para entrega de informes mensuales.

9.- CONDICIONES PARA EL PAVIMENTO.-

El Concesionario deberá realizar los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción, necesarios para cumplir con las Normas de Mantenimiento de Carreteras Concesionadas, y un Indice de Estado de cuatro (4).

10.- SEÑALIZACION.-

Debe ser instalada de acuerdo con las indicaciones del Manual de señalización de Calles y Carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte versión 1992 y las especificaciones particulares de este pliego de condiciones, con relación a materiales utilizados, reflectividad y limpieza.

La sustitución de señalización o dispositivos de señalización dañados debe hacerse en el tiempo mínimo posible. En caso de dispositivos cuya falta, avería o reflectividad menor a la especificada generen peligro de accidentes, la sustitución debe ser inmediata, colocándose una provisional.

La señalización horizontal debe ser inspeccionada semestralmente, para comprobar las condiciones de reflectividad de las marcas viales en caso que esta sea inferior a lo especificado en las normas de mantenimiento para carreteras concesionadas, la señalización debe ser nuevamente elaborada en un término no mayor a 30 días calendario.

11.- CARGAS SOBREDIMENSIONADAS Y PELIGROSAS

El transporte de cargas sobredimensionadas y peligrosas será autorizado por el Instituto Nacional de Vías, previo acuerdo con El Concesionario.

El transportador interesado se dirigirá al Instituto Nacional de Vías, con los datos referentes al transporte que desea realizar. El Instituto solicitará al Concesionario el análisis técnico pertinente, para establecer las condiciones en las cuales deberá ser hecho el transporte y la tarifa a ser cobrada. Estas condiciones serán sometidas al Instituto Nacional de Vías que analizará y decidirá sobre su aprobación. Una vez aprobada la solicitud, se oficializará el permiso de tránsito, debiendo El Concesionario garantizar el apoyo material, humano y logístico necesario para acompañar la operación.

Debe disponer de un Plan de Contingencias para la atención de accidentes de vehículos que transportan cargas peligrosas.

12.- COMUNICACION TELEFONICA.-

Se instalará un sistema de comunicaciones inhalámbrico para prestar servicio en la vía a través de cabinas dotadas con equipos telefónicos que permitan al usuario comunicarse con el centro de control operacional. Este servicio es gratuito.

13.- PAISAJISMO.-

En toda área no pavimentada, deberá haber recubrimiento vegetal. Debe mantenerse vegetación con altura no mayor a 30 cms.en zonas cercanas a la vía, que puedan constituirse en obstáculo para la visibilidad. El producto de la poda debe ser retirado en el termino de 24 horas como máximo.

26

282 14

14.- ILUMINACION.-

El sistema de iluminación de las estaciones de peaje, pesaje y áreas de servicio público debe presentar una eficiencia mínima del 95 % medida en función del número de horas de lámparas en funcionamiento, frente al número de lámparas existentes.

15.- LIMPIEZA.-

La vía debe estar permanentemente libre de basuras, desperdicios o desechos de cualquier tipo. El concesionario debe garantizar la colocación de los materiales, producto de la limpieza, en un sitio apropiado, de acuerdo con las normas relativas a la protección del medio ambiente. En este servicio podrá utilizar medios mecanicos y personal o la contratación de microempresas para la ejecución por medios manuales.

16.- VIGILANCIA.-

16.1.- COBERTURA.- El Concesionario debe mantener un cuerpo de vigilancia que preste servicio en todas las instalaciones de la vía. Esta vigilancia será permanente en los puestos de peaje y permanente o rotativa en las demás instalaciones.

16.2.- POLICIA VIAL.- El Concesionario debe establecer un sistema de coordinación con la Policía Vial de manera que ésta pueda desempeñar sus funciones de Ley. Para ello se podrá establecer un convenio de operación, con el fin de acordar el soporte logístico que este cuerpo policial requiere para prestar su servicio.

16.2.1.-ORGANIZACION.-Se prevé en este proyecto la siguiente organización:

- Un oficial
- Un suboficial
- Doce agentes
- Cuatro vehiculos de patrulla, de cilindraje superior a 2.300 c.c. de doble cabina o camperos.
- Ocho motocicletas, con cilindraje mínimo de 400 c.c.
- Equipos de radiocomunicación para vehiculos.
- Cuatro alcoholímetros
- Cuadro radares para control de velocidad
- Ocho vallas
- Cincuenta conos de señalización
- Treinta chalecos reflectivos
- Doce linternas con caperuza roja
- Cuatro altoparlantes
- Cuatro cajas de herramienta

Los equipos de velocidad y alcohol deben estar acompañados de impresoras para la expedición de las boletas de infracción.

16.2.2 .- SUMINISTROS.- Los aportes que hace el Instituto Nacional de Vías, y que durante la concesión deben ser atendidos como mínimo por el Concesionario son:

A.- Viáticos por treinta días al mes para cada unidad del personal, en servicio en la vía según tabla de valores establecida a la fecha, en el Decreto No. 57 del 10 de enero de 1994, ver Volumen IV, anexos, incrementados en la misma proporción de crecimiento del salario mínimo, a la fecha de causación.

27

B.- Suministro de vehículos y equipo, con promedio de vida útil de seis años.

C.- Mantenimiento de los vehículos y el equipo.

Los suministros para la Policía Vial deberán efectuarse así:

- Para los tramos de carretera en los que se entregen casetas de peaje al iniciar la Etapa de Construcción, a más tardar cuatro (4) meses después de suscrita el acta de iniciación de esta etapa en el respectivo tramo.

- Para los tramos de carretera en los que no se entreguen casetas de peaje al iniciar la Etapa de Construcción, a partir de la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Operación del respectivo tramo.

17.- INFORMES

El Concesionario enviará al Instituto Nacional de Vías los siguientes informes:

INFORME	UNIDAD DE TIEMPO	PERIODICIDAD
Recaudo de peaje	día	semanal
Casetas en servicio	hora	semanal
Volumen de tránsito en los peajes por categorías de vehículos	hora	semanal
Vehículos en el pesaje	día	semanal
Traslado de accidentados	día	mensual
Servicio de grúa	día	mensual
Inspección de la vía	día	mensual
Mantenimiento de la vía	semana	mensual
Servicio de comunicación	semana	mensual
Problemas generales de la operación por evento		mensual

El Concesionario se obliga además a entregar al Instituto Nacional de Vías, los estados financieros del fideicomiso debidamente auditados, trimestralmente, dentro de los veinte (20) días siguientes a la finalización de cada trimestre, acompañados de los documentos de soporte.

18.- INICIACION DE LA OPERACION.-

La operación del proyecto y de sus servicios conexos, se iniciará cuando el Instituto Nacional de Vías haya autorizado previamente su funcionamiento, una vez que hubiese verificado que los trabajos de construcción estén terminados en su

totalidad o por tramos completos según se haya aceptado en la oferta y se hayan llenado los requisitos a que se refiere este reglamento.

95 15 28/3

Para este, el Concesionario notificará por escrito la terminación de los trabajos y haber cumplido los requisitos mencionados. El Instituto Nacional de Vías por medio de los representantes que para tal efecto designe, verificará dentro de los diez (10) días hábiles siguientes que los trabajos estén debidamente terminados y llenados los requisitos para la operación y explotación del proyecto. De ser así, el Instituto Nacional de Vías autorizará a El Concesionario el inicio de la operación y explotación del proyecto, levantándose el acta correspondiente.

18.1 MANTENIMIENTO DE LAS CALZADAS EXISTENTES.-
Si los tramos de carretera concesionados incluyen calzadas existentes, el Concesionario deberá iniciar el mantenimiento y conservación de la misma, en la fecha en que se firme el acta de iniciación de la construcción.

18.2 INICIACION DE RECAUDOS DE PEAJE.-
Si en los tramos de carretera concesionados, existe y está en funcionamiento, en la fecha de iniciación de la construcción, una caseta de peaje, el Concesionario tendrá derecho al recaudo del producto de ésta caseta, sin modificar el esquema tarifario vigente, a partir de la fecha en que se firme el acta de iniciación de la construcción, si existe manifestación expresa sobre la caseta en estos pliegos de condiciones.

18.3 SISTEMA DE CASETAS DE PEAJE PARA LA OPERACION.-
El Concesionario incorporará en la operación del proyecto el sistema de cobro de su propuesta, incluyendo las casetas de peaje construidas por él y el esquema tarifario establecido en su propuesta y aprobado por el Instituto Nacional de Vías, una vez termine la etapa de construcción y las obras hayan sido aceptadas por El Instituto Nacional de Vías.

El Concesionario podrá utilizar las casetas existentes en el proyecto, dentro del sistema de cobro que establezca en su propuesta.

18.4 INICIACION PARCIAL DE LA OPERACION.-

Si, en el sistema de cobro establecido en su propuesta, el Concesionario incluye dos o más casetas de peaje en el proyecto, podrá poner en funcionamiento en forma parcial, la parte del proyecto relacionada a cada caseta, de acuerdo con lo establecido en los pliegos y en su propuesta. Sin embargo, mientras no se haya terminado en forma total la etapa de construcción, el Concesionario no recibirá ninguna compensación a sus ingresos, en caso de que el volumen de tránsito real fuere inferior al volumen mínimo esperado.

18.5 MANEJO COMERCIAL DE LAS TARIFAS.-
El Concesionario manejará libremente la comercialización del cobro del peaje, pudiendo establecer sistemas de prepago o postpago o tarifas diferenciales de acuerdo con la hora de uso de la vía.

19.- AREAS DE SERVICIOS AL PUBLICO.-

Se construirán y dotarán dos restaurantes con un área aproximada de 100 metros cuadrados. Estos restaurantes

tendrán servicio de alimentos, cafetería, parqueo, sanitarios y teléfono público.

Se construirá en el corregimiento de Loma Arena un puesto de socorro que consta de una sala de espera, recepción, sala de curaciones, sala de emergencia, lavatorio para los médicos, cocina, lavadero, cuarto de ropas, oficina del director, oficina administrativa y dormitorios con capacidad para ocho camas, un estar, comedor, baños para hombres y mujeres con sus servicios completos, parqueaderos para ambulancias y para el público.

20.- PARADEROS.-

En caso necesario, se deberán disponer de paraderos para automotores de transporte público de pasajeros, en sitios que lo ameriten por la demanda, según detalles de cada proyecto específico.

Los paraderos estarán ubicados fuera de las calzadas, en un sobreancho, con sus correspondientes carriles de salida y retorno a la circulación de la vía, según el anteproyecto y dispondrán de un área cubierta, de mínimo 8 mts 2.

21.- SEGUROS.-

Con el pago de la cuota de peaje el Concesionario suministrará durante el recorrido del tramo de la vía objeto de la Concesión, un seguro que amparará a los vehículos por daños totales o parciales superiores a $ 500.000 causados por: actos de grupos subversivos o terroristas, derrumbes, caídas de piedras y rocas, caídas o daños de puentes y túneles, daño súbito de la carretera, avalanchas, aluviones, gastos de grúa y lucro cesante de vehículos de servicio público y por la muerte o incapacidad total y permanente a ocupantes de los vehículos amparados, por la suma de $ 5.000.000 sin deducibles.

22.- SUPERVISION DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.-

El interventor representante del Instituto Nacional de Vías supervisará que la obra en todas sus partes se conserve en un nivel óptimo de servicio conforme con los requisitos exigidos, y dará por escrito a El Concesionario, las instrucciones requeridas para corregir las deficiencias que hubiese observado, las que El Concesionario estará obligado a atender de inmediato.

23.- EXPLOTACION DE LOS PREDIOS DE LA ZONA DE CARRETERA .-

El Concesionario no podrá explotar predios de la zona de carretera sin previa autorización por escrito y para cada instalación en particular del Instituto Nacional de Vías.

Las instalaciones a que se refiere el párrafo anterior incluyen paradores, zonas de mantenimiento y talleres, gasolineras, restaurantes, hoteles y cualquier otra instalación que represente un servicio o una actividad complementaría a la operación del proyecto concesionado.

Para la instalación de cualquier servicio complementario, el Concesionario solicitará por escrito al Instituto Nacional de Vías autorización en la que deba incluir las especificaciones de operación y mantenimiento del servicio.

94 16 284

El Instituto Nacional de Vías, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de presentación de la solicitud, autorizará por escrito, si lo considera procedente, la instalación y explotación del respectivo servicio.

El Instituto Nacional de Vías está facultado para verificar, a través de los representantes que para tal efecto designe, que las instalaciones correspondientes a las actividades o servicios complementarios, satisfagan los requisitos de operación y mantenimiento estipulados en las especificaciones con las que fue aprobada su instalación, quedando obligado el Concesionario a disponer lo necesario para subsanar las deficiencias que hubieren observado los representantes del Instituto Nacional de Vías.

En igual forma no podrán construirse edificios, colocarse postes, vallas publicitarias, cercas y demás obras dentro de los predios de la zona de carretera, ni instalarse anuncios en éste o en los terrenos adyacentes al mismo, sin la autorización expresa y por escrito del Instituto Nacional de Vías.

24.- RESPONSABILIDAD.-

El Concesionario será directamente responsable de los accidentes o daños a personas y bienes que resulten por actos propios o de su personal, maquinaria o equipos, debidos a la deficiencias en la operación, mantenimiento, conservación o reparación de la obra concesionada.

En ningún caso se podrá directa o indirectamente ceder, contratar, hipotecar ni en manera alguna gravar o enajenar la concesión, los derechos de ella conferidos, edificios o servicios auxiliares, dependencias o accesorios en todo o en parte, sin la autorización expresa, previa y por escrito de El Instituto Nacional de Vías.

25. REVERSION

Al vencimiento de la etapa de operación, los bienes afectados a la concesión en los que se incluyen: los predios de la zona de carretera, la obra civil: calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte y señales, las casetas de peaje y sus áreas de servicio y los equipos instalados para la operación del proyecto, revertirán al Instituto Nacional de Vías, sin costo alguno, libres de todo gravamen y con un Indice de Estado que alcance una calificación mínima de 4.0 puntos de acuerdo con las Normas para Mantenimiento de Carreteras concesionadas y el procedimiento para determinar el Indice de Estado de un pavimento de concreto asfáltico, anexas a éstos Pliegos de Condiciones.

No obstante, el Instituto Nacional de Vías, al vencimiento de la etapa de operación, podrá comprar al Concesionario, los bienes muebles o inmuebles distintos a los enumerados en la cláusula anterior, que sean necesarios para la operación del proyecto: plantas de asfalto, trituradoras, maquinaria, vehículos etc.. El Concesionario no estará obligado a vender los bienes expuestos al Instituto Nacional de Vías.

De igual forma, reconocerá las mejoras realizadas en los predios de la zona de carretera tales como estaciones de servicio, restaurantes, hoteles paradores etc..

26.- DISPOSICIONES LEGALES.-

El Concesionario realizará los actos y prestará los servicios técnico-administrativos que requiera para la administración, operación, mantenimiento, conservación y reparación de la obra concesionada, sujetándose a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes.

El Concesionario deberá informar de inmediato y por escrito al Instituto Nacional de Vías y demás autoridades competentes sobre cualquier anomalía o violación a las disposiciones legales aplicables al área del proyecto, así como cualquier perturbación del orden público que afecte el proyecto o la demanda vehicular sobre él. Deberá adoptar las medidas necesarias para cooperar al restablecimiento de la normalidad y/o al cumplimiento de dichas disposiciones.

Las obligaciones fiscales, nacionales o locales que se originen o deriven de la concesión, o del cobro de las tarifas de peaje, serán a cargo del Concesionario.

Todo lo establecido en este reglamento, debe cumplirse sin perjuicio de las demás obligaciones que el Concesionario tenga en cumplimiento de las leyes vigentes de la República de Colombia.

27.- AJUSTE A LA MONEDA CIRCULANTE

Para considerar la disponibilidad de dinero fraccionario en moneda legal, en los ajustes de las tarifas de peaje, de acuerdo al procedimiento establecido en los pliegos de condiciones, se aproximará el resultado al cien más cercano.

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Instituto Nacional de Vías Director General I. N. V.

24 AGO. 1994

GUILLERMO GAVIRIA CORREA
Director General

POR EL CONCESIONARIO

Juan Ignacio Gómez N.
Representante Legal

ANEXO AL CONTRATO No. 1072 DE 1998

CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO PARA LA GARANTIA

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA
SECTOR SANTA VERONICA - LOMITA ARENA

AÑOS	BUSES	CAMIONES	C2P	C3P	C4P	C5P	TOTAL
1998	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1999	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2001	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2002	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2003	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2004	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2005	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2006	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2007	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2008	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2009	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2010	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2011	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2012	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2013	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2014	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2015	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2016	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2017	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2018	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2019	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2020	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2021	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2022	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2023	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2024	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2025	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2026	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2027	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2028	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2029	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2030	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

285

92

ANEXO AL CONTRATO No. 503 DE 2 AGO. 1994
CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA
CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO MAXIMO APORTANTE A LA CONCESION
SECTOR BARRANQUILLA - PTO COLOMBIA

AÑO	TPD TOTAL	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C-2P	C-2G	C3-4	C-5	>C-5
1993	5145	3859	380	926	491	396	19	9	9
1994	5242	3917	385	940	498	404	19	9	9
1995	5300	3975	371	954	506	410	19	10	10
1996	5480	4095	377	999	513	446	19	10	10
1997	5833	4374	408	1050	556	451	21	10	10
1998	6292	4719	440	1133	600	487	23	11	11
1999	6386	4790	447	1150	609	494	23	11	11
2000	6482	4862	454	1167	618	502	23	12	12
2001	6579	4935	461	1184	628	509	24	12	12
2002	6679	5009	467	1202	637	517	24	12	12
2003	6779	5084	474	1220	647	525	24	12	12
2004	6880	5160	482	1238	656	533	25	12	12
2005	6983	5237	489	1257	666	540	25	13	13
2006	7089	5316	496	1276	676	548	26	13	13
2007	7194	5396	504	1295	686	557	26	13	13
2008	7302	5477	511	1314	697	565	26	13	13
2009	7412	5559	519	1334	707	574	27	13	13
2010	7523	5642	527	1354	718	582	27	14	14
2011	7635	5727	534	1374	728	591	27	14	14
2012	7750	5813	543	1395	739	600	28	14	14
2013	7866	5900	551	1416	750	609	29	14	14

NOTA: Se aumento entre el año 97 y 98 esta basado en el trafico atraido cuando se termine el sector anillo vial - Loma Arena

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

18

786

ANEXO AL CONTRATO No. 1433 DE 1996

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO PARA LA GARANTIA

SECTOR BARRANQUILLA - PTO COLOMBIA

AÑO	TPD TOTAL	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C2P	C3P	C4P	C5P	C6P	C7P	C8P	C9P	C10P	C11P	C12P
1996	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1997	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1998	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1999	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2000	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2001	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2002	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2003	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2004	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2005	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2006	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2007	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2008	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2009	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2010	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2011	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2012	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2013	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2014	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2015	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2016	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2017	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2018	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2019	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2020	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2021	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2022	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2023	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2024	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
2025	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

1072B

ANEXO AL CONTRATO No. 503 DE 23 AGO. 1994

CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO MAXIMO APORTANTE A LA CONCESION

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

SECTOR SANTA VERONICA - LOMITA ARENA

AÑOS	TPDS TOTAL	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C-2P	C-2G	C 3-4	C 5	>C 5
1993	1612	1209	113	290	154	125	8	3	3
1994	1666	1249	117	300	159	129	8	3	3
1995	1721	1290	120	310	164	133	8	3	3
1996	1777	1333	124	320	170	138	8	3	3
1997	2274	1706	159	409	217	176	8	4	4
1998	2787	2090	195	502	266	216	10	5	5
1999	2879	2159	202	518	275	223	10	5	5
2000	2974	2231	208	535	284	230	11	5	5
2001	3072	2304	216	553	293	238	11	6	6
2002	3174	2380	222	571	303	246	11	6	6
2003	3278	2459	229	590	313	254	12	6	6
2004	3387	2540	237	610	323	262	12	6	6
2005	3498	2624	245	630	334	271	13	6	6
2006	3614	2710	253	650	345	280	13	7	7
2007	3733	2800	261	672	356	289	13	7	7
2008	3856	2892	270	694	368	298	14	7	7
2009	3983	2988	279	717	380	308	14	7	7
2010	4115	3086	288	741	393	318	15	7	7
2011	4251	3188	298	765	406	329	15	8	8
2012	4391	3293	307	790	419	340	16	8	8
2013	4536	3402	318	816	433	351	16	8	8

NOTA: El aumento entre el año 97 y 98 esta basado en el trafico atraido cuando se termine el sector anillo vial - Lomita Arena

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

19

287

ANEXO AL CONTRATO No. [illegible] DE [illegible]

CUADROS DE CANTIDADES DE OBRA; PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL — CUADRO No. 2

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

SECTOR PUERTO COLOMBIA - LOMITA ARENA

HOJA 1 DE 1

	1P1	Limpieza de alcantarillas	u	320	65,000	20,800,000.00
	1P2	Roceria y limpieza	Ha	100	280,000	28,000,000.00
2	2P	Excavacion en material comun de cortes, canales y prestamos	m3	11,130	2,000.05	22,260,566.50
2	2P	Transporte de material de excavacion	m3-Km	111,300	317.20	35,304,360.00
3	3P	Terraplenes	m3	5,570	2,000.05	11,140,278.50
	4P	Excavacion para reparacion del pavimento existente	m3	4,100	3,124.55	12,810,955.00
	16P	Transporte de materiales petreos para concreto asfaltico	m3-Km	3,101,000	317.20	983,637,200.00
23	23P	Concreto asfaltico para parcheo	m3	4,100	74,999.90	307,499,990.00
23	23P	Concreto asfaltico capa de rodadura	m3	47,210	71,500	3,375,515,000.00
23	23P	Concreto asfaltico capa de base	m3	4,100	71,500	293,150,000.00
30		Excavaciones varias sin clasificar	m3	2,000	10,584.50	21,169,200.00
32		Concreto clase F(f'c = 140 k/cm2)	m3	1750	89,999	157,498,250.00
32		Concreto clase G (ciclopeo)	m3	2090	63,000.60	131,671,254.00
40		Tuberia. Diametro 0.90 m	ml	200	99,999.90	19,999,980.00
43	43P1	Cuneta bordillo	m3	5,300	111,586.80	591,410,040.00
47	47P	Suministro e instalacion de defensas metalicas	ml	100	65,068.35	6,506,835.00
47	47P	Terminales para defensas metalicas	ml	6	40,499.55	242,997.30
	51P	Suministro e instalacion de señales verticales	U	320	62,500.10	20,000,032.00
	51P2	Suministro e instalacion de tachas reflectivas	U	21,200	6,500	137,800,000.00
	55P	Lineas de demarcacion continua	ml	106,000	390	41,340,000.00
	55P	Lineas de demarcacion discontinua	ml	32,000	416	13,312,000.00
		VALOR TOTAL				6,229,067,001.30

NOTA: PRECIOS DE MAYO DE 1994

NO INCLUYE IVA

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

DIRECTOR GENERAL

Instituto Nacional de Vías — Director General — I. N. V.

POR EL CONCESIONARIO

Juan Umaro Gómez H.

REPRESENTANTE LEGAL

88

ANEXO AL CONTRATO No 503 DE 24 AGO. 1994

CUADROS DE CANTIDADES DE OBRA, PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL — **CUADRO No. 3**

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

SECTOR LOMITA ARENA - SANTA CATALINA

	1P1	Limpieza de alcantarillas	u	35	65,000	2,275,000
	1P2	Rocería y limpieza	Ha	6.0	260,000	1,560,000
	4P	Excavacion para reparacion del pavimento existente	m3	950	3,124.55	2,968,322.50
	16P	Transporte de materiales petreos para concreto asfaltico	m3-Km	232,050	317.20	73,608,260
23	23P	Concreto asfaltico para parcheo	m3	950	74,969.60	71,249,620
23	23P	Concreto asfaltico capa de rodadura	m3	4,800	71,500	328,900,000
23	23P	Concreto asfaltico - capa de base	m3	1,080	71,500	77,220,000
30		Excavaciones varias sin clasificar	m3	1,250	10,584.60	13,230,750.00
45	45P	Geotextil	m2	5,000	1,983.80	9,919,000
45	45P	Material filtrante	m3	1,250	7,932.60	9,915,750
		VALOR TOTAL				590,844,702.50

NOTA: PRECIOS DE MAYO DE 1994
NO INCLUYE IVA

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

Instituto Nacional de Vías — Director General

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

20 288

ANEXO AL CONTRATO No. 503 DE 24 AGO. 1994
CUADROS DE CANTIDADES DE OBRA, PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL — **CUADRO No. 1**
CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA
SECTOR BARRANQUILLA - PUERTO COLOMBIA

HOJA 1 DE 1

	4P	Excavacion para reparacion del pavimento existente	m3	1,300	3,124.55	4,061,915
	16P	Transporte de materiales petreos para concreto asfaltico	m3-Km	1,219,300	317.20	386,761,960
23	23P	Concreto asfaltico para parcheo	m3	1,300	74,999.60	97,499,480
23	23P	Concreto asfaltico capa de rodadura	m3	16,900	71,500	1,208,350,000
43	43P1	Cilleta bordillo	m3	500	111,586.80	55,793,400
47	47P	Suministro e instalacion de defensas metalicas	ml	50	65,068.38	3,253,419
47	47P	Terminales para defensas metalicas	ml	2	40,499.55	80,999.10
	51P2	Suministro e instalacion de tachas reflectivas	U	10,400	6,500	67,600,000
	56P	Lineas de demarcacion continua	ml	58,000	390	22,620,000
	55P	Lineas de demarcacion discontinua	ml	19,000	416	7,904,000
		VALOR TOTAL				1,853,925,173.10

NOTA: PRECIOS DE MAYO DE 1994
NO INCLUYE IVA

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Instituto Nacional de Vías — Director General — I. N. V.

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

Juan Manuel Gómez H.

REPRESENTANTE LEGAL

87

2/
89

22

290

23

291

24

2

২৫

93

26

94

INFORME SUPERVISION ACCION POPULAR

La expedición de la Licencia Ambiental del proyecto concedida por el Ministerio de Ambiente a través de la Resolución Nº 1630 del 24 de agosto de 2009 y las autorizaciones y permisos para la ocupación y construcción en zonas de playa fueron otorgadas por la Dirección General Marítima – DIMAR, mediante las Resoluciones 0021 del 28 de enero de 2010 y 0186 del 28 de mayo de 2010, respectivamente.

JUSTIFICACION TECNICA DEL PROYECTO

El proyecto denominado Anillo Vial Túnel de Crespo, se diseñó como respuesta a los graves problemas de erosión costera en el Barrio Crespo y al desbordado problema de movilidad evidenciado en el acceso a la ciudad de Cartagena a través de la calle 70. Adicionalmente como mecanismo de compensación y mitigación de los impactos negativos generados por la infraestructura vial, se incluyó un parque lineal como respuesta a la necesidad de ampliar las zonas de esparcimiento y recreación de la ciudad.

En ese sentido el proyecto consiste en la construcción de un muro marginal con 7 espolones y el relleno hidráulico con un millón de metros cúbicos de arena producto de dragado, que sirven de protección al barrio frente a la erosión y al mismo tiempo permiten generar nuevas playas y zonas secas sobre las cuales construir un corredor vial y el denominado parque lineal, cumpliendo así los objetivos propuestos desde su diseño.

SITUACION DEL LITORAL ANTES DEL PROYECTO

[redacted]

SITUACION ACTUAL DEL PROYECTO

[redacted]

ANILLO VIAL MALECON DE CRESPO | Asesoría en Mitigación de Impacto Visual en el Diseño Paisajístico del Puente y Humanización del Parque del Proyecto ANILLO VIAL MALECON DE CRESPO (Corredor Vial Cartagena - Barranquilla 90A)

Dado que uno de los objetivos del proyecto es solucionar el problema de movilidad que presenta la calle 70, se evidencio la necesidad de separar el tráfico con destino al barrio Crespo y al aeropuerto, del que se dirige a Barranquilla y a la Zona Norte de la ciudad, lo cual se logra brindando una alternativa de movilidad que permita ingresar al Túnel de Crespo desde la Avenida Santander. El proyecto no tendría mayor sentido desde el punto de vista de la movilidad, si esa alternativa no fuera posible, pues el tráfico que sale o ingresa a la ciudad de Cartagena, continuaría usando indistintamente las vías internas del barrio Crespo.

De acuerdo con el otrosí N° 4, firmado el día 7 de noviembre de 2008, el INCO contrató con el Consorcio Vía al Mar, **las labores de diseño y construcción del Anillo Vial Túnel de Crespo, el cual incluyó el puente con la intersección con la avenida Santander,** y mediante el adicional N° 9 firmado el día 26 de junio de 2010, contrató su construcción, en desarrollo de los cuales el concesionario presentó al Ministerio del Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, toda la información necesaria para la expedición de la Licencia Ambiental del mismo, la cual le fue otorgada a través de la Resolución N° 1630 del 24 de agosto de 2009.

El proyecto se desarrolla en zonas de playa que tienen la condición de bienes de uso público, por ello se solicitó a la Dirección General Marítima – DIMAR, las autorizaciones y permisos correspondientes para la ocupación y construcción en zonas de playas, los cuales se otorgaron mediante las Resoluciones 0021 del 28 de enero de 2010 y 0186 del 28 de mayo de 2010.

En el Estudio de Impacto Ambiental se puede constatar claramente que la intersección sobre la Avenida Santander se realizaría a través de un puente (Pagina 2-23, Figura 2-13), razón por la cual a la luz del artículo décimo primero de la Licencia Ambiental, su construcción se encuentra autorizada por la misma.

Adicionalmente en los considerandos de la Licencia Ambiental (página 13) se hace referencia directa al puente sobre la Avenida Santander en los siguientes términos: *"De acuerdo con las exploraciones geotécnicas realizadas para el proyecto, se presentan los detalles correspondientes a la construcción del pavimento, del deprimido y **el puente sobre la Avenida Santander**..."*.

Adicionalmente la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, mediante oficio N° 4120-E2-48033 del 23 de septiembre de 2014, dirigido al Concejo de Cartagena, se pronuncia respecto a la existencia o no, de Licencia Ambiental para la construcción del puente en la intersección con la Avenida Santander, en los siguientes términos:

> *"Si bien en la Licencia ambiental no se tiene detallado el tipo de intersección, una vez verificada la información entregada en el Estudio de Impacto Ambiental EIA, radicado 4120-E1-40744 del 16 de abril del 2009, en lo que respecta a la descripción del proyecto (capítulo 2, numeral 2.4, ítem 2.4.1, página 2-23), el concesionario propuso que:*
>
> *Con base en la información entregada por el Concesionario en su debido momento, se evidencia que desde el inicio siempre **se tuvo contemplado como intersección la construcción de un puente sobre la Av. Santander**, y es de aclarar que la ANLA dentro de sus funciones no evalúa técnicamente los diseños planteados.*
>
> *Por lo anterior y como lo estipula el: **"ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO.-** La Licencia Ambiental que se otorga mediante esta providencia, ampara únicamente las obras o actividades descritas en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Plan de Manejo Ambiental presentado y en la presente Resolución. Cualquier modificación en las condiciones de la Licencia Ambiental, al Estudio de Impacto Ambiental o al Plan de Manejo Ambiental, deberá ser informado inmediatamente a este Ministerio para su evaluación y aprobación.*
>
> *Igualmente se deberá solicitar y obtener la modificación de la licencia ambiental cuando se pretenda usar, aprovechar o afectar un recurso natural renovable o se den condiciones distintas a las contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente resolución."*

IMPACTOS DEL PROYECTO

Dentro de las fichas de manejo que integran el Plan de Manejo Ambiental aprobadas en la Licencia Ambiental, se encuentra aprobada la ficha N° 5 denominada "Manejo Morfológico y Paisajístico", la cual tiene como objetivo atender todos los impactos al paisaje que genera la totalidad del proyecto. Es de vital importancia aclarar que el aspecto actual de las obras del puente de la intersección de la Avenida Santander, corresponde a las condiciones normales de una obra en pleno proceso construcción. Por ello en la construcción del muro de tierra armada de los terraplenes de acceso al mismo, se observan sacos exteriores que funcionan como formaleta, ya que la estabilidad de las capas que conforman el terraplén las da la Geomalla de refuerzo utilizada. Ahora bien, una vez terminadas las obras de los terraplenes, estos elementos quedaran cubiertos por el muro de fachada de terminación, sobre los cuales se realizará el correspondiente manejo paisajístico.

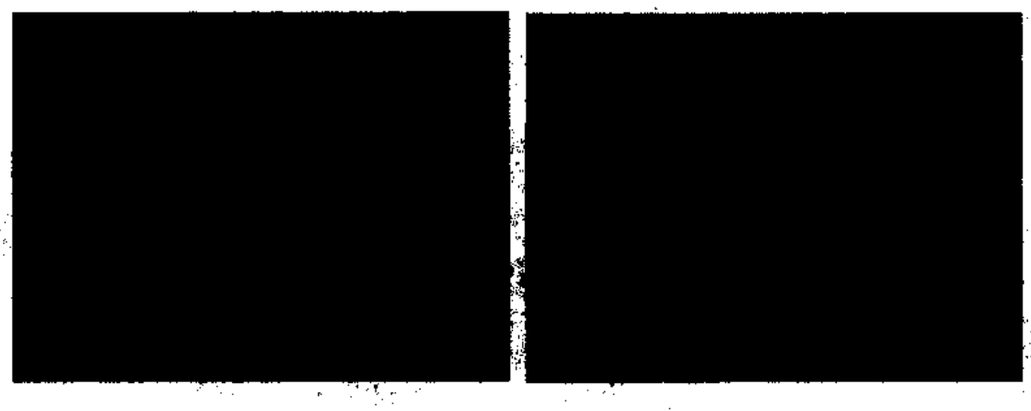
Adicionalmente el grado de afectación al paisaje con ocasión de la construcción del puente objeto de la acción, es mínima si se tiene en cuenta la amplitud del litoral marino en la ciudad de Cartagena, especialmente en el sector Marbella y el hecho de que su visibilidad solo se verá restringida respecto de las personas que se movilicen en vehículos automotores que transiten desde el centro hacia el barrio Crespo, usando la Avenida Santander, trafico que de acuerdo con los estudios realizados por el Consorcio Vía al Mar, solo representan el 30% del tráfico en este sentido vial y durante 20 segundos de su recorrido.

Lo anterior es así, por cuanto la longitud de las rampas que modifican el paisaje, es de solo 453 metros, que no son representativos frente a la totalidad del litoral de Cartagena y especialmente, frente a los cerca de 2.500 metros de nuevo frente marino que se generan en el barrio Crespo.

La vista solo se reducirá para quienes se trasladen en vehículos automotores desde y hacia Crespo, por cuanto quienes se movilicen a pie o en bicicleta podrán hacerlo a través del parque lineal, aprovechando el nuevo paisaje urbano generado por el proyecto y que incluye la vista al mar. Por su parte las personas que se dirijan desde Cartagena hacia la Zona Norte y Barranquilla y viceversa, podrán apreciarlo desde la Avenida Santander hasta el final del Túnel de Crespo en inmediaciones de la Bocana o en el sentido contrario.

Una vez finalizado el proyecto, el componente vial del mismo se constituirá en el eje principal de acceso a la ciudad, quedando la Avenida Santander como un eje secundaria hasta el punto donde finaliza el proyecto. Desde esta perspectiva, la vista al mar no se restringe respecto de quienes transitarán por el nuevo eje vial principal, como se evidencia en las siguientes fotografías:

Vista entrada a Cartagena desde Barranquilla, antes de ingresar al Túnel de Crespo



Vista entrada a Cartagena desde Barranquilla, después de pasar por el Túnel de Crespo

Las zonas bajas de los puentes con pilotes en las ciudades en Colombia, en su mayoría se han convertido en focos de inseguridad, donde se presentan con bastante frecuencia, robos, atracos, actos de delincuencia común, entre otros, así como lugares propicios para botar basuras, letrinas públicas y resguardos para personal de la calle, generándose con ello inseguridad para los habitantes de cada sector. Así la solución de diseño del puente sobre terraplén, está fundamentado en conceptos integrales ambientales, paisajísticos, sociales, de costo beneficio, para la ciudad. El diseño con terraplenes evita un deterioro en las condiciones de seguridad del entorno.

Como antecedente de esta situación, tenemos que el puente Romero Aguirre localizado a pocos metros del puente con la intersección de la Avenida Santander, presenta las condiciones de deterioro que el proyecto quiso evitar, como se evidencia en las siguientes fotografías:

La realidad que reflejan las fotografías anteriores, demuestran que los puentes sobre pilotes, se convierten en un problema para las ciudades, se vuelven en foco de inseguridad y deterioran el espacio público. Adicionalmente debemos señalar, que las imágenes señaladas no son exclusivas de la ciudad de Cartagena, razón por la cual por ejemplo en el caso de Bogotá, se expidió el Acuerdo 008 de 2008, que persigue precisamente el cierre de las zonas bajas de los puentes. Así las cosas, mientras ciudades que ya han recorrido el camino de la construcción de puentes urbanos, se están cerrando con muros y terraplenes dichas zonas, por los problemas de seguridad y deterioro del medio ambiente, en Cartagena se solicita abrirlos desconociendo la realidad social de la ciudad y especialmente del sector.

Frente a las realidades que imponen los criterios de movilidad y seguridad aludidos, se consideró que el componente paisajístico debía ceder frente a los aspectos señalados anteriormente, debido a que la poca afectación a la visibilidad que genera la construcción del puente, es compensada sobremanera con la habilitación de un frente marino y zonas de espacio público anteriormente inexistentes, y con un adecuado manejo paisajístico de la zona del puente, en cumplimiento de lo establecido en la Licencia Ambiental para este

tipo de afectaciones. Adjuntamos Resumen ejecutivo del análisis de alternativas de manejo paisajístico y mitigación de impacto visual, Puente Avenida Santander.

El proyecto parte del ensanche del litoral del frente marítimo del barrio Crespo, el cual se destinará a obras de protección costera, corredor vial y una franja ambiental (Parque lineal), está última con las siguientes características:

- Parqueadero zona sur (contiguo a Marbella), con un área aproximada de 3300 m2, con capacidad para 88 vehículos, incluidos 6 parqueaderos para discapacitados.

- Zonas verdes y andén en parqueadero, con un área aproximada de 1240 m2.

- Un puente peatonal con rampa de acceso para discapacitados.

- Diez plazas de enlace en los remates viales del barrio con un área total aproximada de 1430 m2, las cuales conectaran con el Parque a través de senderos peatonales.
- Dos plazas para canchas polideportivas de dimensiones aproximadas de 17x30 metros cada una.

- Dos parques temáticos para juegos infantiles con la comodidad y seguridad necesarias.

- Un paseo peatonal con ancho promedio de 2.40 metros y una longitud aproximada 1457 metros.

- Una cicloruta con longitud de circulación de 2498 metros, la cual tendrá una baranda de seguridad en las zonas de aproximación al túnel.

- Dos zonas de baños para damas y caballeros con un área aproximada de 30 m2.

- Caminos peatonales dispuestos en formas circulares, a través de los cuales se realiza la conexión peatonal, entre el trazado en diagonal del barrio crespo con el Parque. Estos tienen una longitud de 2.375 m.

- Zonas verdes de aproximadamente 12.836 m2.

- Diversidad de árboles y arbustos de diferentes especies, como palmeras, almendros, uvita de playa, mangle rojo y flor de verano entre otros, lo cual fue debidamente concertado con el Establecimiento Púbico Ambiental de Cartagena (EPA).

- Cuenta con un tanque para la red contra incendios, cuya tapa superior está a una altura de 1,8 m del terreno, y que con un diseño acorde al entorno paisajístico, será utilizada para la realización de eventos lúdicos y deportivos.

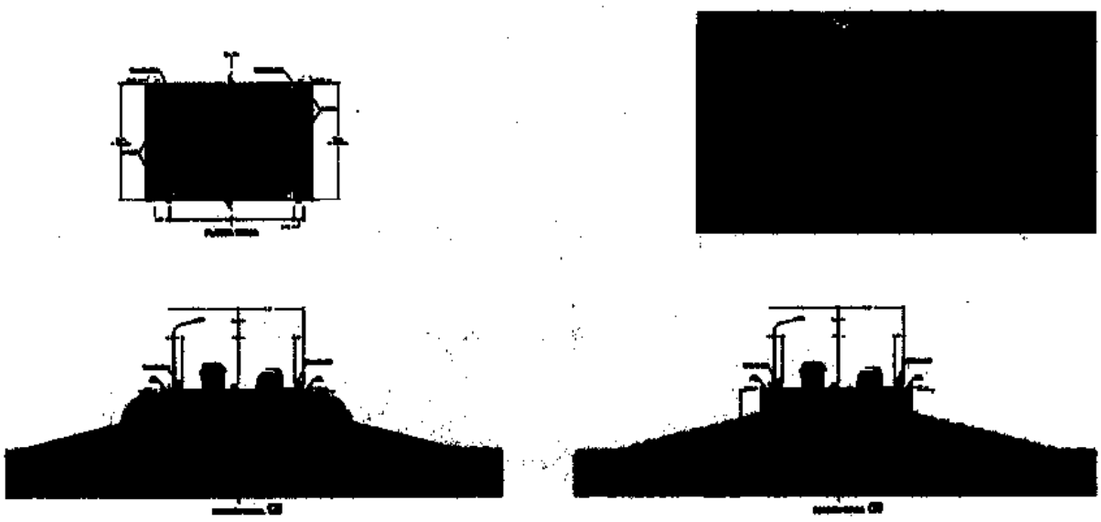
De lo anterior se desprende que con la ejecución de este proyecto urbano, el Barrio Crespo y la ciudad de Cartagena, contarán con una amplia zona que antes no existía, equipada con la infraestructura necesaria, para la práctica deportiva, recreación familiar o simplemente el disfrute pasivo de playas. En relación con lo expuesto debe recordarse que

en el frente costero del barrio Crespo, existía un área mínima de playa y en su gran mayoría la misma era inexistente, como consecuencia de la erosión generada por el mar en ese sector. Así el paisaje marino que se ve limitado con el puente de la intersección con la Avenida Santander, se ve ampliamente compensado no solo con las nuevas áreas de espacio público generados por el proyecto, sino también de manera específica con el nuevo paisaje marino generado por el proyecto en un frente de 2,5 kilómetros, el cual supera cuatro (4) veces el campo visual afectado.

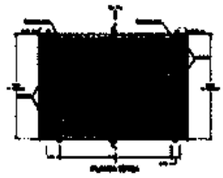
301

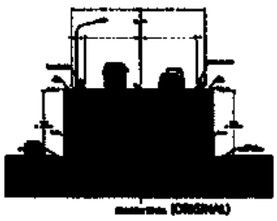
ALTERNATIVAS DE MITIGACION PAISAJISTICA PROPUESTAS

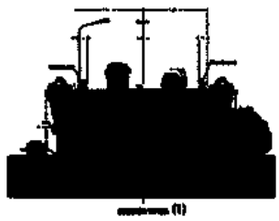
A continuación se presentan las alternativas de mitigación del impacto visual propuestas por el concesionario:



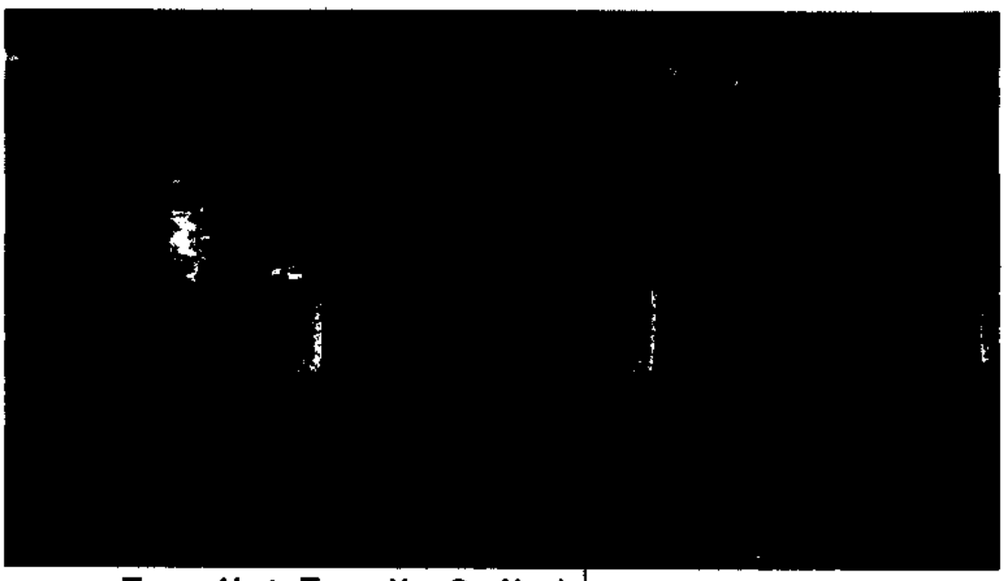
Tramo Norte de Terraplenes







Tramo Sur de Terraplenes



Tramo Norte Terraplén Opción 1

Muros Prefabricados en concreto (Pre-cast concrete panels retain landform).

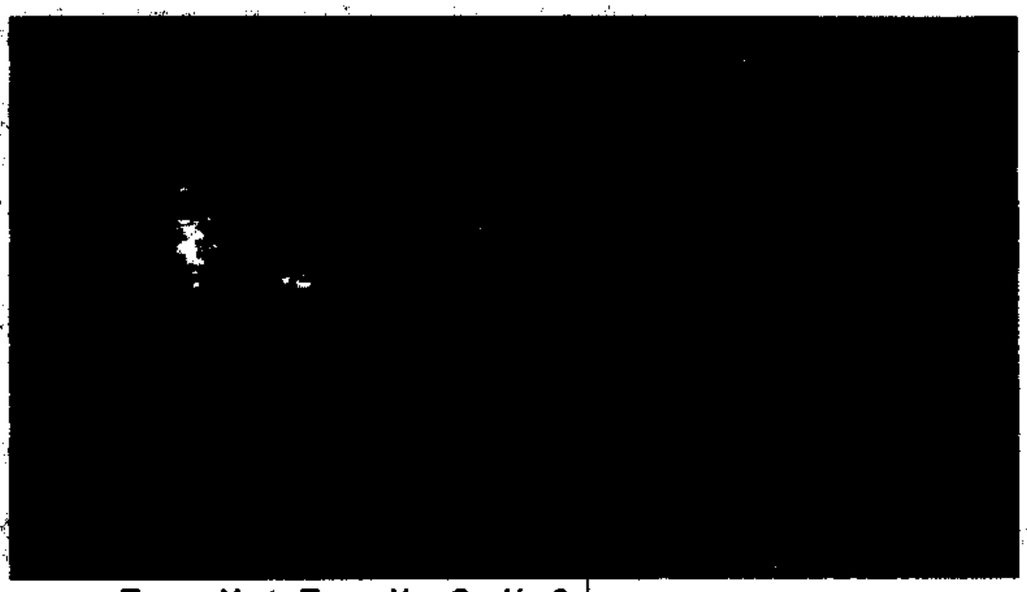
84

302

Tramo Norte Terraplén Opción 2

Muros en bloque de piedra coralina (Escarpa libre exterior inclinada)

Formado en Mitigación de Impacto Visual en el Diseño Paisajístico del Puerto y Humanización del Paseo del Proyecto ANILLO VIAL DE CRESPO del Corredor Vial Cartagena - Barranquilla SIA.



Tramo Norte Terraplén Opción 3

Muros bajos en ladrillo macizo. Muros de fondo en piedra coralina natural pegada con argamasa de cal y arena, dilataciones en ladrillo.

Formado en Mitigación de Impacto Visual en el Diseño Paisajístico del Puerto y Humanización del Paseo del Proyecto ANILLO VIAL DE CRESPO del Corredor Vial Cartagena - Barranquilla SIA.

Tramo Sur de Terraplén Opción 1

Prefabricados en concreto (Pre-cast concrete panels retain landform).

Tramo Sur de Terraplenes Opción 3

Muros bajos en ladrillo macizo. Muros de fondo en piedra caralina natural pegada con argamasa de cal y arena, dilataciones en ladrillo.

SOCIALIZACION DEL PROYECTO

A continuación se presentan las diferentes reuniones de socialización que se realizaron en la socialización del proyecto:

LUGAR	FECHA	TIPO DE REUNIÓN	DIRIGIDO A:
Iglesia Cristo Rey, Crespo	4-Mar-2008	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Funcionarios Alcaldía Cartagena y comunidad Crespo
Universidad de Cartagena	28-oct- 2009	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes facultad Ingenieria U de Cartagena
Iglesia Cristo Rey, Crespo	09-feb-10	Presentación del Proyecto Final Anillo Vial de Crespo	Comunidad, líderes comunitarios de Crespo
Alcaldía de Cartagena	09-feb-10	Presentación del Proyecto Final Anillo Vial de Crespo	Alcaldía Cartagena
Conjunto Linda Mar, Crespo	23-jun-10	Socialización de la obra en construcción Anillo Vial de Crespo	Propietarios Conjunto Linda Mar
Club Profesionales Cartagena	09-jul-10	Socialización de la obra en construcción Anillo Vial de Crespo	Habitantes Barrio Crespo
Oficina Atención al	09-jul-10	Socialización de la obra en construcción	Vendedores, Carperos de la

Usuario Crespo		Anillo Vial de Crespo	Playa de Crespo
Oficina Atención al Usuario Crespo	10-ago-10	Socialización de los avances del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Comité Cívico Barrio Crespo
Oficina Atención al Usuario Crespo	05-abr-11	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes U de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	27-abr-11	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes de la Armada
Oficina Atención al Usuario Crespo	17-may-11	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo y sus avances técnicos	Estudiantes de la Escuela Cadetes Almirante Colón
Oficina Atención al Usuario Crespo	18-may-11	Reunión de Información sobre los aspectos de interés del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Propietarios Conjunto Residencial Eliana
Oficina Atención al Usuario Crespo	18-may-11	Reunión de Información sobre los aspectos de interés del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Propietarios Conjunto Residencial Mar de los Morros
Oficina Atención al Usuario Crespo	24-ago-11	Socialización de los avances del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Funcionarios de la Personería Distrital de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	18-abr-12	Presentación del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes de la Veeduría No a la Corrupción
Oficina Atención al Usuario Crespo	23-abr-12	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Periodistas Periódico El Universal
Oficina Atención al Usuario Crespo	14-ago-12	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Vecinos del Proyecto en Crespo
Oficina Atención al Usuario Crespo	30-nov-12	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Director-Periodistas Diario El Universal
Oficina Atención al Usuario Crespo	31-ene-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Salvador Gaviota
Oficina Atención al Usuario Crespo	12-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Mar de los Morros
Oficina Atención al Usuario Crespo	12-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Club Profesionales de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	12-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Eliana
Oficina Atención al Usuario Crespo	13-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Costa Azul
Oficina Atención al	13-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del	Representantes Edificio La

Usuario Crespo		Proyecto Anillo Vial de Crespo	Playa
Oficina Atención al Usuario Crespo	13-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Conjunto Residencial La Caracucha
Oficina Atención al Usuario Crespo	13-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Los Corales
Oficina Atención al Usuario Crespo	22-ago-13	Resolver inquietudes	Comité Cívico y habitantes dela comunidad de Crespo
Oficina Atención al Usuario Crespo	24-sep-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Mar de los Morros
Proyecto Anillo Vial de Crespo	09-oct-13	Recorrido área del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Delegado Distrito de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	29-oct-13	Resolver inquietudes	Asocrespo
Secretaria Infraestructura Cartagena	13-nov-13	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Alcaldía de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	20-nov-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Los Corales
Periódico El Universal	29-marz-2014	Nota de Prensa Puente Avenida Santander	Comunidad
Oficina de Crespo	05-may-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Alba Sofia
Oficina de Crespo	07-may-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Residentes conjunto residencial Mar de los Morros
Oficina de Crespo	26-may-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Delegados Secretaría de Planeación Cartagena
Oficina de Crespo	11-jun-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio La Playa
Oficina de Crespo	11-jun-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Representantes Beach Club
Oficina de Crespo	3-jun-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Los Corales
Secretaria de Planeación	28-ago-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Secretaria de Planeación de Cartagena
Miembros CAMACOL	3 de sept- 14	Socializar el proyecto Anillo Vial Crespo.	Oficina atención al usuario

			Crespo
Miembros CAMACOL	16-sep-14	Socializar el proyecto Anillo Vial Crespo.	Instalaciones Camacol
Consejo de Cartagena	23-sep-14	Sesión especial para tratar tema de construcción del puente de la Avenida Santander (Proyecto Anillo Vial Crespo).	Consejo de Cartagena
Proyecto Anillo Vial de Crespo	17-oct-14	Visita Técnica al Proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes Gestión Ambiental SENA

REUNIONES REALIZADAS PARA LA SOCIALIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA DEL ANILLO VÍAL DE CRESPODURANTE EL MES DE NOVIEMBRE DE 2014

1. **Jueves 6 de noviembre hora 4:00 p.m. reunión en la sede de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de Bolívar SIABOL.**

   Participantes:
   Consorcio Vía al Mar, Interventoría INSEVIAL, Ingenieros y Arquitectos de Bolívar SIABOL.

   El Concesionario, presentó ante la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de Bolívar la solución estructural para la reparación del Túnel sumergido de Crespo, la cual se prevé totalmente autónoma, previendo que el potencial reactivo llegue causar un efecto nocivo en la estructura existente. Finalizada su exposición, los participantes de la Asociación solicitaron aclaraciones sobre la responsabilidad del Consorcio Vía al Mar y técnicas respecto a: Fuente de materiales, control de calidad, calidad del concreto utilizado etc., durabilidad de la obra, seguimiento realizado, a las cuales respondió el Consorcio Vía al Mar.
   El Director de la Interventoría expone las acciones y seguimientos realizados durante la construcción de la obra, por parte de la Interventoría de la Obra y concede la palabra al especialista patólogo de concreto de la Interventoría, con el objeto de que explique a los asistentes, la problemática presentada en los concretos del Túnel.
   Una vez aclarada todas las interrogantes, por parte de los asistentes, se acordó realizar una visita a la obra, por parte de los Ingenieros y Arquitectos de Bolívar, para el día 19 de Noviembre del 2014.
   El día 19 de noviembre del 2014, se llevó a cabo una visita de obra con la participación de los ingenieros de SIABOL, el Concesionario y la Interventoría con el objeto de recorrer la obra y mostrar el estado y avance del Túnel sumergido y el puente de la intersección con la Avenida Santander, en el recorrido se respondieron todas las dudas e interrogantes expresados por los ingenieros de SIABOL.

2. **19 de noviembre del 2014, hora 10:00 a.m. reunión en la Alcaldía Distrital de Cartagena.**

Participantes:
Alcalde Distrital, Senadores de Bolívar, Viceministro de Infraestructura, Consorcio Vía al Mar, DIMAR, Presidente del Concejo Municipal, Representante de los Gremios, Cámara de Comercio, Presidente de ASOBOL, Funcionarios de la ANI, Funcionarios de la Interventoría.

El Sr Alcalde Distrital, Dionisio Vélez hace una introducción con respecto al malestar presentado por la ciudadanía, con relación a la construcción de los terraplenes de acceso al puente de la Intersección con la Avenida Santander e informa que el Concesionario, presentará alternativas de paisajismo, para mitigar el impacto visual de los terraplenes.
El Viceministro de infraestructura, da una breve explicación a los presentes, sobre el movimiento de tráfico en el sector del puente.
A continuación el Arquitecto Pedro Ibarra, del Grupo Verde, hace una presentación mediante diapositivas del diagnóstico preliminar de las tres (3) alternativas paisajísticas analizadas por el Concesionario, con el fin de mitigar el impacto visual ocasionado con la construcción del puente. Al término de la exposición el Arquitecto Pedro Ibarra informa que la alternativa recomendada por el Consorcio es la número 3, la cual consiste en utilizar materiales acordes con la arquitectura de Cartagena.
Terminada su exposición el representante de los gremios, Rafael Del Castillo informa, que el proyecto presenta grandes beneficios a la ciudad, desde el punto de vista integral sin embargo considera, que se debe hacer una mayor socialización, con el fin de que la ciudadanía conozca el alcance del parque lineal y el diseño paisajístico presentado.
El Presidente del Consejo, solicita a la ANI,una compensación relacionada con la iluminación desde Cartagena hasta el peaje de Marahuaco, teniendo en cuenta la tarifa de $200 pesos, en que se aumentó el peaje y con ella se procedió a la iluminación entre Puerto Colombia y Barranquilla.
El Ingeniero Andrés Figueredo de la ANI, le informa al presidente del Concejo, que estudiará la propuesta formulada y se compromete que en un lapso de dos semanas podría tener una respuesta al respecto.
Finalmente, el Sr Alcalde hace una exposición general de la situación presentada, e insiste en una mayor socialización del proyecto, igualmente solicita que la compensación de la iluminación entre Cartagena y el Peaje de Marahuaco, debe ser una realidad y solicita al Gobierno Nacional su ayuda, considerando que Barranquilla cuenta con dicha iluminación.
Así mismo, se acuerda socializar la problemática del Puente de la Avenida Santander, con los Gremios de la ciudad el día 20 de noviembre a las 5:00 p.m. en la Alcaldía Distrital, el miércoles 26 de noviembre a las 8:00 a.m. con el Concejo Municipal y ese mismo día a las 4:00 p.m. en la sede de la Sociedad de Ingenieros de Bolívar.

El Alcalde Distrital, informa que una vez realizadas las reuniones de socialización anteriormente citadas, se hará una reunión definitiva el día viernes 28 de noviembre a las 11: 00 a.m. con la presencia de la Ministra de Transporte, con el fin de tomar una decisión definitiva con relación a los accesos del puente.

3. **19 de noviembre del 2014, hora 4:00 p.m. reunión en la Alcaldía Distrital de Cartagena.**

Participantes:

Representantes de los Gremios, Cámara de Comercio, concesionario, interventoría.

El Sr Rafael Castillo, representante de los gremios, hace una introducción de la problemática presentada con el puente Santander y le concede la palabra al concesionario para que exponga las alternativas de solución al respecto.

A continuación el Arquitecto Pedro Ibarra, del Grupo Verde, hace una presentación mediante diapositivas del diagnóstico preliminar de las tres (3) alternativas paisajísticas analizadas por el Concesionario, con el fin de mitigar el impacto visual ocasionado con la construcción del puente. Al término de la exposición el Arquitecto Pedro Ibarra informa que la alternativa recomendada por el Consorcio es la número 3, la cual consiste en utilizar materiales acordes con la arquitectura de Cartagena.
Terminada la exposición por parte del concesionario, algunos de los presentes hicieron preguntas al concesionario, recalcaron la importancia de tener una buena conectividad del puente con el peatón, solicitaron una mayor socialización del proyecto y consideraron que las alternativas de solución planteadas, le cambiaban totalmente el aspecto desde el punto urbanístico y de paisajismo del puente, factor en la que finalmente la gran mayoría de los representantes de los gremios, estuvieron de acuerdo.

4. **Miércoles 26 de noviembre hora 9:00 a.m. Concejo Municipal de Cartagena.**
   Participantes:
   Concejales en pleno, Concesionario e Interventoría.

   Se procedió a hacer un llamado a lista por parte del presidente del Concejo, teniendo en cuenta que era una sesión formal del Concejo y uno de sus puntos era analizar la problemática presentada en el Puente de la Avenida Santander.
   A continuación el Arquitecto Pedro Ibarra, del Grupo Verde, hace una presentación mediante diapositivas del diagnóstico preliminar de las tres (3) alternativas paisajísticas analizadas por el Concesionario, con el fin de mitigar el impacto visual ocasionado con la construcción del puente. Al término de la exposición el Arquitecto Pedro Ibarra informa que la alternativa recomendada por el Consorcio es la número 3, la cual consiste en utilizar materiales acordes con la arquitectura de Cartagena.
   Terminada la exposición, los miembros del Concejo procedieron algunos a cuestionar la obra y otros estuvieron de acuerdo con las alternativas presentadas por el Concesionario.
   El Concejal Alfredo Díaz Ramírez, informó que el Concejo es un órgano deliberativo y son voceros de la comunidad, así mismo se cuestionó preguntando ¿Que ha hecho el Concejo al respecto? finalmente planteó realizar una visita a la obra por parte de los Concejales, para que conozcan a fondo el estado de las mismas.
   El Concesionario, dió respuesta a cada una de las inquietudes y planteamientos presentados por los Concejales.

5. **Miércoles 26 de noviembre hora 4:00 a.m. en la sede de la Sociedad de Ingenieros y arquitectos de Bolívar SIABOL**
   Participantes:
   Ingenieros y arquitectos de Bolívar SIABOL, Concesionario e Interventoría.

   El presidente de la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de Bolívar, Alfredo Pineda, hace una introducción e informa a los asistentes, que de acuerdo con la reunión sostenida en la alcaldía el 19 de noviembre, se acordó realizar una presentación a los miembros de la

SIABOL, con relación a la problemática presentada, en el puente con la Avenida Santander y cede la palabra al Concesionario.
A continuación el Arquitecto Pedro Ibarra, del Grupo Verde, hace una presentación mediante diapositivas del diagnóstico preliminar de las tres (3) alternativas paisajísticas analizadas por el Concesionario, con el fin de mitigar el impacto visual ocasionado con la construcción del puente. Al término de la exposición el Arquitecto Pedro Ibarra informa que la alternativa recomendada por el Consorcio es la número 3, la cual consiste en utilizar materiales acordes con la arquitectura de Cartagena.
Terminada la exposición los miembros de SIABOL procedieron algunos a cuestionar la obra y otros estuvieron de acuerdo con las alternativas presentadas por el Concesionario.
El Ingeniero Víctor Segrera, propone al concesionario evaluar una alternativa, utilizando tubería de gran diámetro, con el fin de abrir unos boquetes en los accesos, para poder tener así una visual al mar. Así mismo considerar la posibilidad de construir locales comerciales debajo del puente.
Posteriormente un ingeniero de Siabol, informa que la mejor solución es diseñar una intersección a nivel y hace una presentación a mano alzada de su propuesta.
A continuación uno a uno, los ingenieros de Siabol, toman la palabra y exponen las inquietudes y dudas de la solución planteada, se hace énfasis que el proyecto debe tener en cuenta, la movilidad del peatón, sobre todo con los bañistas en las playas, su seguridad, buena iluminación del puente, siembra de especies nativas que le proporcionen sombra al peatón, considerando las elevadas temperaturas de la ciudad, igualmente le solicitan al concesionario evaluar la posibilidad de construir trampas de arena, con el objeto de que ésta en determinados periodo del año, no invada la vía, debido a las dunas que se conforman a lo largo del malecón.
Finalmente el Presidente de Siabol, informa que la posición oficial de la Sociedad de Ingenieros de Bolívar, no está de acuerdo, con la propuesta por el concesionario y así se lo hará conocer al Sr Alcalde de la ciudad en la reunión que se llevará a cabo en la Alcaldía Municipal de Cartagena el día 29 de noviembre del presente año.

6. **Viernes 28 de noviembre del 2014, hora 3:00 p.m. reunión en la Alcaldía Distrital de Cartagena.**

   Participantes:
   Ministra de Transporte, Alcalde Distrital, Senadores de Bolívar, Consorcio Vía al Mar, Presidente del Concejo Municipal, DIMAR, Representante de los Gremios, Cámara de Comercio, Presidente de SIABOL, Funcionarios de la ANI, Funcionarios de la Interventoría.

   El Sr Alcalde Distrital, Dionisio Vélez hace una introducción con respecto al malestar presentado por la ciudadanía con relación a la construcción de los terraplenes de acceso al puente de la Intersección de la Avenida Santander e informa que el Concesionario realizó una socialización del proyecto, con la SIABOL, con el Consejo y los gremios de la ciudad, con el fin de conocer su posición al respecto y tomar una decisión con relación a los terraplenes del puente.
   A continuación el Arquitecto Pedro Ibarra, del Grupo Verde, hace una presentación mediante diapositivas del diagnóstico preliminar de las tres (3) alternativas paisajísticas analizadas por el Concesionario, con el fin de mitigar el impacto visual ocasionado con la construcción del puente. Al término de la exposición el Arquitecto Pedro Ibarra informa que la alternativa recomendada por el Consorcio es la número 3, la cual consiste en utilizar materiales acordes con la arquitectura de Cartagena.

Terminada su exposición el representante de los gremios, Rafael Del Castillo informa que el proyecto presenta grandes beneficios a la ciudad, desde el punto de vista integral sin embargo considera que se debe hacer una mayor socialización, con el fin de que la ciudadanía conozca el alcance del parque lineal y el diseño paisajístico presentado.
Toma la palabra el presidente de Siabol e informa que la posición oficial de la Sociedad es que no está de acuerdo con la mitigación paisajística propuesta por el concesionario.
El Presidente del Consejo y el Alcalde de la ciudad, solicitan a la Ministra y a la ANI una compensación relacionada con la iluminación desde Cartagena hasta el peaje de Marahuaco, teniendo en cuenta la tarifa de $200 pesos en que se aumentó el peaje y con ella se procedió a la iluminación entre Puerto Colombia y Barranquilla.
La Ministra de Transportes, le informa al presidente del Concejo y al Alcalde que pueden contar con la iluminación solicitada, la cual la concretará con la nueva concesión 4G recientemente contratada.
Finalmente, el Sr Alcalde informa a los asistentes que analizada la situación y problemática presentada por la construcción de los accesos al puente Santander, y escuchado a los gremios, el Concejo y SIABOL, la decisión final que se toma es la de dejar los terraplenes como están previstos en los diseños iniciales, realizando una mitigación paisajística con materiales acordes con la arquitectura de la ciudad, de acuerdo con la alternativa 3 presentada por el Concesionario.

39

307

Bogotá,

Señores
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLIVAR
M. P. Dra. HIRINA MEZA RHENALS
E. S. D.

Medio de control:	Acción Popular
Radicado:	13001-23-33-000-2015-00019-00
Demandante:	Luis Antonio González Garcia
Demandados:	Consorcio Vía al Mar y Otros
Asunto:	Otorgo Poder

CAMILO MENDOZA ROZO, mayor de edad, domiciliado en Bogotá, identificado con la cédula de ciudadanía número 88.503.[illegible], obrando en ejercicio de las funciones de Coordinador del GIT Defensa Judicial (E), según Resolución [illegible]26 del 4 de febrero de 2015, conforme a lo establecido en el articulo 12 de la Resolución 1452 del 16 de diciembre de 2013, por medio de la cual se establecen las funciones del Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA** Establecimiento Público del Orden Nacional creado por Decreto 1800 de 26 de junio de 2003, transformado mediante el Decreto Ley 4165 de 2011, a través de este escrito a usted manifiesto que confiero poder especial, amplio y suficiente a la abogada **SOL MILENA DIAZ VILORIA,** identificada con la cédula de ciudadanía número 34.942.189, abogada en ejercicio, portadora de la Tarjeta Profesional No. 78.278 del Consejo Superior de la Judicatura, como abogada principal y a las abogadas **NATALIA RAMIREZ YEPES,** identificada con la cédula de ciudadanía número 41.959.551 y portadora de la Tarjeta Profesional No. 193.619 del Consejo Superior de la Judicatura y **DIANA MARCELA CABANZO SANCHEZ,** identificada con la cédula de ciudadanía número 53.124.877 y portadora de la Tarjeta Profesional No. 175.138 del Consejo Superior de la Judicatura como abogadas sustitutas, para que en nombre de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA,** asuman la defensa judicial en el asunto de la referencia hasta su terminación y realice todas las actuaciones posteriores a que haya lugar.

Por medio de este poder las doctoras **SOL MILENA DIAZ VILORIA, NATALIA RAMIREZ YEPES y DIANA MARCELA CABANZO SANCHEZ,** quedan facultadas para notificarse, contestar demanda, interponer recursos, renunciar, conciliar con base en la decisión que sobre el caso adopte el Comité de Conciliación de la Entidad, sustituir y reasumir el presente poder y las demás derivadas del artículo 77 del C. G. P.; conducentes para el cabal cumplimiento del mandato conferido.

Sírvase, Señor Juez, reconocer la personería a la doctora **SOL MILENA DIAZ VILORIA, NATALIA RAMIREZ YEPES y DIANA MARCELA CABANZO SANCHEZ,** en los términos y para los efectos del presente poder.

Atentamente,

CAMILO MENDOZA ROZO
Gerente de Defensa Judicial (E)
Agencia Nacional de Infraestructura

Acepto,

SOL MILENA DIAZ VILORIA
C.C. No. 34.942.189
T.P. No. 78.278 del C.S.J.

NATALIA RAMIREZ YEPES
C.C. No. 41.959.551
T.P. No. 193.619

DIANA M. CABANZO SANCHEZ
C.C. No. 53.124.877
T. P. No. 175.138

NOTARÍA 14
NOTARÍA 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL

El anterior escrito dirigido a: Tribunal

Fue presentado ante el suscrito

JORGE LUIS SUELVAS HOYOS
NOTARIO 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

Por: MENDOZA CAMILO

Identificado con C.C. 80803466

y T.P.

Bogotá, 05/05/2015 a las 04:13:28 p.m.

www.notariasenlinea.com
90G0TKVBQUABL40

z8l89b0B8lk8i

Mig

JORGE LUIS SUELVAS HOYOS
NOTARIO 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

NOTARÍA 14
NOTARÍA 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL

El anterior escrito dirigido a: Tribunal

Fue presentado ante el suscrito

JORGE LUIS SUELVAS HOYOS
NOTARIO 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

Por: DIAZ VILLAMIL MILENA

Identificado con C.C. 34942189

y T.P. 78276 C.S.J.

Bogotá, 05/05/2015 a las 04:13:55 p.m.

www.notariasenlinea.com
BB7SK5RKS84KJ9F8

y0k0n7k5m5mh5nm

Mig

JORGE LUIS SUELVAS HOYOS
NOTARIO 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

Camilo Mendoza

NOTARÍA 14
NOTARÍA 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL

El anterior escrito dirigido a: Tribunal

Fue presentado ante el suscrito

JORGE LUIS SUELVAS HOYOS
NOTARIO 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

Por: CABALLERO SANCHEZ DIANA MARCELA

Identificado con C.C. 53124677

y T.P. 178148 DE CSJ

Bogotá, 05/05/2015 a las 04:14:[illegible]

www.notariasenlinea.com
8ZBR6T28ZNE9UUSX

Mig

JORGE LUIS SUELVAS HOYOS
NOTARIO 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

NOTARÍA 14
NOTARÍA 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL

El anterior escrito dirigido a: Tribunal

Fue presentado ante el suscrito

JORGE LUIS SUELVAS HOYOS
NOTARIO 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

Por: RAMIREZ [illegible] NATALIA

Identificado con C.C. 41958531

y T.P. 183613 CSJ

Bogotá, 05/05/2015 a las [illegible]

www.notariasenlinea.com
[illegible]OCYQRUVGUSZH

JORGE LUIS SUELVAS HOYOS
NOTARIO 14 DEL CÍRCULO DE BOGOTÁ

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 326 DE 2015

( ) 04 FEB. 2015

"Por medio de la cual se hace un encargo en la Agencia Nacional de Infraestructura"

LA VICEPRESIDENTE ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA

En uso de sus facultades legales y en especial de las conferidas en la Resolución 655 del 9 de julio de 2013, y

CONSIDERANDO:

Que en la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura adoptada en el Decreto 665 de 29 de marzo de 2012, modificada por los Decretos 1746 y 2468 de 2013, existe una vacancia definitiva en el cargo de Gerente de Proyectos o Funcional Código G2 Grado 09 del Despacho del Presidente, ubicado en la Vicepresidencia de Jurídica; área de desempeño Defensa Judicial, según la Resolución 547 de 3 de abril de 2014.

Que según lo expuesto en el artículo 35 del Decreto 1950 de 1973: *"...Cuando se trata de vacancia temporal, el encargado de otro empleo solo podrá desempeñarlo durante el término de esta, y en el caso de definitiva hasta por el término de tres (3) meses, vencidos los cuales el empleo deberá ser provisto en forma definitiva. Al vencimiento del encargo, quien lo venía ejerciendo cesará automáticamente en el desempeño de las funciones de éste y recuperará la plenitud de las del empleo del cual es titular, si no lo estaba desempeñando simultáneamente..."*

Que el artículo 24 de la Ley 909 de 2004 establece que *"... los empleos de libre nombramiento y remoción en caso de vacancia temporal o definitiva podrán ser provistos a través del encargo de empleados de carrera o de libre nombramiento y remoción, que cumplan los requisitos y el perfil para su desempeño. En caso de vacancia definitiva el encargo será hasta por el término de tres (3) meses, vencidos los cuales el empleo deberá ser provisto en forma definitiva"*.

Que con el fin de atender adecuadamente las funciones del Despacho del Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, mientras se nombra su titular, se requiere encargar a un funcionario de la Entidad las funciones del cargo de Gerente de Proyectos o Funcional, Código G2, Grado 09, del Despacho del Presidente, ubicado en la Vicepresidencia de Jurídica; área de desempeño Defensa Judicial.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE :

40

308

"Por medio de la cual se hace un encargo en la Agencia Nacional de Infraestructura"

ARTÍCULO PRIMERO: Encargar a partir del 4 de febrero de 2015, al doctor **CAMILO MENDOZA ROZO**, identificado con la cédula de ciudadanía número 80.503.446, quien desempeña el cargo de Vicepresidente de Agencia Código E2 Grado 05 de la Vicepresidencia de Planeación Riesgos y Entorno de la Planta Global de la Agencia, de las funciones del cargo de Gerente de Proyectos o Funcional, Código G2, Grado 09, del Despacho del Presidente, ubicado en la Vicepresidencia de Jurídica; área de desempeño Defensa Judicial, hasta tanto se designe su titular, sin desligarse de las funciones propias del empleo del cual es titular.

PARÁGRAFO PRIMERO: Las funciones que deberán ejercerse en virtud de este encargo son las siguientes previstas en el artículo segundo de la Resolución N°576 del 13 de junio de 2013:

1. Formular políticas, planes, estrategias y directrices en materia de defensa judicial, procurando la protección de los intereses de la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. Diseñar e implementar, las metodologías requeridas para la defensa judicial, de acuerdo con las directrices institucionales y las normas vigentes.
3. Ejercer la representación legal de la Agencia en los procesos judiciales, policivos y administrativos en los que esta sea parte activa o pasiva, ser apoderado de la misma, así como otorgar poderes a los abogados de la Entidad para llevar la representación judicial de la Agencia.
4. Realizar la defensa judicial y hacer seguimiento a los procesos judiciales, policivos y administrativos en los cuales sea parte la Entidad por activa o por pasiva, así como controlar y hacer seguimiento a los trámites prejudiciales, extrajudiciales en los que sea convocado y/o demandado la Entidad.
5. Asumir la coordinación del Comité de Conciliación y disponer de los medios necesarios para su funcionamiento.
6. Rendir los diferentes informes que sobre la actividad litigiosa de la Entidad que soliciten los órganos de control del Estado y de la Agencia de Defensa del Estado, o de quien haga sus veces, así como consolidar los demás informes que le sean solicitados.
7. Iniciar, tramitar y finalizar, con el apoyo técnico y financiero del área correspondiente, los procesos administrativos sancionatorios, incluidos aquellos para el ejercicio de las potestades excepcionales con el fin de elaborar los actos administrativos definitivos correspondientes a dicha función, para la decisión del Presidente de la Agencia.
8. Estudiar y evaluar las controversias contractuales que se pueden presentar en el desarrollo de la ejecución de los contratos, salvaguardando el interés de la Entidad.
9. Elaborar los actos administrativos reglamentarios de la Entidad, de acuerdo con las normas vigentes.
10. Iniciar, tramitar y finalizar el cobro persuasivo, coactivo y ejecutivo de la Entidad, de acuerdo con las normas vigentes.
11. Compilar, analizar y socializar las providencias judiciales del interés de la Agencia, así como las novedades legislativas que afecten las funciones de la Entidad.
12. Definir con carácter preventivo y asesor las directrices jurídicas para la aplicación de las normas por parte de la Entidad.
13. Estudiar y evaluar las causales de litigiosidad para identificar las causas de daño antijurídico, determinar su impacto y proponer estrategias para resolverlas.
14. Custodiar los expedientes y documentación inherente a los procesos de defensa judicial, prejudicial y administrativa y responder por su conservación, acorde con las directrices y medios físicos de la Entidad.
15. Desarrollar convenios de cooperación para el fortalecimiento o incorporación de nuevos conocimientos o estrategias en materia de defensa judicial.
16. Analizar y revisar las respuestas proyectadas a los requerimientos provenientes de los despachos judiciales y los centros de conciliación, verificando su claridad y coherencia jurídica.
17. Asegurar la actualización de las bases de datos de los procesos judiciales, policivos y administrativos así como los tramites prejudiciales y extrajudiciales que cursan en contra la Agencia, así como de las que entabla la Entidad, de acuerdo con las directrices institucionales.

"Por medio de la cual se hace un encargo en la Agencia Nacional de Infraestructura"

18. Asistir y participar en las reuniones, consejos, juntas o comités en representación de la Entidad, cuando le sea requerido.
19. Emitir los conceptos jurídicos que le sean solicitados por la Presidencia de la agencia.

ARTÍCULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir del 4 de febrero de 2015 y deroga en su integridad todas aquéllas que le sean contrarias.

Dada en Bogotá D.C., a los 04 FEB. 2015

COMUNÍQUESE Y CUMPLASE

MARÍA CLARA GARRIDO GARRIDO
Vicepresidente Administrativa y Financiera

Proyectó: Marcela Candro Amaya / Talento Humano
Revisó: Oscar A. Camargo Moreno/ GPOF G2-06 VAF
Ivonne de la Caridad Prada Medina/ GPOF G2- 09 Coordinadora Grupo Interno de Trabajo Talento Humano
Aprobó: Héctor Jaime Pinilla Ortiz / Vicepresidente Jurídico

41
309

42
310

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MINISTERIO DE TRANSPORTE
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

RESOLUCIÓN No. 1452 DE 2013

(06 NOV 2013)

"Por medio de la cual se crean nuevamente unos Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura, se determinan sus funciones y las de sus Coordinadores"

EL PRESIDENTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En uso de sus facultades legales y en especial de las conferidas en el artículo 115 de la Ley 489 de 1998 y el numeral 22 del artículo 11 del Decreto 4165, y

CONSIDERANDO:

Que mediante el Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011, se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones por la de Agencia Nacional de Infraestructura, Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte.

Que el objeto de la Agencia Nacional de Infraestructura según lo previsto en el artículo 3º del Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011 consiste en "*... planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público- Privada –APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación*"

Que el Decreto 1746 de 13 de agosto de 2013 modificó la estructura de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Que mediante el Decreto 665 de 2012 se adoptó la planta de personal de la Agencia Nacional de Infraestructura, modificada por los Decretos 1746 de 13 de agosto de 2013 y 2468 de 7 de noviembre de 2013.

El presente documento es fiel copia del original que reposa en La Agencia Nacional de Infraestructura

Fecha: 10 de MAYO 2016

Firma:

custodiados por el área de archivo y correspondencia del Grupo Interno de Trabajo Administrativo de la Vicepresidencia Administrativa y Financiera.

16. Supervisar, dirigir y controlar el personal a cargo.

ARTÍCULO 10. Creación de Grupos Internos de Trabajo en la Vicepresidencia Jurídica. Créense en la Vicepresidencia Jurídica los siguientes Grupos Internos de Trabajo:

1. Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial
2. Grupo Interno de Trabajo de Contratación
3. Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Estructuración
4. Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Gestión Contractual 1
5. Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Gestión Contractual 2
6. Grupo Interno de Trabajo de Asesoría Jurídica Predial

ARTÍCULO 11. Funciones del Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial. Asígnense las siguientes funciones al Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial:

1. Ejercer a través de cada abogado de acuerdo con la asignación que se realice, la representación judicial de la Agencia en los procesos judiciales, policivos y administrativos en los que sea parte por activa o por pasiva así como en los trámites prejudiciales y extrajudiciales, adelantando las gestiones que la ley permita en defensa de los intereses de la entidad.
2. Adelantar la defensa judicial de la Entidad y hacer seguimiento a los procesos judiciales, policivos y administrativos en los cuales sea parte la Entidad por activa o por pasiva, así como hacer seguimiento a los trámites prejudiciales, extrajudiciales en los que sea convocado y/o demandado la Entidad.
3. Adelantar la gestión de cobro persuasivo, coactivo y ejecutivo de la Entidad, de acuerdo con las normas vigentes.
4. Estudiar y evaluar las controversias contractuales que se puedan presentar en desarrollo de la ejecución de los contratos.
5. Adelantar los procesos administrativos sancionatorios de la Entidad.
6. Analizar y divulgar a las dependencias de la Entidad las normas aplicables a la Entidad.
7. Administrar y actualizar el Normograma de la Entidad.
8. Custodiar los expedientes y documentación inherente a los procesos de defensa judicial, prejudicial y administrativa y responder por su conservación.
9. Actualizar las bases de datos de los procesos judiciales, policivos y administrativos así como los trámites prejudiciales y extrajudiciales que cursen en contra la Agencia, así como de las que entabla la Entidad.
10. Absolver las consultas jurídicas que sean presentadas, fijando la posición jurídica de la Entidad.

ARTÍCULO 12. Funciones del Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial. Además de la asesoría, coordinación y seguimiento de las funciones asignadas al Grupo de Trabajo en el Artículo 11 de la presente Resolución, al Coordinador del Grupo Interno de Trabajo de Defensa Judicial le corresponderá ejercer las siguientes funciones:

1. Formular políticas, planes, estrategias y directrices en materia de defensa judicial, procurando la protección de los intereses de la Agencia Nacional de Infraestructura.
2. Diseñar e implementar, las metodologías requeridas para la defensa judicial, de acuerdo con las directrices institucionales y las normas vigentes.

"Por medio de la cual se crean nuevamente unos Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura, se determinan sus funciones y las de sus Coordinadores."

3. Ejercer la representación legal de la Agencia en los procesos judiciales, policivos y administrativos en los que esta sea parte activa o pasiva, ser apoderado de la misma, así como otorgar poderes a los abogados de la Entidad para llevar la representación judicial de la Agencia.
4. Realizar la defensa judicial y hacer seguimiento a los procesos judiciales, policivos y administrativos en los cuales sea parte la Entidad por activa o por pasiva, así como controlar y hacer seguimiento a los trámites prejudiciales, extrajudiciales en los que sea convocado y/o demandado la Entidad.
5. Asumir la coordinación del Comité de Conciliación y disponer de los medios necesarios para su funcionamiento.
6. Rendir los diferentes informes que sobre la actividad litigiosa de la Entidad que soliciten los órganos de control del Estado y de la Agencia de Defensa del Estado, o de quien haga sus veces, así como consolidar los demás informes que le sean solicitados.
7. Iniciar, tramitar y finalizar, con el apoyo técnico y financiero del área correspondiente, los procesos administrativos sancionatorios, incluidos aquellos para el ejercicio de las potestades excepcionales con el fin de elaborar los actos administrativos definitivos correspondientes a dicha función, para la decisión del Presidente de la Agencia.
8. Elaborar los actos administrativos reglamentarios de la Entidad, de acuerdo con las normas vigentes.
9. Iniciar, tramitar y finalizar el cobro persuasivo, coactivo y ejecutivo de la Entidad, de acuerdo con las normas vigentes.
10. Compilar, analizar y socializar las providencias judiciales del interés de la Agencia, así como las novedades legislativas que afecten las funciones de la Entidad.
11. Definir con carácter preventivo las directrices jurídicas para la aplicación de las normas por parte de la Entidad.
12. Estudiar y evaluar las causales de litigiosidad para identificar las causas de daño antijurídico, determinar su impacto y proponer estrategias para resolverlas.
13. Custodiar los expedientes y documentación inherente a los procesos de defensa judicial, prejudicial y administrativa y responder por su conservación, acorde con las directrices y medios físicos de la Entidad.
14. Desarrollar convenios de cooperación para el fortalecimiento o incorporación de nuevos conocimientos o estrategias en materia de defensa judicial.
15. Analizar y revisar las respuestas proyectadas a los requerimientos provenientes de los despachos judiciales y los centros de conciliación, verificando su claridad y coherencia jurídica.
16. Asegurar la actualización de las bases de datos de los procesos judiciales, policivos y administrativos así como los trámites prejudiciales y extrajudiciales que cursan en contra la Agencia, así como de las que entabla la Entidad, de acuerdo con las directrices institucionales.
17. Asistir y participar en las reuniones, consejos, juntas o comités en representación de la Entidad, cuando le sea requerido.
18. Emitir los conceptos jurídicos que le sean solicitados por la Presidencia de la agencia.
19. Coordinar el seguimiento de los indicadores de gestión periódicamente relacionados con los asuntos del Grupo Interno de Trabajo, de acuerdo con los lineamientos institucionales.
20. Apoyar el desarrollo, sostenimiento y mejoramiento continuo del Sistema Integrado de Gestión Institucional.
21. Realizar las actividades necesarias para el cumplimiento de lo establecido en el Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría General de la República.
22. Responder por el archivo de gestión de su área y velar porque esta información esté contenida en los medios magnéticos utilizados por la entidad, excepto los documentos que son custodiados por el área de archivo y correspondencia del Grupo Interno de Trabajo Administrativo de la Vicepresidencia Administrativa y Financiera.

43
311

"Por medio de la cual se crean nuevamente unos Grupos Internos de Trabajo en las diferentes dependencias de la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura, se determinan sus funciones y las de sus Coordinadores."

8. Coordinar la debida ejecución de las funciones del Grupo Interno de Trabajo Disciplinario, Atención al Ciudadano y de Apoyo a la Gestión.
9. Hacer seguimiento a la ejecución de los planes, programas y proyectos del Grupo Interno de Trabajo Disciplinario, Atención al Ciudadano y de Apoyo a la Gestión.
10. Formular y generar los indicadores de gestión periódicamente relacionados con los asuntos del Grupo Interno de Trabajo Disciplinario, Atención al Ciudadano y de Apoyo a la Gestión de acuerdo con los lineamientos institucionales.
11. Apoyar el desarrollo, sostenimiento y mejoramiento continuo del Sistema Integrado de Gestión Institucional.
12. Realizar las actividades necesarias para el cumplimiento de lo establecido en el Plan de Mejoramiento suscrito con la Contraloría General de la República
13. Responder por el archivo de gestión de su área, excepto los documentos que son custodiados por la Vicepresidencia Administrativa y Financiera.
14. Supervisar, dirigir y controlar el personal a cargo.

ARTÍCULO 37. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición y deroga en su integridad las Resoluciones 493 de 10 de septiembre de 2012, 577 de 13 de junio de 2013 y 1048 de 2 de octubre de 2013.

Dada en Bogotá D.C., a los 16 DIC 2013

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
Presidente

Revisó: Oscar A. Camargo Moreno/ Gerente de Proyecto o Funcional Código G2 Grado 09/WF
Irenne de la Cuidad Prada Medina/ Gerente de Proyecto o Funcional Código G2 Grado 09- Talento Humano
Héctor Jaime Pinilla Cely/ Vicepresidente Jurídico
Aprobó: María Clara Gaviria Gaviria/ Vicepresidenta Administrativa y Financiera
Proyectó: Ingrid Calcedo Bolívar/GTTH

Ramos Abogados

Carrera 54 # 68-196 Of. 402-403 ~ Tel. 3687946- 3568951-3686773
E-mail: rugero@ramosabogados.com.co
Barranquilla

Honorables Magistrados
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLIVAR
Atn. Dra. M.P. HIRINA MEZA RHENALS
Cartagena

Asunto: Acción Popular de Luis Antonio González García y Otros contra Consorcio Vía al Mar y Otros. Rad. N° 00019-2015.

JOSÉ GILBERTO CABAL PÉREZ, mayor de edad e identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en representación del Consorcio Vía al Mar, integrado por Consultores del Desarrollo S.A. y Edgardo Navarro Vives, de conformidad con el poder adjunto, respetuosamente me permito pronunciarme respecto de los hechos y pretensiones de la acción popular del asunto en los siguientes términos:

1. Consideraciones respecto de los hechos.

Hecho 1. Es parcialmente cierto. El Consorcio Vía al Mar es el actual concesionario de la Ruta 90A o Vía al Mar (Cartagena-Barranquilla) en virtud del Contrato de Concesión N° 503 de 1994. El alcance inicial de este contrato fue adicionado en virtud del Adicional No. 9 de 2010, con base en el cual se incluyó la ejecución del proyecto "Anillo Vial Túnel de Crespo" en la ciudad de Cartagena, pero su único objetivo no es solucionar el problema de movilidad en el acceso a la ciudad a través de la calle 70, pues tiene dos objetivos adicionales de gran relevancia, que se refieren el primero de ellos, a la protección del frente costero del barrio de Crespo, principalmente sus edificaciones, ante los embates del mar, y segundo, a la generación de una franja socioambiental para el disfrute de la comunidad a través de un parque lineal, construido sobre los terrenos ganados al mar y como elemento compensatorio y mitigador de los impactos del proyecto.

Hechos 2 y 3. No es cierto. Como expondremos en uno de los acápites de las excepciones, las obras correspondientes a la intersección a desnivel (puente) del proyecto Anillo Vial de Crespo con la Avenida Santander, siempre han formado parte del proyecto y están incluidas dentro de la Resolución 1630 de agosto de 2009 del Ministerio de Ambiente (Licencia Ambiental).

Hechos 4 y 5. Es parcialmente cierto. Una de las razones para la construcción del semideprimido del proyecto, fue garantizar el acceso a las playas de los residentes del

barrio. Las restricciones actuales para el uso y disfrute de las playas en el Sector de Marbella son temporales, y obedecen a la ejecución de las distintas actividades del proyecto, y atienden la necesidad de proteger los derechos fundamentales a la vida e integridad personal de los transeúntes y posibles visitantes de la playa, lo que las convierte en restricciones constitucionalmente justificadas.

Ahora bien este tipo de limitaciones son normales en la vida diaria, inclusive en escenarios diferentes a la construcción de obras públicas, como es el caso de la prohibición de bañarse en determinadas playas de la ciudad o en determinados horarios por el peligro que para la vida e integridad de las personas ello representa. También a manera de ejemplo, pueden considerarse las recientes restricciones a la movilidad en bicicleta en el centro amurallado.

En todo caso una vez finalizado el proyecto, todas las zonas del mismo incluida por supuesto la del sector de Marbella, estarán disponibles para toda la comunidad. De hecho como expondremos en detalle en el acápite correspondiente a nuestras excepciones, el proyecto incluye la generación de amplias zonas de playa inexistentes en el sector de Crespo antes de su ejecución, y amplios espacios de recreación y esparcimiento también inexistentes, a través de la construcción del denominado parque lineal.

Hechos 6 y 7. No es cierto. Como expondremos en el acápite correspondiente de nuestras excepciones, el puente de intersección entre el proyecto y la Avenida Santander, sí está autorizado en la Licencia Ambiental, pues el mismo está incluido dentro de las obras a ejecutar descritas en el Estudio de Impacto Ambiental que sí se elaboró, a pesar de lo afirmado por los accionantes en el numeral 7º del acápite de los Hechos. En ese sentido la intersección sobre la Avenida Santander, no es una obra independiente al proyecto, hace parte integral y fundamental del mismo. De no ser así el proyecto desde el punto de vista de la movilidad pierde todo sentido, pues no habría manera de direccionar el tráfico que entre y sale a la ciudad desde y hacia la Avenida Santander, en términos sostenibles acordes con el periodo de retorno o de vida útil del proyecto.

Hecho 8. No es cierto. Insistimos en que la intersección del proyecto con la Avenida Santander a través de un puente, si fue autorizado por el Ministerio de Ambiente y se encuentra incluido dentro de la Licencia Ambiental del proyecto. De todos los actos administrativos expedidos por la Autoridad Ambiental citados por los accionantes, solo el primero de ellos (Resolución No. 1630 de agosto 24 de 2009) es el único acto administrativo que concretamente autoriza la intersección del proyecto con la Avenida Santander a través de un puente. Los demás actos administrativos proferidos por la Autoridad Ambiental se refieren a otros aspectos del proyecto o a actividades de seguimiento.

Hecho 9. No es cierto. La Dirección General Marítima no reemplazó a la Autoridad Ambiental, pues los actos administrativos expedidos por cada una de estas entidades tienen objetos diferentes en razón de las competencias que les corresponden. Así el

entonces Ministerio de Ambiente autorizó la ejecución de las obras del Anillo Vial Túnel de Crespo en todos sus componentes, desde el punto de vista ambiental (impactos generados y medidas de manejo); y la Dirección General Marítima a partir de la zona de ejecución del proyecto, pues ésta corresponde a zonas marinas y de playas que tienen la condición de bienes de uso público.

Hecho 10. No es cierto. Se precisa que la ubicación de la intersección no fue modificada, pero sí fue rectificada la rampa de acceso norte, debido a que presentaba interferencias con dos de los cables de fibra óptica que proveen el servicio de internet a Suramérica, pero ello no implicó modificaciones en el concepto ni en el diseño arquitectónico de la intersección.

Hecho 11. No es cierto que exista duda sobre el trámite de licencia ambiental ni sobre las actuaciones de la DIMAR ni del Ministerio de Ambiente. De acuerdo con la legislación vigente es claro que dentro de una misma Licencia Ambiental se pueden autorizar diversas obras, y en ese sentido lo que los accionantes denotan como *"...un hecho que no ésta debidamente aclarado..."*, es lo usual en proyectos de gran complejidad como lo es el Anillo Vial de Crespo. De no ser así, el proyecto objeto de esta acción, requeriría de al menos cinco (5) licencias ambientales diferentes, una para las obras de protección costera, otra para las actividades de relleno hidráulico, otra para el semideprimido o túnel, otra para cada una de las intersecciones, incluyendo el puente y otra más para el parque lineal. Esta hipótesis además de absurda, desconoce la normatividad ambiental y los principios de eficiencia y económica en la administración pública.

Hecho 12. No es cierto. Las resoluciones expedidas por la Dirección General Marítima – DIMAR, son posteriores a la expedición de la Licencia Ambiental, pues ésta era requisito previo para que esa entidad autorizara la ejecución de obras en los bienes de uso público bajo su jurisdicción. Como anotamos al referirnos a los hechos 2°, 3°, 6° a 11, el puente de intersección con la Avenida Santander, sí está autorizado por la Licencia Ambiental del proyecto y en razón de ello la DIMAR autorizó la ejecución del proyecto.

En ese sentido coincidimos con los actores populares, cuando anotan que la Dirección General Marítima – DIMAR, no es competente para el otorgamiento de permisos ambientales, pero discrepamos de ellos, cuando equivocadamente entienden que las Resoluciones 0021 del 28 de enero de 2010 y 0186 del 28 de mayo de 2010 tienen esa característica. La competencia de la Dirección General Marítima – DIMAR, se refiere al otorgamiento de permisos y autorizaciones para la ocupación e intervención en el mar y en zonas de playas, razón por la cual las Resoluciones anotadas autorizan las intervenciones realizadas por el proyecto, pero nada tienen que ver con los permisos y autorizaciones ambientales que éste requiere.

Este último componente era competencia del entonces Ministerio de Ambiente, hoy Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, entidad que de manera previa a las Resoluciones de la DIMAR expidió la Licencia Ambiental del proyecto, en la cual como se anotó en el acápite anterior, se encuentra autorizada la construcción de la intersección del túnel con la Avenida Santander. Así las cosas los actos administrativos de la DIMAR

solo autorizaron la ejecución en las zonas objeto de su jurisdicción y competencia, de las obras que a su vez habían sido autorizadas en la Licencia Ambiental expedida por el Ministerio de Ambiente.

Hecho 13. NO es cierto, todos los planos del proyecto, incluyendo los del puente aludido, fueron entregados junto con el Estudio de Impacto Ambiental, a la Autoridad Ambiental correspondiente el 16 de abril de 2009, es decir con anterioridad a la expedición de la Licencia. De esta realidad dan cuenta todos los documentos que componen el Estudio de Impacto Ambiental dentro de los que se encuentren los planos del proyecto y el texto de la Licencia Ambiental (página 13), en el que señala claramente que se presentaron todos los detalles constructivos del puente. En el CD adjunto se encuentra el EIA y en este se evidencia que todos los archivos fueron creados antes de la expedición de la Licencia y antes de su solicitud al Ministerio de Ambiente.

No obstante lo expuesto, es necesario aclarar que los planos a los que aluden los accionantes, corresponden a los planos de construcción del proyecto, los cuales contienen ajustes que no modifican el concepto del diseño ni el método constructivo planteado desde el inicio, esto es la construcción de una intersección a través de un puente con aproximaciones en terraplén.

En todo caso dichos ajustes no modifican las condiciones de la Licencia Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental o el Plan de Manejo Ambiental y tampoco requieren el uso, aprovechamiento y afectación de recursos naturales distintos a los contemplados en dichos instrumentos.

Así mismo como expondremos ampliamente en el acápite de nuestras excepciones, el Consorcio Vía al Mar garantizo el derecho a la participación de la comunidad, en distintas oportunidades y escenarios que todavía hoy se mantienen. El proyecto se ha ejecutado con pleno conocimiento de la ciudadanía y las autoridades locales.

2. Excepciones de fondo

Respetuosamente nos permitimos pronunciarnos de fondo respecto de los planteamientos realizados por los actores populares, los cuales se refieren a tres aspectos: 1) Consideran que la intersección del proyecto con la Avenida Santander no cuenta con Licencia Ambiental. 2) En su opinión los impactos generados por esta intersección no fueron suficientemente valorados y afectan gravemente al paisaje como componente del medio ambiente. 3) En su sentir la intersección anotada, no fue conocida por la comunidad y es un elemento nuevo del proyecto. Frente a cada uno de estos aspectos nos pronunciamos en los siguientes términos:

2.1. La intersección a desnivel entre el proyecto Anillo Vial Túnel de Crespo y la Avenida Santander, SÍ tiene Licencia Ambiental.

Reiteramos al Tribunal que NO es cierto lo afirmado en el texto de la acción, en el sentido de que el puente de la intersección entre la Avenida Santander y el proyecto no cuenta con Licencia Ambiental, afirmación que se desprende por un lado, de una lectura equivocada de la Licencia Ambiental, y por otro del desconocimiento del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto.

Al respecto debe tenerse en cuenta que el artículo segundo de la Resolución 1630 del 24 de agosto de 2009 expedida por el Ministerio de Ambiente, consigna de manera general las actividades autorizadas por la misma y en ese sentido, incluye en el literal "b", la *"Implementación de dos intersecciones: 1) con la Av. Santander, garantizando la continuidad del trafico proveniente de la Vía al Mar y todos los giros requeridos de movilidad; y 2) con la calle 70 del barrio Crespo, únicamente habilitada para eventos extraordinarios".*

Por otra parte el artículo décimo primero de la Licencia Ambiental señalada, establece que la misma, "*... ampara únicamente las obras o actividades descritas en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Plan de Manejo Ambiental presentado y en la presente Resolución".* (Subrayado fuera del texto). (Ver Anexo d) del acápite de pruebas).

De acuerdo a lo anterior, tenemos que la Licencia Ambiental autoriza todas las actividades descritas de manera general en el artículo segundo, incluyendo la intersección sobre la Avenida Santander, pero adicionalmente autoriza todas las obras y actividades contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental. Lo anterior debido a que la Licencia Ambiental no puede contener el detalle de cada una de las actividades y obras a realizar, así como el detalle constructivo para cada una de éstas. Si ello fuera así, el citado artículo 2° debería incluir la descripción de cada una de las actividades del proyecto, como son a manera de ejemplo, el manejo de residuos líquidos, sólidos e industriales, manejo de material sobrante, proceso constructivo de pilotes y pantallas del túnel, proceso constructivo del muro marginal y espolones, entre otras.

Así las cosas, tenemos que en el Estudio de Impacto Ambiental se señaló claramente que la intersección sobre la Avenida Santander se realizaría a través de un puente (Pagina 2-23, Figura 2-13), razón por la cual a la luz del artículo décimo primero de la Licencia Ambiental, su construcción se encuentra autorizada por la misma.

Adicionalmente en los considerandos de la Licencia Ambiental (página 13) se hace referencia directa al puente sobre la Avenida Santander en los siguientes términos: *"De acuerdo con las exploraciones geotécnicas realizadas para el proyecto, se presentan los detalles correspondientes a la construcción del pavimento, del deprimido y el puente sobre la Avenida Santander..."*.

Al margen de lo anterior, respetuosamente nos permitimos informarle que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, entidad encargada de verificar el cumplimiento de lo

ordenado en la Licencia Ambiental, mediante oficio N° 4120-E2-48033 del 23 de septiembre de 2014, dirigido al Concejo de Cartagena cuya copia adjuntamos, se pronunció respecto a la existencia o no, de Licencia Ambiental para la construcción del puente en la intersección con la Avenida Santander, en los siguientes términos:

"Si bien en la Licencia ambiental no se tiene detallado el tipo de intersección, una vez verificada la información entregada en el Estudio de Impacto Ambiental EIA, radicado 4120-E1-40744 del 16 de abril del 2009, en lo que respecta a la descripción del proyecto (capitulo 2, numeral 2.4, ítem 2.4.1, página 2-23), el concesionario propuso que:

Con base en la información entregada por el Concesionario en su debido momento, se evidencia que desde el inicio siempre se tuvo contemplado como intersección la construcción de un puente sobre la Av. Santander, y es de aclarar que la ANLA dentro de sus funciones no evalúa técnicamente los diseños planteados.

*Por lo anterior y como lo estipula el: **"ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO.-** La Licencia Ambiental que se otorga mediante esta providencia, ampara únicamente las obras o actividades descritas en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Plan de Manejo Ambiental presentado y en la presente Resolución. Cualquier modificación en las condiciones de la Licencia Ambiental, al Estudio de Impacto Ambiental o al Plan de Manejo Ambiental, deberá ser informado inmediatamente a este Ministerio para su evaluación y aprobación.*

Igualmente se deberá solicitar y obtener la modificación de la licencia ambiental cuando se pretenda usar, aprovechar o afectar un recurso natural renovable o se den condiciones distintas a las contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente resolución."

El consorcio Vía al Mar no ha generado ningún incumplimiento con la construcción de las obras que se enmarcan dentro de la Resolución 1630 del 24 de agosto de 2009, ya que las mismas se encuentran descritas dentro del contenido del EIA radicado 4120-E1-40744 del 16 de abril del 2009".

Con base en lo anterior, es claro que las obras correspondientes al puente en la intersección del proyecto con la Avenida Santander, sí se encuentran incluidas dentro de la Licencia Ambiental del proyecto, tal y como expresamente lo señaló la Autoridad Ambiental competente para el seguimiento, vigilancia y control del proyecto.

Así las cosas, el Consorcio Vía al Mar con la ejecución de las obras del puente objeto de la presente acción, no está ejerciendo una vía de hecho ejecutando obras no autorizadas como lo afirman los actores, sino que por el contrario ha desplegado todas sus actuaciones de conformidad con las licencias, permisos y autorizaciones, que le fueron otorgados por distintas autoridades para la ejecución del proyecto. En ese mismo sentido, previo a la ejecución del proyecto cumplió con cada uno de los requisitos

exigidos para la obtención de las licencias, permisos y autorizaciones señaladas, por lo que tampoco ha desconocido el ordenamiento jurídico.

2.2. Los impactos al paisaje derivados de la construcción del puente de la intersección del proyecto con la Avenida Santander, fueron adecuadamente valorados y se previeron medidas de mitigación y compensación al mismo.

En relación con este aspecto, debemos señalar que tampoco es cierto lo afirmado por los actores en el sentido de que los impactos visuales del proyecto, incluido el puente, no fueron considerados en el Estudio de Impacto Ambiental ni en la Licencia Ambiental del proyecto. Por el contrario, dentro de las fichas de manejo que integran el Plan de Manejo Ambiental aprobadas en la Licencia Ambiental, se encuentra aprobada la ficha N° 5 denominada "Manejo Morfológico y Paisajístico", la cual precisamente tiene como objetivo atender todos los impactos al paisaje que genera la totalidad del proyecto.

En este punto es de vital importancia aclarar que el aspecto actual de las obras del puente de la intersección de la Avenida Santander, corresponde a las condiciones normales de una obra en pleno proceso constructivo, la cual no puede apreciarse en su diseño en totalidad mientras no se termine en su totalidad. Por ello en la construcción del muro de tierra armada de los terraplenes de acceso al mismo, se observan sacos exteriores que funcionan como formaleta, ya que la estabilidad de las capas que conforman el terraplén las provee la geomalla de refuerzo utilizada. Ahora bien, una vez terminadas las obras de los terraplenes, estos elementos quedarán cubiertos por el muro de fachada de terminación, sobre los cuales se realizará el correspondiente manejo paisajístico. Adjuntamos como prueba el diseño paisajístico del puente y el Plan maestro Conceptual de Articulación Urbana.

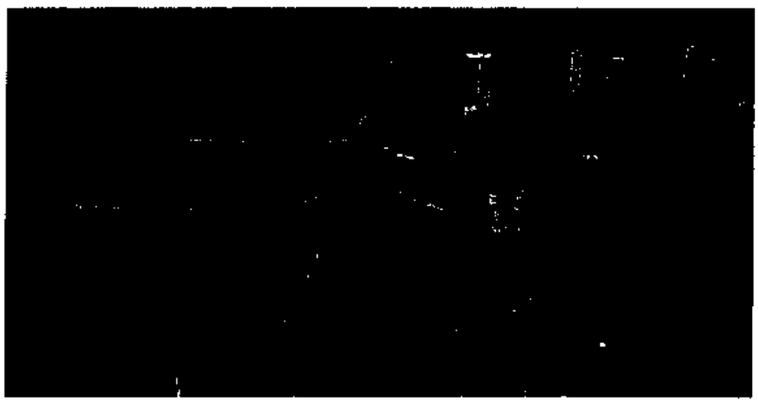
En relación la afectación al paisaje generado por la construcción del puente objeto de esta acción, tenemos que la misma no es representativa si se tiene en cuenta la amplitud del litoral marino en la ciudad de Cartagena, especialmente en el sector de Marbella y el hecho de que su visibilidad solo se verá restringida respecto de las personas que se movilicen en vehículos automotores que transiten desde el centro hacia el barrio Crespo, usando la Avenida Santander, tráfico que de acuerdo con los estudios realizados por el Consorcio Vía al Mar, solo representan el 30% del tráfico en este sentido vial y durante 20 segundos de su recorrido.

Decimos que la vista solo se reducirá para quienes se trasladen en vehículos automotores desde y hacia Crespo, por cuanto quienes se movilicen a pie o en bicicleta podrán hacerlo a través del parque lineal que describiremos más adelante, aprovechando el nuevo paisaje urbano generado por el proyecto y que incluye la vista al mar. Por su parte las personas que se dirijan desde Cartagena hacia la Zona Norte y Barranquilla y viceversa, podrán apreciarlo desde la Avenida Santander hasta el final del Túnel de Crespo en inmediaciones de la Bocana o en el sentido contrario.

En adición a lo anterior, debe considerarse que las playas de Marbella tienen una superficie de 73,882.04 m2 y 1.176m de longitud y los terraplenes de Crespo ocupan un

ejemplo a seguir para el diseño de la intersección de la Avenida Santander, presenta las condiciones de deterioro que el proyecto quiso evitar, como se evidencia en las siguientes fotografías:

319



Vista entrada a Cartagena desde Barranquilla, después de pasar por el Túnel de Crespo

Al margen de lo expuesto, debemos señalar que para el diseño del puente objeto de controversia y que motivó la presente acción, se valoraron las variables correspondientes a movilidad, seguridad y paisajismo, derivándose que las dos primeras tienen en este caso mayor preponderancia. En cuanto a la movilidad, es indiscutible que la conexión de la Avenida Santander con el Túnel de Crespo era indispensable para atender los problemas de tráfico de la ciudad en ese sector, garantizar la seguridad del usuario y el nivel de servicio requerido por una vía nacional.

En relación con la seguridad, es una realidad que las zonas bajas de los puentes con pilotes en las ciudades en Colombia, en su mayoría se han convertido en focos de inseguridad, donde se presentan con bastante frecuencia, robos, atracos, actos de delincuencia común, entre otros, así como lugares propicios para botar basuras, letrinas públicas y resguardos para personal de la calle, generándose con ello inseguridad para los habitantes del sector. Así la solución de diseño del puente sobre terraplén, está fundamentado en conceptos integrales ambientales, paisajísticos, sociales y de costo beneficio para la ciudad. El diseño con terraplenes evita un deterioro en las condiciones de seguridad del entorno.

Como antecedente inmediato de esta situación, tenemos que el puente Romero Aguirre localizado a pocos metros del que es objeto de la presente acción, que comparte el mismo entorno socio económico y ambiental, y que ha sido invocado por los actores como

área de 6096 m2 es decir, únicamente un 8%. Por su parte la longitud de las rampas que modifican el paisaje, es de solo 453 metros, que no son representativos frente a la totalidad del litoral de Cartagena y especialmente, frente a los cerca de **2500 metros lineales de nuevo frente marino que se generan por parte del proyecto en el barrio de Crespo, los 140.000 m2 de parque lineal y 45.000 m2 de playa estable para el disfrute de la ciudadanía que antes no existían.** 321

En este punto debemos señalar que una vez finalizado el proyecto, el componente vial del mismo se constituirá en el eje principal de acceso a la ciudad, quedando la Avenida Santander como un eje secundario hasta el punto donde finaliza el proyecto. Desde esta perspectiva, la vista al mar no se restringe respecto de quienes transitarán por el nuevo eje vial principal, como se evidencia en las siguientes fotografías:

Vista entrada a Cartagena desde Barranquilla, antes de ingresar al Túnel de Crespo

La realidad que reflejan las fotografías anteriores, demuestra que los puentes sobre pilotes se convierten en un problema para las ciudades, se vuelven en foco de inseguridad y deterioran el espacio público. Adicionalmente debemos señalar, que las imágenes señaladas no son exclusivas de la ciudad de Cartagena, razón por la cual por ejemplo en el caso de Bogotá, se expidió el Acuerdo 008 de 2008, que persigue precisamente el cierre de las zonas bajas de los puentes. Así las cosas, mientras ciudades que ya han recorrido el camino de la construcción de puentes urbanos, se están cerrando con muros y terraplenes dichas zonas, por los problemas de seguridad y deterioro del medio ambiente, en Cartagena estos actores populares solicitan abrirlos, desconociendo la realidad social de la ciudad y especialmente del sector.

Frente a las realidades que imponen los criterios de movilidad y seguridad aludidos, se consideró que el componente paisajístico debía ceder mínimamente frente a los aspectos señalados anteriormente, debido a que la poca afectación a la visibilidad que genera la construcción del puente, es compensada sobremanera con la habilitación de un frente marino y zonas de espacio público anteriormente inexistentes, y con un adecuado manejo paisajístico de la zona del puente, en cumplimiento de lo establecido en la Licencia Ambiental para este tipo de afectaciones.

En este punto debemos señalar, que la ejecución de cualquier obra de construcción, supone afectaciones al paisaje como las descritas por los Accionantes, pero no por ello en el mundo entero estas se han dejado de construir. Esto es así porque el desarrollo de las ciudades implica modificaciones al paisaje urbano, que son necesarias para atender problemas de la colectividad. En ese sentido estas modificaciones generadas, por ejemplo con la construcción del puente objeto de este escrito, para atender problemas de movilidad de la ciudad, deben entenderse incorporadas a las cargas públicas que todos los ciudadanos deben soportar.

Ahora bien como se señaló en líneas anteriores, el proyecto parte del ensanche del litoral del frente marítimo del barrio Crespo, el cual se destinará a obras de protección costera, corredor vial y una franja ambiental (Parque lineal), está última con las siguientes características:

- Parqueadero zona sur (contiguo a Marbella), con un área aproximada de 3300 m2, con capacidad para 88 vehículos, incluidos 6 parqueaderos para discapacitados.

- Zonas verdes y andén en parqueadero, con un área aproximada de 1240 m2.

- Un puente peatonal con rampa de acceso para discapacitados.

- Diez plazas de enlace en los remates viales del barrio con un área total aproximada de 1430 m2, las cuales conectaran con el Parque a través de senderos peatonales.

- Dos plazas para canchas polideportivas de dimensiones aproximadas de 17x30 metros cada una.

323

- Dos parques temáticos para juegos infantiles con la comodidad y seguridad necesarias.

- Un paseo peatonal con ancho promedio de 2.40 metros y una longitud aproximada 1457 metros.

- Una cicloruta con longitud de circulación de 2498 metros, la cual tendrá una baranda de seguridad en las zonas de aproximación al túnel.

- Dos zonas de baños para damas y caballeros con un área aproximada de 30 m2.

- Caminos peatonales dispuestos en formas circulares, a través de los cuales se realiza la conexión peatonal, entre el trazado en diagonal del barrio crespo con el Parque. Estos tienen una longitud de 2.375 m.

- Zonas verdes de aproximadamente 12.836 m2.

- Diversidad de árboles y arbustos de diferentes especies, como palmeras, almendros, uvita de playa, mangle rojo y flor de verano entre otros. Adicionalmente las especies vegetales seleccionadas, permitirán la conformación de micro ecosistemas que se constituirán en el hábitat de diversas especies de animales.

- Cuenta con un tanque para la red contra incendios, cuya tapa superior está a una altura de 1,8 m del terreno, y que con un diseño acorde al entorno paisajístico, será utilizada para la realización de eventos lúdicos y deportivos.

De lo anterior se desprende que con la ejecución de este proyecto urbano, el Barrio Crespo y la ciudad de Cartagena, contarán con una amplia zona que antes no existía, equipada con la infraestructura necesaria, para la práctica deportiva, recreación familiar o simplemente el disfrute pasivo de playas. En relación con lo expuesto debe recordarse que en el frente costero del barrio Crespo, existía un área mínima de playa y en su gran mayoría la misma era inexistente, como consecuencia de la erosión generada por el mar en ese sector. Adjuntamos registro fotográfico del software Google Earth, en el que se evidencia el estado anterior y actual del frente marino de crespo. Así el paisaje marino que se ve limitado con el puente de la intersección con la Avenida Santander, se ve ampliamente compensado no solo con las nuevas áreas de espacio público generados por el proyecto, sino también de manera específica con el nuevo paisaje marino generado por el proyecto en un frente de 2,5 kilómetros, el cual supera cuatro (4) veces el campo visual afectado.

De esta manera es claro que el ejercicio de las actividades que según los actores se le está privando a la comunidad, una vez finalizado el proyecto podrán continuar desarrollándose en mejores condiciones y en un área más amplía, por toda la ciudad y sus visitantes.

2.3. El Proyecto Anillo Vial Túnel de Crespo, fue y ha sido debidamente socializado, garantizando el derecho a la partición de la ciudadanía a través de sus distintas autoridades.

En relación con este punto, afirman los actores que previamente a la ejecución del proyecto, no se garantizaron espacios de participación y concertación, lo cual no corresponde a la realidad, pues antes y durante su ejecución se han garantizado los espacios de participación requeridos con la comunidad cartagenera. Desde la etapa de elaboración de estudios y diseños, el Consorcio Vía al Mar inició un largo y ampliamente divulgado proceso de concertación, con el Distrito de Cartagena, los habitantes de éste y con la comunidad residente en el barrio Crespo. Dicho proceso de concertación, tenía como objetivo conciliar los intereses de las partes frente a tres problemáticas puntuales que presentaba ese sector de la ciudad: Mejoramiento de la movilidad de la Calle 70 (vía de acceso a Cartagena), protección de las edificaciones en Crespo ubicadas frente al mar, que estaban amenazas por la erosión del frente marino (necesidad inaplazable e incluida en el POT de Cartagena) y la posibilidad de disfrutar de un espacio de recreación y esparcimiento.

En esta etapa del proyecto, la divulgación y discusión de las distintas alternativas planteadas, fue de gran amplitud y en ella intervinieron los entes más representativos de la ciudad y las personas que consideraban podían verse afectadas por la escogencia de una u otra alternativa. Así, el 30 de enero de 2008 el Concejo Distrital de Cartagena de Indias, citó e invitó a la Secretaría de Infraestructura, a la Secretaría de Planeación, al Instituto Nacional de Concesiones, al Viceministro de Transporte, al Consorcio Vía al Mar, y a organizaciones cívicas de crespo, entre otros entes, a efectos de informar el alcance y los avances del proyecto.

El proceso de divulgación y socialización señalado, contó con el cubrimiento permanente de los medios de comunicación locales y nacionales, como se observa en un muestreo de las notas de prensa que adjuntamos a este escrito y que relacionamos a continuación:

- Construirán en Cartagena vía por debajo de la playa. Terra Colombia. Marzo 13 de 2008.

- A Cartagena y Barranquilla las unirá una doble calzada por la Vía al Mar. El Tiempo. Marzo 17 de 2008.

- Costas y líos. El Universal. Marzo 10 de 2009.

- Obras del Túnel de Crespo valdrían $100 mil millones y durarían tres años. El Universal. Octubre 29 de 2009.
- Socializado el Anillo Vial de Crespo. Comunicado de Prensa Alcaldía Distrital de Cartagena. Febrero 10 de 2010.

- Debate por construcción del túnel de Crespo en Cartagena. El Tiempo. Junio 11 de 2010.

- El "túnel" de Crespo. Editorial El Universal. Junio 29 de 2010.

De otro lado, durante la realización del Estudio de Impacto Ambiental, se contó con la participación activa de las autoridades de la ciudad, los residentes del barrio Crespo y comunidades de pescadores, pues en esa misma etapa se convocaron y realizaron distintas reuniones. Lo anterior se puede evidenciar en las cartas de convocatoria, listados de asistencia y registros fotográficos, a los que se hace referencia en el punto *"3.4. Medio Socioeconómico"* del Estudio de Impacto Ambiental, que se adjunta a este escrito.

Una vez definida de manera conjunta y concertada con la comunidad, la alternativa más viable para la ejecución del proyecto, el Consorcio Vía al Mar presento al Ministerio del Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, toda la información necesaria para la expedición de la Licencia Ambiental correspondiente al proyecto "Anillo Vial Túnel de Crespo", la cual fue otorgada mediante la Resolución Nº 1630 del 24 de agosto de 2009.

Desde ese momento y hasta la fecha, el Consorcio Vía al Mar, ha realizado distintas reuniones de socialización con distintos actores de la ciudad de Cartagena y con los vecinos del barrio crespo, las cuales se relacionan en el siguiente cuadro, y de las que adjuntamos actas, registros fotográficos y listados de asistencia:

LUGAR	FECHA	TIPO DE REUNIÓN	DIRIGIDO A:
Iglesia Cristo Rey, Crespo	4-Mar-2008	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Funcionarios Alcaldía Cartagena y comunidad Crespo
Universidad de Cartagena	28-oct- 2009	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes facultad Ingenieria U de Cartagena
Iglesia Cristo Rey, Crespo	09-feb-10	Presentación del Proyecto Final Anillo Vial de Crespo	Comunidad, líderes comunitarios de Crespo
Alcaldía de Cartagena	09-feb-10	Presentación del Proyecto Final Anillo Vial de Crespo	Alcaldía Cartagena
Conjunto Linda Mar, Crespo	23-jun-10	Socialización de la obra en construcción Anillo Vial de Crespo	Propietarios Conjunto Linda Mar
Club Profesionales Cartagena	09-jul-10	Socialización de la obra en construcción Anillo Vial de Crespo	Habitantes Barrio Crespo
Oficina Atención al Usuario Crespo	09-jul-10	Socialización de la obra en construcción Anillo Vial de Crespo	Vendedores, Carperos de la Playa de Crespo
Oficina Atención al Usuario	10-ago-10	Socialización de los avances del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Comité Cívico Barrio Crespo

Crespo			
Oficina Atención al Usuario Crespo	05-abr-11	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes U de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	27-abr-11	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes de la Armada
Oficina Atención al Usuario Crespo	17-may-11	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo y sus avances técnicos	Estudiantes de la Escuela Cadetes Almirante Colón
Oficina Atención al Usuario Crespo	18-may-11	Reunión de Información sobre los aspectos de interés del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Propietarios Conjunto Residencial Eliana
Oficina Atención al Usuario Crespo	18-may-11	Reunión de Información sobre los aspectos de interés del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Propietarios Conjunto Residencial Mar de los Morros
Oficina Atención al Usuario Crespo	24-ago-11	Socialización de los avances del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Funcionarios de la Personería Distrital de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	18-abr-12	Presentación del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes de la Veeduría No a la Corrupción
Oficina Atención al Usuario Crespo	23-abr-12	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Periodistas Periódico El Universal
Oficina Atención al Usuario Crespo	14-ago-12	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Vecinos del Proyecto en Crespo
Oficina Atención al Usuario Crespo	30-nov-12	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Director-Periodistas Diario El Universal
Oficina Atención al Usuario Crespo	31-ene-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Salvador Gaviota
Oficina Atención al Usuario Crespo	12-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Mar de los Morros
Oficina Atención al Usuario Crespo	12-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Club Profesionales de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	12-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Eliana
Oficina Atención al Usuario	13-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Costa Azul

Crespo			
Oficina Atención al Usuario Crespo	13-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio La Playa
Oficina Atención al Usuario Crespo	13-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Conjunto Residencial La Caracucha
Oficina Atención al Usuario Crespo	13-mar-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Los Corales
Oficina Atención al Usuario Crespo	22-ago-13	Resolver inquietudes	Comité Cívico y habitantes dela comunidad de Crespo
Oficina Atención al Usuario Crespo	24-sep-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Mar de los Morros
Proyecto Anillo Vial de Crespo	09-oct-13	Recorrido área del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Delegado Distrito de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	29-oct-13	Resolver inquietudes	Asocrespo
Secretaria Infraestructura Cartagena	13-nov-13	Socialización del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Alcaldía de Cartagena
Oficina Atención al Usuario Crespo	20-nov-13	Mesa trabajo para aclarar dudas del Proyecto Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Los Corales
Periódico El Universal	29-marz-2014	Nota de Prensa Puente Avenida Santander	Comunidad
Oficina de Crespo	05-may-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Alba Sofia
Oficina de Crespo	07-may-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Residentes conjunto residencial Mar de los Morros
Oficina de Crespo	26-may-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Delegados Secretaría de Planeación Cartagena
Oficina de Crespo	11-jun-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio La Playa
Oficina de Crespo	11-jun-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Representantes Beach Club
Oficina de Crespo	3-jun-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Representantes Edificio Los Corales
Secretaria de Planeación	28-ago-14	Socialización de avances de la obra Anillo Vial de Crespo	Secretaria de Planeación de

			Cartagena
Miembros CAMACOL	3 de sept-14	Socializar el proyecto Anillo Vial Crespo.	Oficina atención al usuario Crespo
Miembros CAMACOL	16-sep-14	Socializar el proyecto Anillo Vial Crespo.	Instalaciones Camacol
Consejo de Cartagena	23-sep-14	Sesión especial para tratar tema de construcción del puente de la Avenida Santander (Proyecto Anillo Vial Crespo).	Consejo de Cartagena
Proyecto Anillo Vial de Crespo	17-oct-14	Visita Técnica al Proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes Gestión Ambiental SENA
Alcaldía de Cartagena	13-nov-14	Socializar el proyecto Anillo Vial Crespo	Alcaldía de Cartagena
Sociedad Colombiana de Ingenieros	13-nov-14	Socializar el proyecto Anillo Vial Crespo	Sociedad Colombiana de Ingenieros
Oficinas Crespo	24-nov-14	Socializar de los avances del proyecto Anillo Vial Crespo	Representantes Edificio Alba Sofia
Concejo Distrital de Cartagena	26-nov-14	Socialización intersección Avenida Santander y diseño paisajístico	Concejo Distrital de Cartagena
Sociedad Colombiana de Ingenieros	26-nov-14	Socialización intersección Avenida Santander	Sociedad Colombiana de Ingenieros
Oficina Crespo	27-nov-14	Socializar los avances del proyecto Anillo Vial Crespo	Representantes Edificios Los Corales
Oficina Crespo	27-nov-14	Socializar los avances del proyecto Anillo Vial Crespo	Representantes Edificio Los Morros
Alcaldía de Cartagena	28-nov-14	Socializar los avances del proyecto Anillo Vial Crespo	Alcaldía de Cartagena
Oficina Crespo	3-dic-14	Socializar avances del proyecto Anillo Vial Crespo	Propietarios Edificio Eliana del Mar
Estación de Taxis Aeropuerto Rafael Núñez	20-dic-214	Socializar avances del proyecto Anillo Vial Crespo	Taxistas Aeropuerto Rafael Nuñez
Despacho Alcalde de Cartagena	20-ene-15	Informe de la situación actual de las obras, correctivos aplicativos y fechas de entregas	Alcaldía de Cartagena
Oficina Crespo	29-ene-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo/despejar inquietudes	Miembros del Comité Civico de Crespo
Oficina Crespo	06-feb-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes Ingenieria Civil de la UIS
Oficina Crespo	06-feb-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo	Salvavidas de Cartagena

Oficina Crespo	24-feb-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo/despejar inquietudes	Representantes Edificio La Caracucha y Costa Azul
Oficina Crespo	25-feb-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo/despejar inquietudes	Representante Edificio Linda Mar
Oficina Crespo	25-feb-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo/despejar inquietudes	Representante Edificio La Playa
Oficina Crespo	25-feb-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo/despejar inquietudes	Representante Edificio Frente al Mar
Oficina Crespo	16-mar-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo	Representante de Cartagena Como Vamos
Oficina Crespo	17-mar-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo/despejar inquietudes	Representantes Edificio Terrazas del Caribe
Oficina Crespo	17-mar-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo/despejar inquietudes	Representante Edificio Salvador Gaviota
Oficina Crespo	19-mar-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo/despejar inquietudes	Nueva Administración Edificio Los Corales
Oficina Crespo	24-mar-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo	Reprresentantes de la SIAB (Sociedad de Arquitectos e Ingenieros de Bolívar)
Oficina Crespo	24-mar-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo	Conductores de la empresa Platino
Alcaldía de Cartagena	09-abr-15	Reunión de seguimiento del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo	Alcaldia de Cartagena
Universidad Tecnológica de Bolívar	22-abr-15	Socialización del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo	Estudiantes y Profesores del Universidad Tecnologica de Bolívar
Oficina de Atención al Usuario, Crespo	28-abr-15	Reunión de seguimiento del estado actual del proyecto Anillo Vial de Crespo con periodistas	Periodistas Periodico El Universal, canal Cartagena, Caracol Radio, Diario La Verdad y IDDER Comunicaciones.
Hotel Los Corales	30-abr-15	Seguimiento al Proyecto Anillo Vial de Crespo	Ministerio de Transporte

Adicionalmente a estas reuniones, el Consorcio Vía al Mar dispone de una oficina de Atención al Usuario, ubicada en el Barrio Crespo, en la cual de manera permanente brinda la información que le es requerida en relación con las obras del Anillo Vial Túnel de Crespo.

Por otra parte desde el año 2010 se encuentra disponible en el portal web www.youtube.com, un render (simulación digital) del proyecto que a la fecha del presente escrito suma 18.888 visitas, y en el que se exponen las características del proyecto, el cual puede ser consultado en el siguiente link: https://www.youtube.com/watch?v=HFkz6bHBbww. Así mismo desde el año 2012, se encuentra disponible en el mismo portal un render más amplio del proyecto, con 27,033 visitas, el cual puede ser consultado en el siguiente link: https://www.youtube.com/watch?v=VIhHBh_QCyU.

De lo expresado en líneas anteriores y de las evidencias anexas a este escrito, se desprende claramente, que existió en la ciudad de Cartagena un amplio debate y socialización del proyecto, desde su etapa de diseños, convirtiéndose este asunto un tema de tertulia y debate constante, planteado en distintos escenarios y oportunidades, por lo que de ninguna manera, puede señalarse que éste se estructuro de espaldas a la comunidad o de manera oculta.

3. Respecto de las pretensiones

En cuanto a las pretensiones de la demanda, me opongo a todas y cada una de ellas en relación a que la vulneración a los derechos e intereses colectivos es inexistente.

4. Sobre la medida cautelar solicitada por los actores

La ejecución de las obras del proyecto denominado "Anillo Vial Túnel de Crespo" fueron catalogadas por el Gobierno Nacional de interés general para la Nación, no únicamente para la población cartagenera, a través del documento CONPES 3666 de 2010, autorizándose así la suscripción del Adicional No. 9 de 2010 al contrato de concesión No. 503 de 1994.

En virtud de lo anterior, fueron comprometidos importantes recursos, incluyendo vigencias futuras nacionales para garantizar la financiación de todas las obras requeridas por lo que resulta inconveniente para el interés general, la suspensión de las obras, simplemente porque un pequeño grupo de ciudadanos, argumentando una supuesta vulneración de ciertos derechos colectivos, no está de acuerdo con la realización de las obras.

Respecto a la prevalencia del interés general sobre el particular, la Corte Constitucional se ha pronunciado en muchísimos fallos, concluyendo que *"no puede impedirse el desarrollo y el mejoramiento de la calidad de vida de la población, ni la consecución de las finalidades sociales del Estado y por ende la primacía de los derechos e intereses generales, so pena de hacer prevalecer los derechos individuales; igualmente, tampoco*

existen derechos absolutos, en la medida en que todos están supeditados a la prevalencia del interés colectivo". (Sent. T-729/98, M.P. Hernando Herrera Vergara).

En la ejecución de obras públicas de interés general existen circunstancias que obligan a los contratistas a generar incomodidades transitorias, situación que los lleva a adoptar soluciones temporales que minimicen los impactos negativos, y luego a plantear y adoptar medidas de carácter definitivo a fin de mantener las condiciones de vida de los habitantes de la zona de influencia de las obras; condiciones que, se reitera lo ya dicho en el acápite de las excepciones, mejorarán sustancialmente una vez concluido el proyecto, el goce y disfrute pleno de los derechos colectivos que alegan, están siendo afectados.

Por lo tanto, respetuosamente nos oponemos a la medida cautelar solicitada por los accionantes, debiendo ser declarada improcedente, por no convenir al interés general, porque provocaría traumatismos injustificados en la ejecución normal de la obra, en el tiempo previsto para su culminación y en la funcionalidad de la misma una vez terminada. Es decir, la medida sería más perjudicial que cualquier molestia o inconveniente temporal provocado por la obra objeto de inconformidad por los accionantes.

4. Solicitudes

Que se declare la inexistencia de violación de derechos colectivos por parte del Consorcio Vía y al Mar, y en consecuencia no sea condenado en costas.

5. Pruebas

- Documentales. Adjunto a la presente los siguientes documentos en copia simple:

a. Copia del contrato de concesión No. 503 de 1994.
b. Copia del adicional No. 9 de 2010 al contrato de concesión No. 503 de 1994.
c. Copia del documento CONPES No. 3666 de 2010.
d. Copia Resolución N° 1630 de 24 de agosto de 2009 - Licencia Ambiental.
e. Copia Resoluciones N° 0021 del 28 de enero y 0186 del 10 de mayo de 2010 - Permiso ocupación de playas – Dirección General Marítima.
f. Oficio ANLA N° 4120-E2-48033 del 23 de septiembre de 2014 dirigido al Concejo de Cartagena.
g. CD contentivo del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto
h. Diseño del manejo paisajístico y mitigación el impacto visual Puente Avenida Santander.
i. Copia notas de prensa relacionada en el acápite 2° del presente escrito.
j. Copia de las actas, registros fotográficos y listados de asistencia de las reuniones relacionadas en el acápite 2 del presente escrito.

- Testimonial. Sírvase decretar la práctica del siguiente testimonio:

Arquitecto Pedro Ibarra, identificado con cédula de ciudadanía No. 73.114.181 diseñador del componente paisajístico y urbano del proyecto, quien puede ser notificado en la Carrera 41 No. 70B-72 Apto 303 de la ciudad de Barranquilla, para que se pronuncie sobre los hechos de la demanda y de esta contestación, de acuerdo con interrogatorio que formularé en la fecha y hora de la diligencia.

6. Anexos

a. Acuerdo Conformación del Consorcio Vía al Mar autenticado.
b. Poder legalmente otorgado.

7. Oficios

- Solicito oficiar a la AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES-ANLA- para que remita con destino a este proceso los siguientes documentos aportados en fotocopia simple:

a) Oficio ANLA N° 4120-E2-48033 del 23 de septiembre de 2014 dirigido al Concejo de Cartagena.
b) Copia Resolución N° 1630 de 24 de agosto de 2009 - Licencia Ambiental.

Recibe notificaciones en: Calle 37 No. 8-40 Bogotá - Colombia o en el correo electrónico: notificacionesjudiciales@anla.gov.co.

- Solicito oficiar a la DIRECCIÓN MARÍTIMA-DIMAR- para que remita con destino a este proceso los siguientes documentos aportados en fotocopia simple:

a) Resolución No. 0021 del 28 de enero
b) Resolución No. 0186 del 10 de mayo de 2010 - Permiso ocupación de playas – Dirección General Marítima.

Recibe notificaciones en: Carrera 54 No. 26-50 CAN Bogotá D.C., o en el correo electrónico: dimar@dimar.mil.co

8. Notificaciones

Recibiré notificaciones en la secretaría de su despacho o en mi oficina de abogados ubicada en la Carrera 54 No. 68-196, Edificio Prado Office Center, Oficina 403 en la ciudad de Barranquilla.

Cordialmente,

JOSÉ GILBERTO CABAL PEREZ
C.C. 8.746.028 de Barranquilla
T. P. 71.307 del C. S. de la Jud.

SECRETARIA TRIBUNAL ADM
TIPO: CONTESTACION CONSORCIO VIA DEL MAR PLANOS 2CD
REMITENTE: JOSE CABAL PEREZ
DESTINATARIO: JOSE FERNANDEZ OSORIO
CONSECUTIVO: 20150515451
No. FOLIOS: 150 — No. CUADERNOS: 0
RECIBIDO POR: SECRETARIA TRIBUNAL ADM
FECHA Y HORA: 11/05/2015 02:25:10 PM

FIRMA:

2015-19

0000
333

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
ATTE: Ingeniero Gaviria Correa.

REF : REALIZAR POR EL SISTISMA DE CONCESION:

1. ESTUDIOS,DISEÑOS DEFINITIVOS Y OBRAS PARA LA REHABILITACION DE LAS CALZADAS (EXISTENTES) EN EL TRAMO DEL CARRETERA LOMITA ARENA - PUERTO COLOMBIA - BARRANQUILLA [illegible] Y EL RAMAL EMPALME RUTA [illegible]

2. EL MANTENIMIENTO Y LA OPERACION DEL TRAMO DE CARRETERA LOMITA ARENAS - PUERTO COLOMBIA - BARRANQUILLA [illegible] CIRCUNVALAR HASTA EL TERMINO DE LA CONCESION.

3. EL MANTENIMIENTO DEL RAMAL EMPALME RUTA 90 (LA CORDIALIDAD) - LOMITA ARENA, HASTA LA ENTREGA POR PARTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS A LA CONCESION, DEL TRAMO CARTAGENA - LOMITA ARENA.

4. EL MANTENIMIENTO Y LA OPERACION DEL TRAMO DE CARRETERA CARTAGENA - LOMITA ARENA, A PARTIR DE LA ENTREGA POR PARTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS A LA CONCESION, HASTA EL TERMINO DE LA CONCESION.

Apreciados señores:

Los representantes, EDGARDO NAVARRO VIVES,JUAN CLIMACO GOMEZ MORALES.. para actuar en nombre de EDGARDO NAVARRO VIVES,CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A. , debidamente autorizados por acta de juntas de socios respectivas nos permitimos manifestar por este documento que hemos convenido asociarnos en CONSORCIO para participar en la preselección del proyecto de la referencia y por tanto expresamos lo siguiente:

1. La duración de este consorcio será igual al término de la ejecución y liquidación del contrato.

2. El consorcio está integrado por :

NOMBRE	PORCENTAJE DE PARTICIPACION
EDGARDO NAVARRO VIVES	50.0%
CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A.	50.0%

3. La responsabilidad de los integrantes del consorcio es solidaria, ilimitada y mancomunada.

001

00001:

334

Hoja # 2 convenio consorcial.

4. El representante del Consorcio es JUAN CLIMACO GOMEZ MORALES, identificado con c.c. # 3'228.823 de Usaquén quien está expresamente facultado para firmar el contrato y tomar todas las determinaciones que fueren necesarias al respecto, con amplias y suficientes facultades.

5. El consorcio tendrá una vigencia [illegible] del término de duración del contrato.

En constancia se firma en [illegible]

JUAN CLIMACO GOMEZ
c.c. 3.228.823 de Usaquén
Representante Legal
CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A

EDGARDO NAVARRO VIVES
c.c. 17.168.942 de Bogotá

NOTARIA DOS DEL CIRCULO DE BARRANQUILLA
EL NOTARIO DOS DEL CIRCULO DE BARRANQUILLA DA FE QUE ESTA COPIA
2015 MAYO 08
COINCIDE CON UNA COPIA IGUAL DE LA CUAL HE TENIDO A LA VISTA
NOTARIO

MARIA DEL S. ROMAN DE ARTETA NOTARIA SEGUNDA DEL CIRCULO DE BARRANQUILLA CERTIFICA: que la(s) Firma(s) que aparece(n) en el documento que antecede, se asemeja(n) a la(s) de Juan Climaco Gomez que aparece(n) registrada(s) en esta NOTARIA previa confrontación de la(s) misma(s).
(Decreto 960/70)
Barranquilla 09 de Junio de 1994

NOTARIA SEGUNDA DEL CIRCULO DE BARRANQUILLA
MARIA DEL S. DE ARTETA
REPUBLICA DE COLOMBIA DEPTO DEL ATLANTICO

CARLOS PEÑA TORRES NOTARIO PUBLICO CUARTO DEL CIRCULO DE BARRANQUILLA
CERTIFICA: que la(s) firma(s) puesta(s) en el anterior documento es(son) la(s) de: Edgardo Navarro Vives
quien(es) registra(n)
Barranquilla 10 JUN 1994
EL NOTARIO

CONSORCIO VIA AL MAR

335

ACTA DE ACUERDO

CONSORCIO INTEGRADO POR CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A. Y EDGARDO NAVARRO VIVES

NOTARIA NOVENA DEL CIRCULO DE BARRANQUILLA
EL NOTARIO NOVENO DEL CIRCULO DE BARRANQUILLA DA FE QUE ESTA COPIA
2005 MAYO 0 8
CONCUERDA CON LA COPIA IGUAL DE LA QUE HE TENIDO A LA VISTA
CARLOS EL MENDIVIL CIOCANO
NOTARIO

Fecha: Barranquilla 30 de Diciembre de 2003.

Asistentes:

FRANCO FIORENTINO en Representación de Consultores del Desarrollo
EDGARDO NAVARRO VIVES
JUAN CLÍMACO GÓMEZ MORALES
ANA LUCÍA DUGAND OCAMPO

Una vez escuchada la propuesta del señor Juan Clímaco Gómez, Representante Legal del Consorcio Integrado por Consultores del Desarrollo S.A. y Edgardo Navarro Vives, se acepta en los siguientes términos.

1. Se aceptó su renuncia como Director de Proyecto y Representante Legal del Consorcio Integrado por Consultores del Desarrollo S.A. y Edgardo Navarro Vives.

2. En su reemplazo se nombra a la Señora Ana Lucía Dugand, identificada con cédula de ciudadanía 35.464.464 de Usaquén, quien expresamente queda facultada para tomar todas las decisiones que fueren necesarias para el desarrollo del Contrato 503-94 con amplias y suficientes facultades.

En constancia se firma en la ciudad de Barranquilla a los 30 días del mes de Diciembre de 2003.

FRANCO FIORENTINO
C.C.19.588.968 de Fundación
Representante Legal
Consultores del Desarrollo

EDGARDO NAVARRO VIVES
C.C. 17.168.942 de Bogotá

Acepto:

ANA LUCÍA DUGAND OCAMPO
C.C. 35.464.464 de Usaquén

CERTIFICO
Que esta FOTOCOPIA Corresponde con el original de donde se tomó
AGO. 2004
REPUBLICA DE COLOMBIA
NOTARIA SEGUNDA DEL CIRCULO DE BARRANQUILLA
MARIA DEL S. ROMAN DE ARTETA
NOTARIA SEGUNDA

503

9

337

109

CONTRATO DE CONCESION No. 503 DE 1994

OBJETO: REALIZAR POR EL SISTEMA DE CONCESION LOS ESTUDIOS, DISEÑOS DEFINITIVOS, OBRAS NECESARIAS PARA LA REHABILITACIÓN DE LAS CALZADAS EXISTENTES Y EL MANTENIMIENTO Y LA OPERACIÓN DEL TRAMO DE CARRETERA LOMITA ARENA - PUERTO COLOMBIA - BARRANQUILLA DE LA RUTA 90 A Y DEL EMPALME RUTA 90 (LA CORDIALIDAD) - LOMITA ARENA Y EL MANTENIMIENTO Y LA OPERACIÓN DEL TRAMO CARTAGENA - LOMITA ARENA EN LOS DEPARTAMENTOS DE BOLIVAR Y ATLANTICO.

Entre los suscritos GUILLERMO GAVIRIA CORREA, con cédula de ciudadanía número 19.488.459 expedida en Bogotá, DIRECTOR GENERAL, obrando en nombre y representación del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por una parte y por la otra, JUAN CLIMACO GOMEZ MORALES con cédula de ciudadanía número 3.228.823 expedida en Usaquén, obrando en nombre y representación del Consorcio integrado por CONSULTORES DEL DESARROLLO S.A. Y EDGARDO NAVARRO VIVES en su calidad de Representante del Consorcio, según consta en el documento denominado "Acuerdo Consorcial - Información de Consorcio" suscrito el día 31 de mayo de 1994 por los señores EDGARDO NAVARRO VIVES Y JUAN CLIMACO GOMEZ y que para los efectos del presente documento se denominará el CONCESIONARIO, quien declara bajo la gravedad del juramento que el Consorcio y las personas que lo integran que representa no se encuentra incursa en ninguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad para contratar establecidas en la ley 80 de 1993 y demás normas sobre la materia, hemos acordado celebrar el contrato que se especifica a continuación, el cual fué adjudicado por Resolución Nº 5785 del 2 de Agosto de 1994, previa Licitación Publica Nº 006-94, asi:__CLAUSULA PRIMERA. OBJETO. EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión, según lo establecido en el articulo 32 numeral 4o de la Ley 80 de 1993: a) Los estudios, diseños definitivos y obras para la rehabilitación, de las calzadas existentes en el tramo de carreta Lomita Arena - Puerto Colombia - Barranquilla (cruce con la circunvalar) y en El Ramal Empalme Ruta 90 (la cordialidad) - Lomita Arena. El mantenimiento y la operación del tramo de carretera Lomita Arena - Puerto Colombia - Barranquilla (cruce con la circunvalar) hasta el término de la concesión. b) El mantenimiento del Ramal empalme Ruta 90 (la cordialidad) _ Lomita Arena, hasta la entrega por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS a la concesión, del tramo Cartagena - lomita Arena. y c) El mantenimiento y la operación del tramo de carretera Cartagena - Lomita Arena, a partir de la entrega por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS a la concesión, hasta el término de la concesión. Las actividades incluídas para cumplir el objeto del contrato son: estudios y diseños finales, financiación, construcción, suministro, instalación, montaje y prueba de los equipos, puesta en funcionamiento y operación del proyecto, las cuales deben hacerse en un todo de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en este documento y en el Pliego de Condiciones de la licitación pública No. 006-94. PARAGRAFO: El alcance básico de la construcción incluye las siguientes obras 1- sector Barranquilla - Puerto Colombia - calzada doble longitud aproximada 13 KM; via de dos calzadas con separador central. Las obras programadas corresponden a la ejecución de trabajos de; parcheo de pavimento en los sitios indicados por la interventoría; colocación de refuerzo de carpeta en concreto asfáltico con 5 Cms. en un ancho pavimentado de 8 Mts. minimo por calzada; construcción de cunetas-bordillo y obras de señalización. 2- Sector Puerto Colombia - Lomita Arena; rocería y limpieza de la zona de la carretera; limpieza de las obras de drenaje; reconstrucción y ampliación del terraplén en algunos sectores que presentan grietas debido a la presencia de suelos expansivos; colocación de refuerzo de carpeta en concreto asfáltico de 7 Cms. de espesor previa la

nivelación de las bermas hasta la cota de la rodadura existente para obtener un ancho total de la calzada de 11.00 Mts. colocación de una capa de base en concreto asfáltico para la renivelación de ciertos sectores de la calzada donde hay deformaciones; eventual reconstrucción de algunas de las obras de drenaje existentes; reconstrucción de la cuneta bordillo donde se reparen los terraplenes; obras de señalización vial. 3- sector Lomita Arena - Santa Catalina; rehabilitación de la superfecie de rodadura existente, mediante labores de parcheo y colocación de una carpeta de concreto asfáltico de 5 Cms. de espesor; ejecución de roceria y limpieza del talud; limpieza de obras de drenaje y construcción de filtros . - **CLAUSULA SEGUNDA. DOCUMENTOS DEL CONTRATO.** Además de los documentos de la Licitación establecidos en el numeral 1.3. del Pliego de Condiciones, son documentos de este contrato los siguientes: .- La propuesta del CONCESIONARIO, aceptada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.- El Anteproyecto y demás información técnica suministrada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. - El diseño para construcción, elaborado por el CONCESIONARIO durante la etapa de Diseño y Programación.- Los contratos que se suscriban para la obtención de las garantías exigidas. - Las actas o convenios que se suscriban durante su vigencia .- La Ley 80 de 1993 y sus normas reglamentarias y complementarias .- La Ley 105 de 1993 y sus normas reglamentarias .- La Resolución de adjudicación.- El Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas que hace parte integrante del Pliego de Condiciones, el cual podrá ser modificado cuando las necesidades o la protección de los usuarios así lo exijan . - Los demás documentos constitutivos del proyecto .- El Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte edición 1992, y demás normas que lo complementen, modifiquen o reemplacen. Las condiciones expresadas en el presente contrato, prevalecen sobre aquellas de cualquier otro documento que forme parte del mismo. Sujeto a lo anterior, los demás documentos deben entenderse como explicativos, pero en caso de ambigüedades o discrepancias deben ser interpretadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS sin perjuicio de los recursos administrativos a que haya lugar. **CLAUSULA TERCERA: PLAZOS.** El CONCESIONARIO se obliga a iniciar la ejecución del contrato, dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de perfeccionamiento del mismo. El plazo para la ejecución del contrato es de ciento cuarenta y ocho meses (148)_. El desarrollo de la ejecución debe hacerse dentro de los plazos siguientes :**1.-ETAPA DE DISEÑO Y PROGRAMACION.**-- Está comprendida entre la fecha de perfeccionamiento del contrato, y la fecha de Inicio del ultimo tramo de Construcción. La constitución del Fideicomiso, la elaboración de los diseños para construcción y estudios de impacto ambiental definitivos, el ajuste de los programas de obra e inversión, y la estructuración del esquema financiero, deben realizarse en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la fecha de perfeccionamiento del contrato. Al comienzo y terminación de ésta etapa se suscribirán el "Acta de Iniciación de la etapa de Diseño y Programación" y el "Acta de Finalización de la Etapa de Diseño y Programación" respectivamente. Los diseños del tramo Santa Veronica - Barranquilla se entregaran en un plazo máximo de cuatro (4) meses **2.-ETAPA DE CONSTRUCCION.** Está comprendida entre la fecha de inicio de la construcción del primer tramo y la fecha en que las obras y los equipos necesarios para la puesta en servicio del proyecto, sean recibidos por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. La construcción de la totalidad de las obras civiles e instalaciones del proyecto, el suministro, montaje y pruebas de los equipos, y la puesta en servicio a los usuarios, deben realizarse en un todo de acuerdo con lo establecido en la propuesta para la construccion de las obras, suministro, instalacion y prueba de los equipos necesarios para la puesta en servicio del proyecto,

y en un plazo máximo de diez (10) meses contado a partir de la fecha en que se suscriba el "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción". Durante ésta etapa, el CONCESIONARIO a su costa, llevará a cabo el mantenimiento de las calzadas y demás obras civiles existentes incluidas en la concesión. Esta etapa finaliza una vez el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS a través de la Interventoría, haya recibido las obras de todos los tramos de carretera, de acuerdo con la propuesta aprobada por el Instituto Nacional de Vias y se hayan completado todos los requisistos necesarios para el inicio de la operación del proyecto. Al terminar esta etapa se suscribirá el "Acta de Finalización de la Etapa de Construcción **3.- ETAPA DE OPERACION** .- Está comprendida entre la fecha de recibo de las obras del primer tramo, por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y la fecha en la que el proyecto revierta a la Nación. Durante ésta etapa, el CONCESIONARIO a su costa, llevará a cabo la conservación de las obras y administrará el proyecto al que se refiere el presente contrato en un todo de acuerdo con el Pliego de Condiciones, el Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas, las Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas y el Manual sobre Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras. El CONCESIONARIO operará y administrará las casetas de peaje indicadas en la cláusula Quinta del presente contrato de acuerdo con el esquema tarifario para la etapa de operación, establecido en esta misma cláusula, y en general realizará todas las actividades establecidas en LA PROPUESTA PARA LA OPERACION DEL PROYECTO. La duración de ésta etapa es de ciento treinta y nueve meses (139) . No obstante, este plazo podrá aumentar o disminuir, según aumente o disminuya el período acumulado para la ejecución de las etapas de Diseño y Programación y la Etapa de Construcción. La suma de los plazos de ejecución de las tres etapas en ningún caso podrá ser superior a ciento cuarenta y ocho meses (148). A la terminación de este plazo se suscribirá el "Acta de recibo del proyecto y terminación del contrato". **PARAGRAFO PRIMERO: SUSPENSION.** Podrá suspenderse temporalmente la ejecución del contrato y el plazo correspondiente por circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito, o por la ocurrencia de hechos o situaciones que no sean imputables al CONCESIONARIO y que imposibiliten temporalmente o perturben gravemente la ejecución del contrato. Este tiempo de suspensión no se computará para el plazo extintivo del contrato. La suspensión se hará de común acuerdo entre las partes mediante la suscripción de un Acta en donde conste el evento que las ocasiona, y las demas circunstancias económicas que pudieran afectar el contrato.EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS definira cuando hubo fuerza mayor o caso fortuito. **PARAGRAFO SEGUNDO:** Para efecto de entregas parciales se establecen los siguientes alcances: Tramo 1.- Santa Veronica - Barranquilla; y Tramo 2.- Empalme Ruta 90 (La Cordialidad) - Lomita Arena - Santa Veronica. **PARAGRAFO TERCERO:** La demora más allá de la fecha contemplada para la etapa de diseño y programación en la obtención de los permisos y licencias de impacto ambiental por causas no imputables al contratista, acarrearan la suspención del plazo del contrato por el término que dure dicha demora. Si dicha causa ocasionase un desequilibrio contractual se dará aplicación a los mecanismos de compensación contemplados en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA de este contrato. En las circunstancias anotadas EL CONCESIONARIO no se hará acreedor a la multa contemplada en el literal a) de la CLAUSULA TRIGESIMA SEGUNDA. **CLAUSULA CUARTA. VALOR DEL CONTRATO.** Para efectos fiscales y legales, el valor del presente contrato se determina en la suma agregada de las siguientes partidas, a precios de Mayo de 1994, considerada como la inversión inicial del proyecto:

Precio de Elaboración de Estudios y diseños $. 343.797.236
Precio de Construcción. $ 8.748.565.318

Infraestructura de Operación		$ 1.307.632.003
Costo estimado de Interventoria durante la etapa de Diseño y Programación y la etapa de Construcción.	285.960.000	$
Adquisición de predios		$ 000.000.000

Valor Total de la Inversión Inicial $10.685.954.557

Son DIEZ MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y SIETE PESOS COLOMBIANOS.

CLAUSULA QUINTA. TARIFAS DE PEAJE. El pago del valor total del contrato, más los costos de la operación y el mantenimiento durante la concesión será mediante: a) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje de la caseta Puerto Colombia del sector santa Veronica - cruce a Puerto Colombia - Baranquilla de la Ruta 90 A, localizada en la actual ubicación durante la etapa de construcción del proyecto, de acuerdo con el siguiente esquemá tarifario:

CATEGORIA.Nº	DESCRIPCION.	VALOR
I-	Automoviles, Camperos y Camionetas.(A)	$ 1.200,=
II-	Buses y Busetas. (B)	$ 1.400,=
III-	Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P)	$ 1.400,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G)	$ 1.400,=
V-	Camiones de 3 y 4 ejes. (C-3-4)	$ 7.200,=
VI-	Camiones de 5 ejes (C-5)	$ 9.600,=
VII-	Camiones de seis ejes o más	$10.800,=

b) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje en la nueva localización de la caseta Puerto Colombia en el tramo Santa Veronica - Puerto Colombia - Barranquilla de la ruta 90 A; durante la etapa de operación del proyecto, de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA.Nº	DESCRIPCION.	VALOR
I-	Automoviles, Camperos y Camionetas.(A)	$ 1.200,=
II-	Buses y Busetas. (B)	$ 2.200,=
III-	Camiones Pequeños de 2 ejes (C2-P)	$ 1.700,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G)	$ 2.900,=
V-	Camiones de 3 y 4 ejes. (C-3-4)	$ 9.400,=
VI-	Camiones de 5 ejes (C-5)	$ 12.600,=
VII-	Camiones de seis ejes o más	$ 13.900,=

c) La cesión de los derechos de recaudo de peaje de la caseta localizada en el sector Lomita Arena - Santa Veronica durante la etapa de operación del proyecto que se inicia a partir de la fecha de suscripción del acta de entrega de las obras establecidas para

4

las etapas de construcción de Empalme Ruta 90 (la cordialidad) - Lomita Arena - Santa Veronica de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

339

107

CATEGORIA No.	DESCRIPCION	VALOR
I	Automoviles, camperos y camioneta. (A)	$ 1.360,=
II	Buses (B)	$ 2.200,=
III	Camiones Pequeños de dos ejes (C2-P)	$ 1.700,=
IV-	Camiones Grandes de 2 ejes (C2-G)	$ 2.900,=
V	Camiones de tres y cuatro ejes (C-3-4)	$ 9.400,=
VI	Camiones de 5 ejes (C-5)	$12.600,=
VII	Camiones de seis ejes o más	$13.900,=

PARAGRAFO PRIMERO: Una vez el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS haga entrega al CONCESIONARIO de la via Cartagena - Lomita Arena de la ruta 90 A el CONCESIONARIO podrá trasladar la caseta localizada entre el sector Lomita Arena - Santa Veronica - al sector la Cienaga de la Virgen - Marahuaco de acuerdo con el siguiente esquema tarifario:

CATEGORIA No.	DESCRIPCION	VALOR
I	Automoviles, Camperos y camionetas (A)	$ 1.360,=
II	Buses (B)	$ 2.200,=
III	Camiones pequeños de 2 ejes (C2-P)	$ 1.700,=
IV	Camiones grandes de 2 ejes (C2-G)	$ 2.900,=
V	Camiones de tres y cuatro ejes (C-3-4)	$ 9.400,=
VI	Camiones de 5 ejes (C-5)	$ 12.600,=
VII	Camiones de seis ejes o mas	$ 13.900,=

Las tarifas están expresadas en pesos colombianos de Mayo de 1994 que dio origen al presente contrato, y serán ajustadas de acuerdo con los PARAGRAFOS siguientes de esta Cláusula. **PARAGRAFO SEGUNDO. ACTUALIZACION PARA INICIAR LA ETAPA DE CONSTRUCCION.** Las tarifas de peaje para la etapa de construcción se actualizarán para iniciar esta etapa, con el porcentaje de la variación del Indice de Precios al Consumidor establecido por el DANE entre Mayo de 1994 y la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Construcción. **PARAGRAFO TERCERO. AJUSTE DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCION.** El valor de las tarifas de peaje durante la etapa de construcción, se ajustará únicamente al comienzo de cada año calendario. con el porcentaje de la variación del Indice de Precios al Consumidor, establecido por el DANE a partir de la fecha de iniciación de la etapa de construcción, o de la fecha del ultimo incremento. **PARAGRAFO CUARTO. ACTUALIZACION PARA INICIAR LA ETAPA DE OPERACION,** Las tarifas de peaje para la etapa de operación se actualizarán para iniciar esta etapa, con el porcentaje de la variación del Indice de Precios al Consumidor

5

establecido por el DANE entre Mayo de 1994 y la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Operación. **PARAGRAFO QUINTO. AJUSTE DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE OPERACION.** El valor de las tarifas se mantendrá en valor constante durante la etapa de operación; se ajustará de acuerdo con el indice de precios al consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE , conforme al siguiente procedimiento: a) Las tarifas de peaje se ajustarán de acuerdo con el porcentaje de variación del Indice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, cuando dicho indice supere el veintiuno por ciento (21%) del que prevalecía en la fecha en que se inició la etapa de operación o en la fecha en que se autorizó el último ajuste. b) Cuando se presente cualquiera de las situaciones señaladas en el literal anterior, el CONCESIONARIO deberá informar por escrito el ajuste en el valor de las tarifas de peaje, acompañando la documentación de soporte correspondiente, con diez (10) días hábiles de anticipación a la fecha en que se realice el ajuste. En el evento que el Indice de Precios al Consumidor se incremente en los doce meses siguientes al último aumento de tarifas de peaje en una tasa inferior a la acordada para el incremento periódico de tarifas, éstas se ajustarán; en ese término con el incremento del Indice de Precios al Consumidor en los doce (12) meses ocurridos desde el último aumento. **PARAGRAFO SEXTO.-** Si el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS no autoriza el ajuste del valor de las tarifas de peaje, la compensación se ajustará a lo establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, numeral 3. **PARAGRAFO SEPTIMO.-** Cuando en el presente contrato se hable de Indice de Precios al Consumidor se debe entender éste como el total Nacional. **PARAGRAFO OCTAVO.-** El CONCESIONARIO recibirá el producto del peaje de la caseta "Puerto Colombia" desde la fecha en que se suscriba el acta de iniciación de las obras determinadas para la etapa de construcción de la concesión. El recaudo se hará por intermedio de la actual empresa recaudadora, hasta el vencimiento, el 30 de Junio de 1995, del contrato entre esta empresa y el Instituto nacional de Vias. A partir de la terminación de la citada fecha el CONCESIONARIO recaudará directamente los dineros provenientes de esta caseta. Durante el periodo en que el CONCESIONARIO no efectue directamente el recaudo, se entregará al fideicomiso del CONCESIONARIO el 90 % del producido diario de las casetas y el 10% restante se depositará en las cuentas del Instituto Nacional de Vías. Además el CONCESIONARIO podrá supervisar el proceso, operación y resultado de los recaudos durante este periodo. **CLAUSULA SEXTA. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO** Son Obligaciones a cargo del CONCESIONARIO entre otras las siguientes: a) La financiación total del proyecto, incluídos los costos de supervisión técnica y financiera y los costos de adquisición de predios para la Zona de Carretera, según los procedimientos descritos en los numerales 1.11 y 1.12, respectivamente, de los Pliegos de Condiciones. b) El Diseño definitivo del proyecto de acuerdo con la información técnica suministrada en los Pliegos de Condiciones. c) La Construcción de las obras, de acuerdo con el diseño definitivo elaborado por el CONCESIONARIO, incluyendo entre otros, vías en superficie, viaductos, túneles, intersecciones; obras de arte, drenajes, y señalización. d) El suministro, instalación, montaje y pruebas de los equipos requeridos, de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. e) La puesta en funcionamiento del sistema vial. f) El recaudo del peaje en las casetas indicadas en la Cláusula Quinta del presente contrato. g) Los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción necesarios para mantener el proyecto en los niveles de servicio establecidos en la CLAUSULA VIGESIMA QUINTA del presente contrato. h) Todas las actividades necesarias para la construcción, operación y entrega de las obras en buen estado, en un todo, de acuerdo con las condiciones,

6

términos, alcances y obligaciones establecidas en el Pliego de Condiciones. PARAGRAFO. El CONCESIONARIO es el único responsable por la vinculación de personal, la celebración de subcontratos, la puesta en sitio de la maquinaria y equipo indispensables para ejecutar la obra y la adquisición de materiales, todo lo cual realiza en su propio nombre y por su cuenta y riesgo, sin que el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS adquiera responsabilidad alguna por dichos actos por daños o perjuicios que causen tales actos. CLAUSULA SEPTIMA. INTERVENTORIA. La coordinación y vigilancia de la ejecución y cumplimiento del contrato será ejercida por el Interventor, quien representará al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS ante el CONCESIONARIO. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS proporcionará al CONCESIONARIO una copia de todas las funciones, facultades y autorizaciones establecidas al efecto y una copia del Contrato de Interventoría, si fuere el caso. El Interventor está autorizado para impartir instrucciones u órdenes al CONCESIONARIO sobre asuntos de responsabilidad de este, exigirle la información que considere necesaria y el CONCESIONARIO obligado a suministrarsela dentro de los quince (15) días siguientes contados a partir de la fecha de solicitud. Son deberes del Interventor asegurar el control técnico de la obra y las demás obligaciones derivadas de este contrato. El Interventor no tendrá autorización para exonerar al CONCESIONARIO de ninguna de sus obligaciones o deberes contractuales. Todas las comunicaciones u órdenes del Interventor, serán expedidas o ratificadas por escrito. Todos los diseños que está obligado a ejecutar el CONCESIONARIO o las modificaciones que se propongan durante la ejecución de la obra deberán ser aprobadas por escrito previamente por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, con el concepto del Interventor. PARAGRAFO .- El CONCESIONARIO se obliga a entregar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y al interventor los estados financieros del fideicomiso debidamente auditados, trimestralmente, dentro de los veinte (20) días siguientes a la finalización de cada trimestre. Los estados financieros deben ir acompañados de los documentos de soporte correspondientes. CLAUSULA OCTAVA. NOMBRAMIENTO DEL PERSONAL: El CONCESIONARIO se obliga a mantener al frente de las obras a ingenieros matriculados y aceptados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS; el Director del Proyecto deberá estar autorizado para actuar en nombre del CONCESIONARIO y para decidir con el Interventor cualquier asunto relativo a los trabajos contratados. Todos los empleados y obreros para la obra serán nombrados por el CONCESIONARIO quien deberá cumplir con todas las disposiciones legales sobre la contratación de personal colombiano y extranjero. Asi mismo deberán observarse las disposiciones que reglamentan las diferentes profesiones . PARAGRAFO PRIMERO. SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES. Será a cargo del CONCESIONARIO, los salarios y prestaciones sociales de todos los trabajadores vinculados al proyecto y la responsabilidad por el pasivo laboral. A tal efecto, el CONCESIONARIO se obliga al cumplimiento de todas las normas legales y convencionales ya que sus relaciones laborales se rigen por lo dispuesto en el Código Sustantivo del Trabajo y demás disposiciones concordantes y complementarias. Ninguna obligación de tal naturaleza corresponde al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y este no asume responsabilidad ni solidaridad. PARAGRAFO SEGUNDO. APORTES PARAFISCALES. El CONCESIONARIO se obliga a cumplir con los aportes parafiscales conforme a lo ordenado por el artículo tercero del Decreto 562 de 1990. Acreditar el cumplimiento de ésta obligación durante la etapa de Diseño y Programación y durante la etapa de Construcción, es requisito previo para el inicio de la operación del proyecto. De igual forma, acreditar el cumplimiento de ésta obligación durante la etapa de operación, siendo requisito para la liquidación final del contrato. CLAUSULA NOVENA. PROGRAMAS DE TRABAJO Y CRONOGRAMA DE INVERSIONES.- El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar el contrato y a realizar los desembolsos de acuerdo con los Programas

de Trabajo y al cronograma de Inversión presentados en su propuesta y aprobados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Una vez aprobada la garantía única del contrato y antes de iniciar la etapa de construcción, el CONCESIONARIO deberá, presentar al Interventor para su aprobación los programas de ejecución detallados, ajustados al diseño definitivo: El Diagrama Lógico de Ruta Crítica (CPM) y su representación gráfica (Diagrama de Barras), acompañados del cronograma de inversiones durante la etapa de construcción. El Interventor deberá verificar la coherencia y compatibilidad entre los procedimientos de consecución de los recursos y el cronograma de inversiones definitivo. La presentación del detalle anterior al Interventor y su aprobación por el mismo, o la de los referidos datos, no exonerará al CONCESIONARIO de ninguna de sus reponsabilidades que emanen del Contrato. PARAGRAFO. Los programas de trabajo y el cronograma de desembolsos se podrán modificar en la medida que no signifique variación de los plazos del contrato. Dichos plazos podrán ser modificados en los siguientes casos: a) Cuando se presenten causas imputables al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. b) En los eventos de fuerza mayor o caso fortuito definidos por la ley, y por las situaciones imprevistas que no sean imputables al CONCESIONARIO, que contempla la ley 80 de 1993, art. 5. c) Si se presentan obras complementarias. d) Cuando los cambios en el proyecto lo justifiquen. e) Cuando medien razones de interés público. f) En general por cualquier otra causa que a juicio del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS haga necesaria tal determinación para el mejor cumplimiento del contrato. En tales casos los programas deberán ser revaluados y aprobados por el representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y se suscribirá el contrato adicional correspondiente, si fuere el caso. CLAUSULA DECIMA. EQUIPO. El CONCESIONARIO se obliga a situar oportunamente en el lugar de las obras el equipo detallado en su propuesta siendo de su obligación la adecuación de vías y estructuras que fuere necesaria para el transporte de los mismos. La aceptación por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS de la relación de equipo presentada en la propuesta no exime al CONCESIONARIO de la obligación de suministrar oportunamente los equipos adicionales necesarios, adecuados en capacidad y características, para cumplir con los programas, plazos y especificaciones técnicas de las obras. CLAUSULA UNDECIMA. MATERIALES Y EJECUCION. El CONCESIONARIO a su propia costa deberá suministrar y aportar todo el equipo de construcción, los equipos de operación, los materiales, la mano de obra, así como todos los demás elementos de todo orden que se necesiten para la construcción, conservación y administración del proyecto, tanto temporales como permanentes, hasta la terminación del objeto del contrato. Todos los materiales, equipos de operación y la ejecución deberán ser de las calidades respectivas descritas en los planos y especificaciones y de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO deberá proporcionar todas las facilidades indispensables para examinar, medir y ensayar las obras ejecutadas, así como las facilidades para las pruebas de los equipos de operación . Los funcionarios autorizados del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, Interventor y toda persona autorizada por él, deberán en todo momento tener libre acceso a las obras y a todos los talleres y lugares en que se esté realizando trabajo para la ejecución de la obra, y el CONCESIONARIO de las Obras deberá proporcionar todas las facilidades y toda la ayuda que corresponda para hacer efectivo dicho derecho de acceso . CLAUSULA DUODECIMA. CESIONES Y SUBCONTRATOS. El CONCESIONARIO podrá ceder parte del presente contrato a personas naturales o jurídicas con previo consentimiento por escrito del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. El CONCESIONARIO podrá sub-contratar parcial o totalmente la ejecución del presente contrato, a personas naturales o jurídicas que demuestren su idoneidad para la actividad sub-contratada. No obstante, el

503
5

341

105

CONCESIONARIO será el único responsable ante el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por el cumplimiento de las obligaciones del contrato, de la calidad de la obra y del servicio prestado. La persona a la cual se va a sub-contratar o ceder el contrato, deberá renunciar a la reclamación diplomática. Celebrado el contrato con un Consorcio no podrá haber cesión del mismo entre quienes lo integran. El CONCESIONARIO es el único responsable de la celebración de subcontratos. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, cuando así lo considere, podrá ordenar al CONCESIONARIO, que dé por terminado un subcontrato en cualquier momento y exigir el cumplimiento directo de sus obligaciones.

CLAUSULA DECIMA TERCERA. PREDIOS PARA LA VIA. EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o la Gerencia Inmobiliaria que contrate, negociará los predios que sea necesario comprar para la zona de carretera, con cada uno de los propietarios y gestionará todo lo necesario para la entrega oportuna de los predios al CONCESIONARIO. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS autorizará las cuentas de cobro que los propietarios presenten al fideicomiso del CONCESIONARIO para su cancelación, lo cual debe ocurrir, una vez presentada la cuenta en un termino no mayor a tres dias habiles. El CONCESIONARIO pagará las cuentas a los propietarios, con cargo a los costos totales del contrato, a través del Fideicomiso constituído para la construcción y operación del proyecto. La entrega de los predios se hará de acuerdo con los programas de trabajo establecidos para la etapa de construcción, ajustado al diseño elaborado por el CONCESIONARIO durante la etapa de Diseño y Programación, de tal forma que la disponibilidad de la zona para la construcción de las obras no obstaculice de manera alguna su ejecución. Si en algún caso fuere necesario recurrir a la expropiación de algún predio, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS adelantará el proceso legal necesario y el pago de las correspondientes indemnizaciones, lo realizará El CONCESIONARIO con cargo a los costos totales del contrato, previa órden por escrito, impartida por EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. **PARAGRAFO PRIMERO. FORMA DE PAGO.** En el evento que tenga necesidad de adquirir predios el CONCESIONARIO debe aportar al Fideicomiso, los recursos necesarios para la adquisición de los predios que conforman la zona de carretera del proyecto. El valor total previsto que el CONCESIONARIO debe aportar al Fideicomiso para tal fin, es el valor indicado por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS en los Pliegos de Condiciones: si la suma de los desembolsos totales efectuados por el CONCESIONARIO para la adquisición de predios, ajustados a Mayo de 1994 No.006-94, de acuerdo con el Indice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística -DANE, incluyendo aquellos para los caules hubiere sido necesario adelantar el proceso de expropiación, fuere superior a este valor, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, compensará la diferencia al CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación general establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, de tal forma que agotados los recursos inicialmente previstos y convenida con el INSTITUTO la forma de compensación, el CONCESIONARIO aportará los recursos adicionales para continuar con el proceso de adquisición de predios. Las demoras que este proceso genere, no le serán imputables al CONCESIONARIO e igualmente los desajustes económicos que se causen serán compensados en los términos de la cláusula trigésima sexta. Los costos de adquisición de predios para la zona de carretera deben ser incorporados a la inversión inicial necesaria para la realización del proyecto. **CLAUSULA DECIMA CUARTA. FUENTES DE MATERIALES, ZONAS DE PRESTAMO Y DE DESCARGUE DE DESECHOS Y PLAN DE MITIGACION DEL IMPACTO AMBIENTAL.** Serán por cuenta y responsabilidad del CONCESIONARIO, los derechos de explotación de las fuentes de materiales, de las zonas de préstamo y de las zonas de descargue de desechos asi como los costos de construcción, mejoramiento y conservación de las vías de acceso a las fuentes de materiales y demás gastos necesarios para la producción de éstos.

de igual forma, serán por cuenta y responsabilidad del CONCESIONARIO, los costos de explotación de zonas de préstamo y de sus correspondientes servidumbres, la construcción y conservación de vías de acceso a las zonas de desechos, el derecho de explotación de las mismas y las obras de mitigación del Impacto Ambiental que fuere necesario realizar. **CLAUSULA DECIMA QUINTA. ESQUEMA FINANCIERO. FONDOS DEL CONTRATO.** El CONCESIONARIO, en un periodo no mayor de Quince (15) días calendario, a partir del perfeccionamiento del contrato, deberá constituir un Fideicomiso en una Sociedad Fiduciaria debidamente autorizada por la Superintendencia Bancaria, en cuya virtud se constituye un patrimonio autónomo, el cual servirá de eje para la captación y administración de todos los recursos necesarios para la ejecución del contrato. El CONCESIONARIO deberá transferir al patrimonio autónomo, los derechos de tipo patrimonial derivados del presente contrato, sin desprenderse de las obligaciones relativas a la ejecución del contrato mismo. Será directamente el Fideicomiso quién provea al CONCESIONARIO de los recursos que requiera para la elaboración de los estudios y diseños, la adquisición de predios para la zona de carretera, la construcción de las obras, el mantenimiento y la operación del proyecto, el que distribuirá las ganancias que se perciban de la operación del proyecto y ordenará lo conducente al pago de los rendimientos y capital de los empréstitos que se contraten. **PARAGRAFO PRIMERO.** El CONCESIONARIO aportará al Fideicomiso, en la medida y oportunidad en que el proyecto la vaya requiriendo, los siguientes valores: 1- a título de Capital de Riesgo hasta el porcentaje establecido en su oferta liquidado sobre el valor que resulta de agregar los valores establecidos en la Cláusula Cuarta sin incluir el valor de las obras adicionales. Cuando dichos aportes esten constituidos por equipos, éstos deben ser transferidos al Fideicomiso; y 2- el porcentaje restante más el Costo Financiero durante las etapas de Diseño y programación, y Construcción, lo deberá financiar el Concesionario mediante los procedimientos y con el apoyo de las entidades financieras o particulares que para el momento resulten más recomendables en pos de asegurar la debida ejecución del proyecto, teniendo como referencia lo establecido en su propuesta finaciera. Esta financiación debe asegurar un adecuado flujo de recursos para cumplir con los programas de trabajo y el cronograma de desembolsos propuesto y auditado por el Interventor. **PARAGRAFO SEGUNDO.** La participación de las entidades financieras dentro del proceso de financiación del contrato, no exime al CONCESIONARIO de ninguna de las obligaciones derivadas del mismo. PARAGRAFO TERCERO. Con el fin da facilitar la consecución de los recursos, el CONCESIONARIO o la sociedad Fiduciaria podrán desrrollar esquemas financieros de aceptación nacional o internacional, tales como titularización, emisión de acciones con o sin voto, con dividendo garantizado, bonos con o sin garantía, etc. **CLAUSULA DECIMA SEXTA. REGIMEN FISCAL.** La ejecución del presente contrato de Obra Pública por el Sistema de Concesión estará sujeta a el Estatuto Tibutario vigente en La República de Colombia. **CLAUSULA DECIMA SEPTIMA. VOLUMEN DE TRANSITO PARA LA GARANTIA.** El volúmen de tránsito, por categoría de vehículos, para efectos de la garantía de ingreso mínimo por cada año de operación, del proyecto será el indicado en los cuadros Anexos del presente contrato. El ingreso por peaje garantizado para cada año de operación es la suma de los productos del volúmen garantizado para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente, vigente durante ese año. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje, durante un año determinado de operación, desde el 1 de Enero hasta el 31 de Diciembre del respectivo año, es menor que el ingreso por peaje garantizado para ese año, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS compensará la diferencia al CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación general, establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA. Este

procedimiento se aplicará durante la etapa de Operación. Para el establecimiento del deficits o superavits se considerarán en forma global todos los tramos en etapa de operación y se determinaran sobre la base de los ingresos reales acumulados durante el tiempo transcurrido de la concesión incluyendo las compensaciones ya efectuadas. Desde la fecha en que se inicie la etapa de Operación hasta el siguiente 31 de diciembre, el volúmen mínimo garantizado para cada tipo de vehículos, será proporcional al tiempo transcurrido. De igual forma, el volúmen mínimo garantizado, desde el 1 de enero anterior, hasta la fecha en que finalice la etapa de Operación, se calculará proporcionalmente al tiempo transcurrido. **CLAUSULA DECIMA OCTAVA. LIMITE MAXIMO DE VOLUMEN DE TRANSITO APORTANTE A LA CONCESION.** El límite máximo de volúmen de tránsito aportante a la concesión para cada año de operación del proyecto y para cada categoría vehicular, será el indicado en los cuadros Anexos de este contrato. El ingreso por peaje, máximo aportado, para cada año de operación, es la suma de los productos del límite máximo de volúmen para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente, vigente durante ese año. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje, durante un año determinado de operación, desde el 1 de Enero hasta el 31 de diciembre del respectivo año, es mayor que el ingreso por peaje máximo esperado para ese año, la Fiduciaria, una vez se constate la situación y se suscriba el acta correspondiente por la interventoría, el CONCESIONARIO y el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, colocará y mantendrá en una cuenta especial el 50 % (cincuenta por ciento) de la diferencia. Estos recursos, más sus rendimientos, servirán en primer lugar para cubrir compensaciones de déficits generados en situaciones garantizadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y en segundo lugar para financiar la ejecución de obras adicionales prioritarias para el proyecto, las cuales se acordarán con el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. La ejecución de obras adicionales que se hayan de finaciar de esta manera se iniciará cuando se haya acumulado el valor correspondiente al ciento por ciento (100%) de la obra acordada. Este procedimiento se aplicará durante la etapa de operación del proyecto. Desde la fecha en que se inicie la operación hasta el siguiente 31 de diciembre, el ingreso máximo aportante a la concesión, será proporcional al tiempo transcurrido. De igual forma, el ingreso máximo aportante a la concesión, desde el 1 de enero anterior, hasta la fecha en que termine la etapa de operación, se calculará proporcionalmente al tiempo transcurrido. PARAGRAFO PRIMERO: El cincuenta por ciento (50%) no transferido a la cuenta especial, sera para el concesionario como contraprestación por los mayores costos de mantenimiento de la vía, que genera un aumento de los volumenes de tránsito lo cual no requerirá ser comprobado, puesto que estos costos se presumen. **CLAUSULA DECIMA NOVENA. REVISION DE LOS AFOROS.** Los aforos se revisarán cada año. A más tardar el día 15 de Enero del año siguiente, debe suscribirse un acta entre la Interventoría y el CONCESIONARIO, en la que se establezca en forma precisa el volúmen de tránsito que circuló por las estaciones de peaje durante el año inmediatamente anterior, discriminado por cada categoría de vehículos. **PARAGRAFO PRIMERO** . El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS realizará conteos permanentes de tránsito en la zona del proyecto para lo cual el CONCESIONARIO está obligado a prestar todas las facilidades que se requieran para la ejecución de esta actividad y de cualquiera otra tendiente a asegurar el control y vigilancia sobre la operación del proyecto otorgado en concesión, de acuerdo con el Reglamento para la operación de Carreteras Concesionadas. Este Reglamento podrá ser modificado por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS cuando las necesidades o la protección a los usuarios así lo exijan. **PARAGRAFO SEGUNDO:** En caso de no disponer de la estadística de tránsito para los 365 días del año, se revisarán las estadísticas de recáudo, los registros informativos y contables del

Concesionario y se confrontarán con estimaciones basadas en las series estadisticas del tránsito, según el día, hora y mes para estimar el del periodo del que se carezca de información. **CLAUSULA VIGESIMA. SOBRE-COSTOS POR MAYORES CANTIDADES DE OBRA EN LA CONSTRUCCION.** Si el costo de construcción aprobado por la Interventoría al finalizar la etapa de Construcción, obtenido mediante la valoración de las cantidades de obra ejecutadas, a los precios unitarios del contrato, resulta mayor que el Costo de Construcción establecido en la propuesta el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS reconocerá al CONCESIONARIO el sobre-costo producido por la mayor cantidad de obra ejecutada en todos los Items de acuerdo con los siguientes parametros. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS pagará al CONCESIONARIO esta mayor cantidad de obra sobre la establecida en el contrato, valorandola por el precio unitario ofrecido, actualizando el valor resultante hasta la fecha de suscripción del "Acta de Recibo de Obras y Finalización de la Etapa de Construcción". El ajuste del valor resultante será igual al aumento porcentual en el Indice de Precios al Consumidor establecido por el DANE, entre Mayo de 1994 y la fecha de suscripción del acta. No obstante, El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS reconocerá el 100% del precio unitario para un aumento en las cantidades de obra ejecutadas hasta del diez por ciento (10 %) sobre la cantidad establecida en su propuesta, para el Item respectivo. Cantidades que excedan el 10% sobre las originales estarán a cargo del Concesionario. El sobrecosto sólo se compensará si la mayor cantidad de obra es producida por causas no imputables al CONCESIONARIO. El sobre - costo aquí descrito, se evaluará , una vez finalizada la etapa de construcción y el Instituto Nacional de Vías lo compensará al CONCESIONARIO , mediante el sistema general de compensación, establecido en la cláusula trigesima sexta. **PARAGRAFO PRIMERO.-** Si el costo de construcción revisado y aprobado por la Interventoría al finalizar la etapa de Construcción, obtenido mediante la valoración de las cantidades de obra ejecutadas, a los precios unitarios del contrato, referidos a Mayo de 1994, resulta menor que el Costo de Construcción establecido en la propuesta el CONCESIONARIO reconocerá al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS el menor valor ejecutado mediante el mismo procedimiento de actualización de precios y por el sistema de compensación que acuerden las partes por acta. **PARAGRAFO SEGUNDO.-** Las obras opcionales incluidas en el contrato, estarán cubiertas por esta garantía previo el establecimiento del precio unitario correspondiente a Mayo de 1994. **PARAGRAFO TERCERO.** Las cantidades de obra ejecutadas, con autorización del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, en item no previstos en el contrato, entrarán a ser valoradas para las compensaciones a que se hace referencia en esta cláusula, previo el establecimiento del precio unitario correspondiente a Mayo por el procedimiento legal determinado para la etapa de construcción. **CLAUSULA VIGESIMA PRIMERA .- OBRAS COMPLEMENTARIAS** Si durante la ejecución de la etapa de Construcción, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS autoriza la ejecución de una obra no incluida dentro del alcance físico establecido en el Anteproyecto entregado en los Pliegos de Condiciones, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS pagará, al CONCESIONARIO la ejecución de dicha obra complementaria, previa suscripción de un documento en el que conste las cantidades y los precios unitarios, relacionados con dicha obra. Si los Items contemplados en las obras complementarias corresponden a Items establecidos en la propuesta, el precio unitario con el que se pagará, será el establecido para el Item respectivo, ajustado a la fecha de suscripción del documento respectivo. El ajuste del precio unitario será efectuado con el aumento porcentual en el Indice de Precios al Consumidor del DANE entre Mayo de 1994 y la fecha de suscripción de éste documento. Si la ejecución de la obra complementaria, incluye un Item no previsto en la propuesta, el precio unitario debe ser acordado conjuntamente

12

entre el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y el CONCESIONARIO. **CLAUSULA VIGESIMA SEGUNDA. GARANTIA UNICA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL CONTRATO.** El CONCESIONARIO se compromete a constituir, dentro de los diez (10) dias siguientes a la fecha de suscripción del presente contrato, una garantía única a favor del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, para amparar el cumplimiento de las siguientes obligaciones: **1. CUMPLIMIENTO:** Para garantizar el cumplimiento general del contrato, el pago de multas y demás sanciones que se le impongan al Concesionario, por el diez por ciento (10%) del valor total propuesto para el diseño y la construcción del proyecto, por un termino igual al plazo previsto para las etapas de diseño y programación y construcción más un (1) año. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al diez por ciento (10 %) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al diez por ciento (10%) del costo de mantenimiento y administración proyectado para el año siguiente, de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse, por un valor igual al de la última modificación por un (1) año más. **2.- DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES AL PERSONAL, ORIGINADOS DURANTE LA EJECUCION DEL CONTRATO.** Para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que el CONCESIONARIO haya de utilizar para la ejecución del contrato, por el cinco por ciento (5%) del valor total propuesto para el diseño y la construcción del proyecto, por un término igual al plazo previsto para las etapas de diseño y programación y construcción más un (1) año. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al cinco por ciento (5 %) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al cinco por ciento (5%) del costo de mantenimiento y administración proyectado para el año siguiente, de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse, por un valor igual al de la última modificación por tres (3) años más. **3.- ESTABILIDAD DE OBRA.** El CONCESIONARIO, a la liquidación del contrato, deberá garantizar la Estabilidad de Obra por un valor equivalente al cinco por ciento (5%) del costo real de las obras ejecutadas, durante la etapa de construcción, ajustado a la fecha en que se constituya la garantía, por un termino de dos (2) años a partir de la fecha en que finalice la etapa de operación. **4.- DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL** El CONCESIONARIO, como requisito previo a la suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción", debe garantizar su responsabilidad por lesiones o muerte de una o varias personas en un solo accidente y daños a terceros o a propiedades del Ministerio de Transporte, o el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS con un monto de Cincuenta Millones de pesos colombianos ($50,000,000.00) por evento y vigente por el término de la duración de las etapas de Construcción y Operación y seis (6) meses más. El monto máximo por concepto de esta garantía, debe ser ajustado anualmente de acuerdo con el aumento en el Indice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE. **CLAUSULA VIGESIMA TERCERA. PLANOS Y ESPECIFICACIONES.** Durante la ejecución del Contrato, el CONCESIONARIO se obliga a ceñirse, para la etapa de Diseño y Programación, al Anteproyecto y demás información técnica suministrada con los Pliegos de Condiciones y demás documentos del contrato. Durante la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO deberá ceñirse al diseño elaborado por él mismo y al conjunto de bases técnicas y demás información suministrada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. **PARAGRAFO:** Si el CONCESIOANRIO, con miras a lograr una mayor estabilidad de la obra, por considerar que existen incongruencias, inconsistencias o evitar ulteriores

343

103

perjuicios, considerare imprescindible alterar el proyecto de las especificaciones aprobadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y que sirven de base para le ejecución del proyecto, lo expondrá en forma oportuna, con la motivación y soporte técnico que permita analizar el caso. Recibida dicha solicitud por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y sus correspondientes anexos que le sirven de soporte, tomará una decisión en forma inmediata, esto es, que no lesione el proyecto y los intereses económicos del CONCESIONARIO. En el evento de aceptar las respectivas modificaciones o las que en últimas se estimen convenientes para el servicio, se determinará a su vez las repercusiones de éstas en las cantidades de obra, y el plazo y demás circunstancias que resulten pertinentes, con el objeto de dar aplicación a las cláusulas VIGESIMA, VIGESIMA PRIMERA Y TRIGESIMA SEXTA. **CLAUSULA VIGESIMA CUARTA. LOCALIZACION Y DISPOSICION DE LAS OBRAS.** El Interventor suministrará las referencias topográficas estrictamente necesarias para definir el sitio de las obras por realizar. El CONCESIONARIO será responsable por la localización correcta de todos los elementos topográficos complementarios que estime conveniente para facilitar su realización. Si en cualquier momento, en el curso de la ejecución de las obras, surge o se presenta algún error en la posición, niveles, dimensiones o alineamientos en alguna parte de ellas el CONCESIONARIO, al requerírselo el Interventor, deberá a su costa rectificar dicho error a entera satisfacción del Interventor, a menos que dicho error esté basado en datos incorrectos suministrados por el Interventor, en cuyo caso los gastos de rectificar el error correrán a cargo de éste. Será responsabilidad del CONCESIONARIO advertir de manera inmediata al Interventor cualquier tipo de error que detecte, así como proteger y conservar cuidadosamente todos los puntos de referencia, estacas de nivelación y demás elementos que se usen para la localización y disposición de las obras. **CLAUSULA VIGESIMA QUINTA. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO** Desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Construcción", hasta la entrega final del proyecto; al término del Contrato, el CONCESIONARIO asume entera responsablidad por su cuidado. En caso que se produzca daño, pérdida o desperfecto de algún elemento constitutivo del proyecto, por cualquier causa que sea, con salvedad y excepción de los hechos debidos a fuerza mayor o caso fortuito, el CONCESIONARIO deberá repararlas y reponerlas a su propia costa de manera que a su entrega al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS las obras estén en buenas condiciones y en buen estado y de conformidad en todos los aspectos con los requisitos de este contrato y con las instrucciones del Interventor. Dentro del mismo término, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyeto son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS por falta de señalización, o por deficiencia en ella, por su negligencia o culpa grave debidamente comprobados. La señalizacion temporal durante la etapa de Construcción para la prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en las obras y la señalización informativa y preventiva del proyecto durante la etapa de operación, debe cumplir con las estipulaciones y especificaciones del Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, y de las resoluciones vigentes sobre la materia expedidas por el Ministerio de Transporte. **PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACION.** Durante la ejecución de la etapa de Operación, el funcionamiento del proyecto se ajustará a lo establecido en el Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas (Capitulo III del Pliego de Condiciones). El CONCESIONARIO se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de cuatro (4) puntos, conforme a las "Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas", que forman parte del Pliego de

344

102

Condiciones. Las revisiones se efectuaran cada tres meses.
PARAGRAFO SEGUNDO. El incumplimiento de éstas obligaciones durante la ejecución del contrato, causará al CONCESIONARIO la imposición de multas proporcionales al valor del contrato y/o a los perjuicios sufridos por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, lo cual se hará mediante resolución motivada cada vez que se compruebe ésta omisión con el informe de la Interventoria o con el resultado de las diligencias ordenadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS para tal caso. **CLAUSULA VIGESIMA SEXTA. REVERSION Y ENTREGA FINAL.** Al vencimiento de la etapa de operación, los bienes afectados a la concesión del proyecto, en los que se incluyen: los predios para la zona de carreteras, la obra civil: calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte y señales, las casetas de peaje y sus áreas de servicio y los equipos instalados para la operación del proyecto, revertirán en favor del Instituto Nacional de Vías, sin costo alguno, libres de todo gravamen y con un nivel de servicio que alcance un calificación minima de cuatro (4) puntos, de acuerdo con las "Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas" que forman parte del Pliego de Condiciones. No obstante, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS al vencimiento del periodo de operación, podrá comprar al CONCESIONARIO, los bienes muebles o inmuebles distintos a los enumerados en el párrafo anterior, que sean necesarios para la operación del proyecto. En los que se incluyen: plantas de asfalto, trituradoras, maquinaria de construcción, vehículos y campamentos. De igual forma, reconocerá las mejoras relizadas sobre los predios que conforman la zona de carretera para la instalación de los servicios complementarios que hayan sido autorizados por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Las mejoras estarán representadas en construcciones de mampostería y cubierta dura. El reconocimiento de las mejoras estará precedido por un acta en la que de común acuerdo, se fije el valor de las mismas y la forma de pago. El CONCESIONARIO, si asi lo quisiere, podrá solicitar la ampliación o prórroga de la concesión para la explotación de los servicios complementarios que se hayan instalado. El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, dentro de las normas legales y si lo estima conveniente, autorizará ésta ampliación. **CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO** .- El CONCESIONARIO quedará exento de toda responsabilidad por cualquier daño o dilación del proyecto durante la ejecución de este contrato, pero sin derecho a indemnizaciones, cuando con la debida comprobación se concluya por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS que tales hechos son el resultado de caso fortuito o fuerza mayor al tenor del articulo primero de la Ley 95 de 1890. En este caso los gastos que demanden las reparaciones o construcciones de las obras afectadas serán por cuenta del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, siempre que el CONCESIONARIO haya dado aviso al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS y al Interventor sobre la ocurrencia de tales eventos y que la evaluación de tales hechos, las causas que los motivaron y la diligencia con que el CONCESIONARIO actuó ante ellos se haya hecho constar, dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha en que cesen dichas causas, en actas suscritas por el Interventor y el CONCESIONARIO. Tales actas requerirán la aprobación del representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Las cantidades de obra y los precios unitarios de las obras adicionales originadas por el caso fortuito o la fuerza mayor deberán ser acordadas en un acta firmada por el representante del CONCESIONARIO y el Interventor. El CONCESIONARIO deberá asumir los sobrecostos resultantes del caso fortuito, o de la fuerza mayor originados del lucro cesante y pérdidas de materiales, equipos y otros elementos de su propiedad. En caso que el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS concluya que el caso no fue fortuito o de fuerza mayor correrán además por cuenta del CONCESIONARIO todas las reparaciones, reconstrucciones e indemnizaciones a que haya lugar. PARAGRAFO: No obstante la ocurrencia de un evento de fuerza mayor

o caso fortuito o de situaciones imprevistas no imputables al CONCESIONARIO, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS continuará reconociendo al CONCESIONARIO el tráfico mínimo anual garantizado, para el debido cumplimiento de las obligaciones pecuniarias adquiridas hasta la fecha de ocurrencia del evento por el CONCESIONARIO en desarrollo del presente contrato. **CLAUSULA VIGESIMA OCTAVA. INTERPRETACION UNILATERAL.** Cuando surgieren discrepancias sobre la interpretación de las cláusulas de éste contrato que puedan conducir a su parálisis o a la afectación grave del servicio público que se pretende satisfacer con el objeto contratado, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS si no logra un acuerdo sobre el tema, interpretará, mediante acto administrativo debidamente motivado, las estipulaciones o cláusulas objeto de la diferencia. **PARAGRAFO.-** Esta clausula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato. **CLAUSULA VIGESIMA NOVENA .- TERMINACION UNILATERAL.** EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá a declarar la terminación anticipada de este contrato en virtud de lo establecido en los articulos 17, 18 y 25 de la Ley 80 de 1993 y de acuerdo con lo preceptuado en el parágrafo 2 del articulo 30 de la ley 105 de 1993, mediante acto administrativo debidamente motivado. **PARAGRAFO.** Esta cláusula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato. **CLAUSULA TRIGESIMA. MODIFICACION UNILATERAL.** Cuando durante la ejecución del contrato y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se debe satisfacer con aquél, fuere necesario introducir variaciones al contrato y previamente no se ha logrado un acuerdo con el CONCESIONARIO, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, mediante acto administrativo debidamente motivado lo modificará mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios. Si las modificaciones alteran el valor del contrato en un veinte por ciento (20%) o más del valor inicial, EL CONCESIONARIO podrá renunciar a la continuación de su ejecución, caso en el cual se procederá como lo indica el articulo 16 del estatuto general de contratación. **PARAGRAFO PRIMERO:** Contra los actos administrativos que llegaren a ordenar la interpretación, modificación o terminación unilaterales procederá el recurso de reposición, sin perjuicio de la acción contractual que puede intentar el CONCESIONARIO según lo previsto en el artículo 77 de la Ley 80 de 1993. **PARAGRAFO SEGUNDO.** Esta clausula estará vigente sólo durante la etapa de construcción del contrato. **CLAUSULA TRIGESIMA PRIMERA. CADUCIDAD.** El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS podrá declarar la caducidad administrativa de este contrato, si se presenta alguno de los hechos constitutivos de incumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, que afecte de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidencie que puede conducir a su paralización. **PARAGRAFO PRIMERO:** Los hechos sujetos a comprobación de las causas que motivan la caducidad serán establecidos unilateralmente por EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. **PARAGRAFO SEGUNDO.** En cuanto al procedimiento, efectos y consecuencias de la declaratoria de caducidad se observará lo previsto en el artículo 18 de la Ley 80 de 1993. **PARAGRAFO TERCERO.-** Recibido o tomado el proyecto, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá de inmediato a la liquidación del contrato y simultaneamente dispondrá lo conducente para terminar lo que falte del objeto del contrato caducado, pudiendo inclusive destinar la maquinaria y bienes de propiedad del CONCESIONARIO caducado a la terminación del mismo, mediante le reconocimiento del valor de esta utilización. **CLAUSULA TRIGESIMA SEGUNDA. MULTAS. a)** Multa por mora en el cumplimiento del plazo durante la etapa de Diseño y Programación. Si dentro del plazo previsto en el numeral 1. de la CLAUSULA TERCERA, o en el plazo de prórroga, en el caso que hubiere, el CONCESIONARIO no termina las actividades establecidas en la PROPUESTA PARA LA ELABORACION DE LOS DISEÑOS DEFINITIVOS, deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por cada día calendario

de atraso, el equivalente al cero punto uno por ciento (0.1%) del valor establecido como Costo de Elaboración del Diseño, fijado en la CLAUSULA CUARTA. b) Multa por mora en el cumplimiento del plazo del contrato durante la etapa de Construcción. Si dentro del plazo previsto en el numeral 2; de la CLAUSULA TERCERA, o en el plazo de prórroga, en el caso que hubiere, el CONCESIONARIO no termina la construcción de la totalidad de las obras civiles e instalaciones del proyecto, el suministro y montaje de los equipos hasta la puesta en servicio a los usuarios, deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, por cada día calendario de atraso, el equivalente al cero punto cero uno por ciento (0.01%) del valor establecido como Costo de Construcción, fijado en la CLAUSULA CUARTA. c) Multas por incumplimiento de las obligaciones contractuales durante las etapas de Construcción y Operación. Si durante la ejecución de las etapas de Construcción y Operación, el CONCESIONARIO incumple alguna de sus obligaciones contractuales deberá pagar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS una multa diaria equivalente al recaudo promedio diario del mes inmediatamente anterior. El CONCESIONARIO autoriza al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS para descontar y tomar el valor de las multas de que tratan los literales anteriores de cualquier suma que le adeude por alguna compensación que se haya establecido de acuerdo a la CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA, sin perjuicio que éste las haga efectivas conforme a la Ley. El pago o la deducción de dichas multas no exonerará al CONCESIONARIO de su obligación de terminar las obras, ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanen de este contrato. **CLAUSULA TRIGESIMA TERCERA. PENAL PECUNIARIA.** En caso de declaratorias de caducidad o de incumplimiento del contrato durante la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO se hará acreedor a una multa a título de Pena Pecuniaria, equivalente al cinco por ciento (5%) del valor establecido como Precio de Construcción en la CLAUSULA CUARTA. Si la declaratoria de caducidad o de incumplimiento del contrato se produjere durante la etapa de Operación, el CONCESIONARIO se hará acreedor a una multa a título de Pena Pecuniaria equivalente al diez por ciento (10%) de los recaudos proyectados para el año siguiente, suma que se hará efectiva directamente por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Los valores de ellas que se hagan efectivos se considerarán como pago inicial parcial pero definitivo de los perjuicios que reciba el El INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, este podrá tomar directamente el valor de la Cláusula Penal Pecuniaria y el de las multas, de los valores que adeude al CONCESIONARIO por éste contrato o de la garantía constituida, y si esto no fuere posible cobrará los valores por jurisdicción coactiva. **CLAUSULA TRIGESIMA CUARTA. RECONOCIMIENTO DE LA INVERSION REALIZADA.** Cuando por alguna de las circunstancias previstas en éste contrato o en la Ley, sea necesario dar por terminado el contrato antes del vencimiento del plazo extintivo del mismo, se establece: 1) Terminado por cualesquiera de las causas estipuladas en la CLAUSULA TRIGESIMA PRIMERA, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS conservará la obligación de pagar el precio de las obras ejecutadas y servicios prestados de acuerdo con las previsiones, calidades y exigencias del contrato, en la forma y terminos allí estipulados, por lo que los respectivos recursos continuaran afectados a ese proposito hasta la concurrencia del monto adeudado. 2) En caso de terminación del presente contrato, por causas no imputables al CONCESIONARIO, y antes de que ocurra la recuperación total del capital invertido por éste, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS se compromete con el CONCESIONARIO a reembolsar el saldo de capital pendiente de recuperación, dentro de de los plazos previstos para recuperación del mismo en el esquema financiero vigente a la fecha de la terminación. La Tasa de Interés que se utilizará como base para el cálculo del saldo de capital no recuperado, será la Tasa de Recuperacion de Capital, especificada en la PROPUESTA FINANCIERA. -- **PARAGRAFO PRIMERO.** -El CONCESIONARIO renuncia expresamente a la

reclamación de tales sumas, antes de los términos señalados anteriormente.- CLAUSULA TRIGESIMA QUINTA. LIQUIDACION DEL CONTRATO. - Con aplicación del procedimiento y demás requisitos consagrados en el artículo 60 de la Ley 80 de 1993 se procederá a la liquidación del contrato de común acuerdo entre el representante legal del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o por quien haya sido delegado mediante resolución, y el CONCESIONARIO, dentro de los tres meses siguientes a la finalización del plazo del contrato ó a la expedicion del acto administrativo que ordene la terminacion o a la fecha del acuerdo que la disponga. PARAGRAFO: Si no se llegare a un acuerdo sobre el contenido de la liquidación o el CONCESIONARIO no se presenta a la liquidación, la misma será practicada directa y unilateralmente, por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, y se expedirá mediante acto administrativo suceptible de recurso de reposicion . - CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA: ECUACION CONTRACTUAL.- Si se presenta alguna de las situaciones descritas en el parágrafo cuarto de la Cláusula QUINTA, y cláusulas DECIMA TERCERA, DECIMA SEPTIMA o VIGESIMA del presente contrato, la ecuación contractual prevista en el articulo 27 de la Ley 80 de 1993 se mantendrá constante, mediante la aplicación de uno o varios de los siguientes procedimientos: 1.Aumento en el plazo de la Etapa de Operación.2. Aumento en el valor de las tarifas de peaje, durante etapa de Operación, por encima del incremento del Indice de Precios al Consumidor del DANE. Este incremento no podrá ser superior al 30% del Indice de Precios al Consumidor. 3. Para déficits superiores al 30% sobre la base prevista, pagos en moneda nacional, con recursos del Presupuesto General de la Nación, en un término de doce (12) meses a partir del establecimiento del faltante. Los tres sistemas de compensación se aplicarán para sobre costos de construcción y déficits de la demanda. En los casos anteriores se iniciará el proceso de compensación con el sistema (1), prosiguiendo con el sistema (2) y se utilizará el sistema (3) como último recurso. El concesionario deberá presentar al Instituto Nacional de Vías la documentación necesaria para demostrar las razones financieras por las cuales se deba recurrir al sistema (3), la cual será evaluada por una auditoría externa. Para cubrir faltantes por compra de predios o costos de interventoría se recurrirá en todos los casos al sistema (3). El instrumento o la combinación de ellos que se utilizará para la compensación, será acordado entre el Instituto Nacional de Vías y el Concesionario, una vez se produzca el hecho; de no lograrse el acuerdo prevalecerá la decisión del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Una vez efectuada la respectiva liquidación, en caso de optarse por la alternativa tres, el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS procederá al pago de los recursos en el plazo establecido, quedando especialmente obligado a efectuar todas las diligencias que fueren conducentes a la inclusión en el presupuesto inmediatamente siguiente de las partidas necesarias para el pago por este concepto. PARAGRAFO. Cuando los déficits sean superiores al treinta por ciento (30%) serán cubiertos en su totalidad con recursos del presupuesto general de la Nación para el establecimiento del equilibrio financiero en la determinación del incremento del tiempo de concesión o del aumento de tarifa como mecanismo de compensación, se tendrá como base la tasa interna de retorno del proyecto (TIR), a precios constantes después de impuestos, de acuerdo con lo establecido en el documento de evalucación finaciera, que forma parte de este contrato. Para las compensaciones con recursos del presupuesto general de la Nación se reconocerá como tasa de interés durante el tiempo que se demore el pago la tasa bancaria de colocación para créditos a doce meses, para el período de doce meses contados a partir de la fecha en que se estableció el déficits. Si transcurrido este término no se ha cancelado el INSTITUTO incurrirá en mora de su obligación y deberá cancelar los intereses que por este concepto autoriza la ley. CLAUSULA TRIGESIMA

SEPTIMA DIVERGENCIAS. Las divergencias que ocurran entre el Interventor y el CONCESIONARIO relacionadas con la supervisión, control y dirección de la obra, serán dirimidas por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, cuya decisión será definitiva. **CLAUSULA TRIGESIMA OCTAVA. RESPONSABILIDAD CIVIL.** En ésta materia se estará a lo dispuesto en los artículos 50 y s.s. de la Ley 80 de 1993 **CLAUSULA TRIGESIMA NOVENA. PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO.** Este contrato se entenderá perfeccionado a partir de la suscripción por las partes, pero los derechos a favor del CONCESIONARIO sólo podrán ser ejercidos o reclamados cuando demuestre el pago de los impuestos de ley y la constitución, en su oportunidad, de la garantía correspondiente. **CLAUSULA CUADRAGESIMA. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES.** Con la suscripción del contrato, el CONCESIONARIO declara bajo la gravedad de juramento que no se halla incurso en las inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones previstas en las leyes que le impidan la celebración del presente contrato; en caso de que a pesar de ésta declaración lo estuviere se procederá a adoptar los mecanismos para dejar sin efectos el contrato inmediatamente el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS tenga conocimiento de ello, o si dentro de la ejecución del contrato sobreviniere alguna, se procederá en la forma establecida en la Ley 80 de 1993. y normas que lo reglamenten o complementen. **CLAUSULA CUADRAGESIMA PRIMERA. IMPUESTO DE TIMBRE.** EL CONCESIONARIO deberá pagar los impuestos de timbre en la cuantía que señale la ley. - **CLAUSULA CUADRAGESIMA SEGUNDA. SUJECCION A LA LEY COLOMBIANA Y RENUNCIA A RECLAMACION DIPLOMATICA.** En lo relativo a las diferencias que surjan en cuanto a las obligaciones y derechos originados en el presente contrato, El CONCESIONARIO de manera expresa manifiesta que las mismas serán del conocimiento y juzgamiento exclusivo de los jueces Colombianos y renuncia a intentar reclamación diplomática, salvo el caso de denegación de justicia. - **PARAGRAFO. CLAUSULA COMPROMISORIA.** Las diferencias que se susciten en relación con el contrato, serán sometidas a árbitros colombianos, dos de los cuales serán designados de común acuerdo por las partes y el tercero por la Camará de Comercio de Bogotá. Se fallará siempre en derecho y el domicilio del tribunal será Santafe de Bogotá. Las partes convienen en que cuando el laudo infrinja normas de derecho se considerará que ha sido expedido en conciencia y por lo tanto habrá lugar al recurso de anulación previsto en la ley. - **CLAUSULA CUADRAGESIMA TERCERA. IDIOMA DEL CONTRATO.** Para todos los efectos el idioma oficial del presente contrato es el Español. En caso de existir traducciones a otro idioma, para efectos de la interpretación de cualesquiera de las cláusulas, prevalecerá el documento en idioma Español. **CLAUSULA CUADRAGESIMA CUARTA. HALLAZGOS ARQUEOLOGICOS, TESOROS, DESCUBRIMIENTOS DE MINAS U OTROS YACIMIENTOS.** En el evento que durante la ejecución del presente contrato se encuentre un hallazgo arqueológico, un tesoro o se descubra una mina o cualquier otro yacimiento en el subsuelo, la propiedad sobre éste es de la Nación y su manejo será el que fija la ley Colombiana para éstos efectos. **CLAUSULA CUADRAGESIMA QUINTA. SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL.** Será responsabilidad de el CONCESIONARIO el diseño del programa de Higiene y Seguridad Industrial que aplicará durante las etapas de Construcción y Operación del proyecto. Antes de iniciar la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO deberá presentar para aprobación del Interventor, un Manual de Seguridad e Higiene Industrial en donde se incluyan las normas particulares aplicables a cada actividad específica, así como las regulaciones establecidas para cada caso en la legislación colombiana, pero sin limitarse a ellas. Durante la etapa de construcción debe preveerse la instalación de toda la señalización preventiva e informativa, de acuerdo con la reglamentación al respecto del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Será a costa del CONCESIONARIO la implementacion de dicho Manual y el Interventor verificará el cumplimiento del mismo. **CLAUSULA**

CUADRAGESIMA SEXTA. VALLAS DE INFORMACION. El CONSTRUCTOR CONCESIONARIO instalará, a mas tardar a los treinta (30) días de iniciada la ejecución del contrato, por lo menos tres (3) vallas de 10m. * 4 m., de acuerdo con el modelo e instrucciones que suministrará el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, en las que se informe al público sobre las características técnicas y financieras del proyecto. **CLAUSULA CAUDRAGESIMA SEPTIMA. DOMICILIO Y NOTIFICACION.** Para todos los efectos legales, se fija como domicilio la Ciudad de Santa Fé de Bogotá, D.C. República de Colombia. Para efectos de notificaciones y correspondencia las siguientes direcciones:

INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
Centro Administrativo Nacional - CAN. Santa Fé de Bogotá D.C.
Teléfonos :2220753-2217930- 2221192 Telefax :223481

CONCESIONARIO
Dirección : Calle 69 E # 41-249 Barranquilla.
Teléfonos : 459060 - 459014 Telefax :458144

El cambio de dirección, será notificado por escrito con la debida anticipación. Cualquier notificación o comunicación del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o del Interventor se dirigirá al representante legal del CONCESIONARIO y será entregada personalmente a éste en sus oficinas o a través de facsimil dirigido a sus respectivos números antes mencionados, casos en los cuales la respectiva comunicación se considerará recibida dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha del despacho. Las comunicaciones que remita el CONCESIONARIO al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS o al Interventor, se dirigirán al respectivo representante legal de la misma manera y con el mismo efecto. Para constancia y aceptación se firma en Santa Fé de Bogotá D.C. a los [redacted]

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Director General

POR EL CONCESIONARIO

Vinicio Gómez M.
Representante del Consorcio

20

ANEXO AL CONTRATO No. 503 DE 24 AGO. 1994

REGLAMENTO PARA LA OPERACION DE LA CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

1.- PRINCIPIOS DE LA OPERACION .- 99

La operación de las carreteras concesionadas estará regida por los principios de continuidad, regularidad, calidad del servicio, tecnología de avanzada, cobertura y seguridad vial

1.A.-CONTINUIDAD.- Se entiende por continuidad la garantía de disponibilidad de la vía al tránsito en forma permanente.

Se exceptúan algunas situaciones atípicas como:

1.A.1-Ocurrencia de situaciones climáticas muy adversas, que recomienden la interrupción del tránsito para garantizar la seguridad de las personas.

1.A.2.-Ocurrencia de accidentes o incidentes de gran proporción fuera del control del Concesionario, como por ejemplo el derrame de cargas peligrosas.

1.A.3.- Ejecución de obras programadas con anticipación.

1.B.-REGULARIDAD.- Se entiende como el ofrecimiento de un servicio operacional mínimo permanente, en cada tipo de servicio, como: Puestos de cobro de peaje, Plataformas de pasaje, Servicios de Grúa, Primeros Auxilios médicos y mecánicos, Traslado de Accidentados, Servicios de Comunicaciones, Inspección del Tráfico y áreas de servicio al público.

1.C.-CALIDAD DEL SERVICIO.- Se entiende como el resultado de la operación en términos de las variables seleccionadas, medidas en tiempos medios de remoción de personas y vehículos accidentados, fluidez del tráfico, calidad del pavimento, señalización e información a los usuarios y tiempos de atención en los puestos de cobro, básculas e inspección del tránsito

1.D.-TECNOLOGIA DE AVANZADA.- Se refiere a la utilización de métodos, instalaciones y equipos, que correspondan a patrones modernos y a tecnologías de avanzada. Usando como referencia tecnología disponible a nivel internacional.

1.E.-COBERTURA.- Se entiende como la disponibilidad de servicio a todos los usuarios sin distinción, condicionada sólo por determinaciones legales, relativos al código de tránsito y al tráfico de vehículos con cargas especiales y/o peligrosas.

1.F.- SEGURIDAD VIAL.- Se entiende como el nivel de riesgo enfrentado por los usuarios de la vía expresado por los índices y naturaleza de los accidentes que se produzcan.

2.- SERVICIOS.-

Los servicios se clasifican en servicios propios de la Concesión y servicios de atención a los usuarios.

2.A.-Los servicios propios son:
- Mantenimiento de la vía.
- Operación y seguimiento del tránsito.
- Control del peso de vehículos de carga.
- Operación de los puestos de cobro de peaje.
- Vigilancia de las instalaciones.
- Comunicaciones con el Centro de Control Operacional

Estos servicios son esenciales y no tienen cobro directo al usuario, salvo la cuota de peaje.

2.B.- Los servicios de atención a los usuarios son:
- Remoción de vehículos averiados.
- Remoción de víctimas de accidentes.
- Servicios sanitarios.
- Primeros auxilios a vehículos.
- Primeros auxilios a personas.
- Servicios de suministros de bienes para operación de vehículos.
- Servicios de venta de alimentos.
- Servicio de telefonía convencional.

Estos servicios tendrán cobro directo a los usuarios o a la compañía de seguros que los ampare y podrán ser prestados directa o indirectamente por el Concesionario.

3.- PARAMETROS DE CONTROL DE SERVICIOS.

3.A.-CONTINUIDAD.- La vía debe estar abierta el 100% del tiempo, salvo las excepciones citadas en el numeral 1.A, debidamente justificadas.

3.B.- COBERTURA Y REGULARIDAD.- Se debe proveer las siguientes condiciones mínimas de servicio en cualquier hora:

3.B.1.- PEAJES.- Debe permanecer en funcionamiento, por sentido, mínimo una caseta, con dos recaudadores y un coordinador. En todo caso deben permanecer en servicio un número de casetas de manera tal que no se presenten colas superiores a diez vehículos. El Instituto Nacional de Vías, podrá autorizar la suspensión de cobro en algún horario si lo llega a solicitar el Concesionario.

3.B.2.- PESAJES.-Se colocará una estación en el proyecto a 10 Km. de cada estación de recaudo de peaje y permanecerá en funcionamiento, por sentido, mínimo una plataforma para pesar camiones hasta C3-S3, con un fiscal, un operador y un auxiliar. En todo caso se pesará el 50% de los vehículos de carga que circulen por año sin permitir colas superiores a tres vehículos.

3.B.3.- GRUA.- Permanecerá en funcionamiento, una grúa con capacidad suficiente para levantar cualquier vehículo que transite por la vía u obstáculo que interrumpa el tráfico, con un mecánico y su ayudante, herramientas y repuestos.

3.B.4.- AMBULANCIA.- Permanecerá en funcionamiento una ambulancia las 24 horas del día con equipo completo, con un conductor y un auxiliar de enfermería.

3.B.5.- INSPECCION DE TRAFICO.- Estarán funcionando mínimo dos inspectores de vía que se movilizarán en vehículos camperos o motocicletas, haciendo un recorrido permanente de 40 Km. El móvil en el cual se trasladan los insectores estará dotado de un equipo de radio teléfonos con frecuencia de dos metros.

22

3.B.6.- CENTRO DE CONTROL OPERACIONAL.- Permanecerá en funcionamiento, un centro de control operacional donde se coordinarán las diferentes acciones de los servicios de grúa, ambulancia y centralizará la información suministrada por los inspectores.

3.B.7.- VIGILANCIA .- Permanecerá personal suficiente para vigilancia de instalaciones, recaudos, grúas, pesajes, ambulancias, etc. y transporte de los mismos, dotado del equipo necesario para sus labores (armamento, uniformes, etc.).

3.B.8.- COMUNICACIONES .- Permanecerá en funcionamiento un sistema de comunicaciones inhalámbrico a través de cabinas dotadas de equipo telefónico que permita al usuario comunicarse con la central de operaciones y solicitar el servicio de grúa, ambulancia, mecánico y cualquier ayuda que requiera y esté al alcance del consorcio. Este servicio será gratuito para los usuarios.

4.- OPERACION DEL SITIO DE COBRO DEL PEAJE.-

Debe dotarse de personal suficientemente entrenado para esta función.

Deben permanecer abiertas un número de casetas que permitan cumplir con el máximo de cola admitido en el reglamento.

Debe tener un equipo permanente de vigilantes.

Debe dotarse de señalización especial el área de las casetas, para ordenamiento y seguridad de la operación, que incluye una placa informativa con los valores actualizados del peaje.

Debe disponer de elementos de supervisión de la operación y vigilancia para los valores recaudados, depositados y para su transporte.

Debe mantener registros de recaudo a disposición del Instituto Nacional de Vías. Registros que deben ser condensados en resúmenes diarios y enviados semanalmente al Interventor y al Instituto Nacional de Vías.

Habrá control operacional del servicio para la comparación entre el tráfico servido y el propuesto.

Antes de iniciar la operación debe presentar al Instituto Nacional de Vías, el Reglamento de Operación de las estaciones de cobro de peaje, con instrucciones para casos rutinarios y especiales, que incluirá entre otras cosas, señalización, controles, fiscalización del recaudo, elaboración de mapas estadísticos de tráfico, registro de novedades, localización de equipos de trabajo, control y vigilancia de equipos e instalaciones, control de la recolección del dinero recaudado, atención al usuario y garantía para el cumplimiento de estas normas.

El Concesionario operará la(s) caseta(s) de cobro empleando equipos de conteo y clasificación de vehículos que permitan a él mismo, al Instituto Nacional de Vías y al interventor realizar un control permanente y exacto del volumen y tipo de vehículos que hacen uso del proyecto. El Concesionario debe expedir los boletos de pago correspondientes; el texto de los boletos lo proporcionará el Instituto Nacional de Vías.

El Concesionario deberá mantener un sistema de información a los usuarios, relativa al estado del tránsito y a los servicios que existan en el proyecto concesionado.

5.- OPERACION DEL SITIO DE PESAJES .-

Debe funcionar al menos 12 horas diarias, de acuerdo a programación que organice el Concesionario durante la operación de la carretera.

Debe dotarse de personal suficientemente entrenado para esta función.

Las básculas utilizadas, deben tener una capacidad de 70 Tons. con una precisión de 10 kgrs. y sistema automático de impresión del peso.

Deben cumplir con un tiempo de atención que permitan cumplir con el máximo de cola admitido en el reglamento.

Debe pesarse al menos el 50% de los vehículos de carga por año.

Los registros serán talonarios de infracción para imposición de sanciones, que deben estar a disposición de la Policía Vial y el Instituto Nacional de Vías.

Debe tener un equipo permanente de vigilantes.

Debe dotarse de señalización especial el área de las básculas, para ordenamiento y seguridad de la operación.

Debe mantener registros de pesajes a disposición del Instituto Nacional de Vías. Registros que deben ser condensados en resúmenes diarios y enviados semanalmente al Interventor y al Instituto Nacional de Vías.

Habrá control operacional del servicio para la comparación entre el tráfico atendido y el propuesto.

Antes de iniciar la operación debe presentar al Instituto Nacional de Vías, el Reglamento de Operación de las estaciones de pesaje, con instrucciones para casos rutinarios y especiales, que incluirá entre otras cosas, señalización, controles, fiscalización, elaboración de mapas estadísticos de tráfico, registro de novedades, localización de equipos de trabajo, control y vigilancia de equipos e instalaciones, atención al usuario y garantía para el cumplimiento de estas normas.

6.- ATENCION A PERSONAS ACCIDENTADAS.-

Se tendrá una ambulancia funcionando durante las 24 horas del día con equipo completo de primeros auxilios, un conductor y un auxiliar de enfermería dispuestos a atender cualquier eventualidad o emergencia que sufran los usuarios de la vía. Se construirá un puesto de socorro que atenderá los casos de accidentes.

7.- ATENCION A VEHICULOS

7.1 INFRAESTRUCTURA.- Es una actividad esencial de la operación, debiendo estar disponible las 24 horas del día, con unidades móviles denominadas carros - grúas con un conductor-mecánico y equipo adecuado.

24

El servicio de grúa prestará primeros auxilios para casos de fallas mecánicas, eléctricas y cambios de llantas, retirando el vehículo de la vía lo más rápidamente posible y trasladándolo a los sitios de servicio más cercano.

El Concesionario deberá disponer de instalaciones necesarias para el funcionamiento del servicio, como estacionamiento, retornos operacionales y equipo que asegure el cumplimiento de los objetivos propuestos.

El servicio de grúa debe remover los vehículos accidentados, abandonados, o retenidos por la Policía Vial, que no estén en condiciones de movilizarse hasta los puntos de recolección de estos.

Los vehículos utilizados para el servicio de grúa, deben ser estar dotados de accesorios de seguridad, como lámparas intermitentes, equipo de comunicación y equipo de apoyo como extintores de incendio. Debe disponerse de grúa con capacidad de movilización de vehículos pesados.

7.2 PROCEDIMIENTOS DE ATENCION.-

El concesionario debe presentar un manual de procedimientos para este tipo de servicio.

La calidad del servicio será establecida, por el tiempo de llegada al sitio y el tiempo de traslado al centro de reparación.

Debe registrarse todas las novedades a este respecto, resumiendo el numero de vehículos atendidos y tiempos de atención, para entrega en informes mensuales, así como consulta de otras autoridades.

8.- INSPECCION DEL TRAFICO.-

8.1 INFRAESTRUCTURA.- Es una actividad esencial de la operación, debiendo ser realizada en las 24 horas del día, con vehículos y personal apropiado.

La inspección será efectuada en forma preventiva tanto para el tránsito, como para los aspectos de mantenimiento.

Los vehículos utilizados para el servicio deben ser estar dotados de accesorios de seguridad, como lámparas intermitentes, equipo de comunicación y señalización de emergencia y equipo de apoyo como extintores de incendio.

Debe registrarse todas las novedades a este respecto, resumiendo el número de situaciones atendidas y tiempos de atención, para entrega de informes mensuales.

9.- CONDICIONES PARA EL PAVIMENTO.-

El Concesionario deberá realizar los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción, necesarios para cumplir con las Normas de Mantenimiento de Carreteras Concesionadas, y un Indice de Estado de cuatro (4).

10.- SEÑALIZACION.-

Debe ser instalada de acuerdo con las indicaciones del Manual de señalización de Calles y Carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte versión 1992 y las especificaciones particulares de este pliego de condiciones, con relación a materiales utilizados, reflectividad y limpieza.

La sustitución de señalización o dispositivos de señalización dañados debe hacerse en el tiempo mínimo posible. En caso de dispositivos cuya falta, avería o reflectividad menor a la especificada generen peligro de accidentes, la sustitución debe ser inmediata, colocándose una provisional.

La señalización horizontal debe ser inspeccionada semestralmente, para comprobar las condiciones de reflectividad de las marcas viales en caso que esta sea inferior a lo especificado en las normas de mantenimiento para carreteras concesionadas, la señalización debe ser nuevamente elaborada en un término no mayor a 30 días calendario.

11.- CARGAS SOBREDIMENSIONADAS Y PELIGROSAS

El transporte de cargas sobredimensionadas y peligrosas será autorizado por el Instituto Nacional de Vías, previo acuerdo con El Concesionario.

El transportador interesado se dirigirá al Instituto Nacional de Vías, con los datos referentes al transporte que desea realizar. El Instituto solicitará al Concesionario el análisis técnico pertinente, para establecer las condiciones en las cuales deberá ser hecho el transporte y la tarifa a ser cobrada. Estas condiciones serán sometidas al Instituto Nacional de Vías que analizará y decidirá sobre su aprobación. Una vez aprobada la solicitud, se oficializará el permiso de tránsito, debiendo El Concesionario garantizar el apoyo material, humano y logístico necesario para acompañar la operación.

Debe disponer de un Plan de Contingencias para la atención de accidentes de vehiculos que transportan cargas peligrosas.

12.- COMUNICACION TELEFONICA.-

Se instalará un sistema de comunicaciones inhalámbrico para prestar servicio en la vía a través de cabinas dotadas con equipos telefónicos que permitan al usuario comunicarse con el centro de control operacional. Este servicio es gratuito.

13.- PAISAJISMO.-

En toda área no pavimentada, deberá haber recubrimiento vegetal. Debe mantenerse vegetación con altura no mayor a 30 cms.en zonas cercanas a la vía, que puedan constituirse en obstáculo para la visibilidad. El producto de la poda debe ser retirado en el termino de 24 horas como máximo.

14.- ILUMINACION.-

El sistema de iluminación de las estaciones de peaje, pesaje y áreas de servicio público debe presentar una eficiencia mínima del 95 % medida en función del número de horas de lámparas en funcionamiento, frente al número de lámparas existentes.

15.- LIMPIEZA.-

La vía debe estar permanentemente libre de basuras, desperdicios o desechos de cualquier tipo. El concesionario debe garantizar la colocación de los materiales, producto de la limpieza, en un sitio apropiado, de acuerdo con las normas relativas a la protección del medio ambiente. En este servicio podrá utilizar medios mecánicos y personal o la contratación de microempresas para la ejecución por medios manuales.

16.- VIGILANCIA.-

16.1.- COBERTURA.- El Concesionario debe mantener un cuerpo de vigilancia que preste servicio en todas las instalaciones de la vía. Esta vigilancia será permanente en los puestos de peaje y permanente o rotativa en las demás instalaciones.

16.2.- POLICIA VIAL.- El Concesionario debe establecer un sistema de coordinación con la Policía Vial de manera que ésta pueda desempeñar sus funciones de Ley. Para ello se podrá establecer un convenio de operación, con el fin de acordar el soporte logístico que este cuerpo policial requiere para prestar su servicio.

16.2.1.-ORGANIZACION.-Se prevé en este proyecto la siguiente organización:

- Un oficial
- Un suboficial
- Doce agentes
- Cuatro vehículos de patrulla, de cilindraje superior a 2.300 c.c. de doble cabina o camperos.
- Ocho motocicletas, con cilindraje mínimo de 400 c.c.
- Equipos de radiocomunicación para vehículos.
- Cuatro alcoholímetros
- Cuadro radares para control de velocidad
- Ocho vallas
- Cincuenta conos de señalización
- Treinta chalecos reflectivos
- Doce linternas con caperuza roja
- Cuatro altoparlantes
- Cuatro cajas de herramienta

Los equipos de velocidad y alcohol deben estar acompañados de impresoras para la expedición de las boletas de infracción.

16.2.2 .- SUMINISTROS.- Los aportes que hace el Instituto Nacional de Vías, y que durante la concesión deben ser atendidos como mínimo por el Concesionario son:

A.- Viáticos por treinta días al mes para cada unidad del personal, en servicio en la vía según tabla de valores establecida a la fecha, en el Decreto No. 57 del 10 de enero de 1994, ver Volumen IV, anexos, incrementados en la misma proporción de crecimiento del salario mínimo, a la fecha de causación.

B.- Suministro de vehículos y equipo, con promedio de vida útil de seis años.

C.- Mantenimiento de los vehículos y el equipo.

Los suministros para la Policía Vial deberán efectuarse así:

- Para los tramos de carretera en los que se entregen casetas de peaje al iniciar la Etapa de Construcción, a más tardar cuatro (4) meses después de suscrita el acta de iniciación de esta etapa en el respectivo tramo.

- Para los tramos de carretera en los que no se entreguen casetas de peaje al iniciar la Etapa de Construcción, a partir de la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Operación del respectivo tramo.

17.- INFORMES

El Concesionario enviará al Instituto Nacional de Vías los siguientes informes:

INFORME	UNIDAD DE TIEMPO	PERIODICIDAD
Recaudo de peaje	día	semanal
Casetas en servicio	hora	semanal
Volumen de tránsito en los peajes por categorías de vehículos	hora	semanal
Vehículos en el pesaje	día	semanal
Traslado de accidentados	día	mensual
Servicio de grúa	día	mensual
Inspección de la vía	día	mensual
Mantenimiento de la vía	semana	mensual
Servicio de comunicación	semana	mensual
Problemas generales de la operación por evento		mensual

El Concesionario se obliga además a entregar al Instituto Nacional de Vías, los estados financieros del fideicomiso debidamente auditados, trimestralmente, dentro de los veinte (20) días siguientes a la finalización de cada trimestre, acompañados de los documentos de soporte.

18.- INICIACION DE LA OPERACION.-

La operación del proyecto y de sus servicios conexos, se iniciará cuando el Instituto Nacional de Vías haya autorizado previamente su funcionamiento, una vez que hubiese verificado que los trabajos de construcción estén terminados en su

503
15

351

95

totalidad o por tramos completos según se haya aceptado en la oferta y se hayan llenado los requisitos a que se refiere este reglamento.

Para esta, el Concesionario notificará por escrito la terminación de los trabajos y haber cumplido los requisitos mencionados. El Instituto Nacional de Vías por medio de los representantes que para tal efecto designe, verificará dentro de los diez (10) días hábiles siguientes que los trabajos están debidamente terminados y llenados los requisitos para la operación y explotación del proyecto. De ser así, el Instituto Nacional de Vías autorizará a El Concesionario el inicio de la operación y explotación del proyecto, levantándose el acta correspondiente.

18.1 MANTENIMIENTO DE LAS CALZADAS EXISTENTES.-
Si los tramos de carretera concesionados incluyen calzadas existentes, el Concesionario deberá iniciar el mantenimiento y conservación de la misma, en la fecha en que se firme el acta de iniciación de la construcción.

18.2 INICIACION DE RECAUDOS DE PEAJE.-
Si en los tramos de carretera concesionados, existe y está en funcionamiento, en la fecha de iniciación de la construcción, una caseta de peaje, el Concesionario tendrá derecho al recaudo del producto de ésta caseta, sin modificar el esquema tarifario vigente, a partir de la fecha en que se firme el acta de iniciación de la construcción, si existe manifestación expresa sobre la caseta en estos pliegos de condiciones.

18.3 SISTEMA DE CASETAS DE PEAJE PARA LA OPERACION.-
El Concesionario incorporará en la operación del proyecto el sistema de cobro de su propuesta, incluyendo las casetas de peaje construidas por él y el esquema tarifario establecido en su propuesta y aprobado por el Instituto Nacional de Vías, una vez termine la etapa de construcción y las obras hayan sido aceptadas por El Instituto Nacional de Vías.

El Concesionario podrá utilizar las casetas existentes en el proyecto, dentro del sistema de cobro que establezca en su propuesta.

18.4 INICIACION PARCIAL DE LA OPERACION.-

Si, en el sistema de cobro establecido en su propuesta, el Concesionario incluya dos o más casetas de peaje en el proyecto, podrá poner en funcionamiento en forma parcial, la parte del proyecto relacionada a cada caseta, de acuerdo con lo establecido en los pliegos y en su propuesta. Sin embargo, mientras no se haya terminado en forma total la etapa de construcción, el Concesionario no recibirá ninguna compensación a sus ingresos, en caso de que el volumen de tránsito real fuere inferior al volumen mínimo esperado.

18.5 MANEJO COMERCIAL DE LAS TARIFAS.-
El Concesionario manejará libremente la comercialización del cobro del peaje, pudiendo establecer sistemas de prepago o postpago o tarifas diferenciales de acuerdo con la hora de uso de la vía.

19.- AREAS DE SERVICIOS AL PUBLICO.-

Se construirán y dotarán dos restaurantes con un área aproximada de 100 metros cuadrados. Estos restaurantes

tendrán servicio de alimentos, cafetería, parqueo, sanitarios y teléfono público...

Se construirá en el corregimiento de Loma Arena un puesto de socorro que consta de una sala de espera, recepción, sala de curaciones, sala de emergencia, lavatorio para los médicos, cocina, lavadero, cuarto de ropas, oficina del director, oficina administrativa y dormitorios con capacidad para ocho camas, un estar, comedor, baños para hombres y mujeres con sus servicios completos, parqueaderos para ambulancias y para el público.

20.- PARADEROS.-
En caso necesario, se deberán disponer de paraderos para automotores de transporte público de pasajeros, en sitios que lo ameriten por la demanda, según detalles de cada proyecto específico.

Los paraderos estarán ubicados fuera de las calzadas, en un sobreancho, con sus correspondientes carriles de salida y retorno a la circulación de la vía, según el anteproyecto y dispondrán de un área cubierta, de mínimo 8 mts 2.

21.- SEGUROS.-

Con el pago de la cuota de peaje el Concesionario suministrará durante el recorrido del tramo de la vía objeto de la Concesión, un seguro que amparará a los vehículos por daños totales o parciales superiores a $ 500.000 causados por: actos de grupos subversivos o terroristas, derrumbes, caídas de piedras y rocas, caídas o daños de puentes y túneles, daño súbito de la carretera, avalanchas, aluviones, gastos de grúa y lucro cesante de vehículos de servicio público y por la muerte o incapacidad total y permanente a ocupantes de los vehículos amparados, por la suma de $ 5.000.000 sin deducibles.

22.- SUPERVISION DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.-

El interventor representante del Instituto Nacional de Vías supervisará que la obra en todas sus partes se conserve en un nivel óptimo de servicio conforme con los requisitos exigidos, y dará por escrito a El Concesionario, las instrucciones requeridas para corregir las deficiencias que hubiese observado, las que El Concesionario estará obligado a atender de inmediato.

23.- EXPLOTACION DE LOS PREDIOS DE LA ZONA DE CARRETERA .-

El Concesionario no podrá explotar predios de la zona de carretera sin previa autorización por escrito y para cada instalación en particular del Instituto Nacional de Vías.

Las instalaciones a que se refiere el párrafo anterior incluyen paradores, zonas de mantenimiento y talleres, gasolineras, restaurantes, hoteles y cualquier otra instalación que represente un servicio o una actividad complementaria a la operación del proyecto concesionado.

Para la instalación de cualquier servicio complementario, el Concesionario solicitará por escrito al Instituto Nacional de Vías autorización en la que debe incluir las especificaciones de operación y mantenimiento del servicio.

El Instituto Nacional de Vías, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha de presentación de la solicitud, autorizará por escrito, si lo considera procedente, la instalación y explotación del respectivo servicio.

El Instituto Nacional de Vías está facultado para verificar, a través de los representantes que para tal efecto designe, que las instalaciones correspondientes a las actividades o servicios complementarios, satisfagan los requisitos de operación y mantenimiento estipulados en las especificaciones con las que fue aprobada su instalación, quedando obligado el Concesionario a disponer lo necesario para subsanar las deficiencias que hubieren observado los representantes del Instituto Nacional de Vías.

En igual forma no podrán construirse edificios, colocarse postes, vallas publicitarias, cercas y demás obras dentro de los predios de la zona de carretera, ni instalarse anuncios en éste o en los terrenos adyacentes al mismo, sin la autorización expresa y por escrito del Instituto Nacional de Vías.

24.- RESPONSABILIDAD.-

El Concesionario será directamente responsable de los accidentes o daños a personas y bienes que resulten por actos propios o de su personal, maquinaria o equipos, debidos a la deficiencias en la operación, mantenimiento, conservación o reparación de la obra concesionada.

En ningún caso se podrá directa o indirectamente ceder, contratar, hipotecar ni en manera alguna gravar o enajenar la concesión, los derechos de ella conferidos, edificios o servicios auxiliares, dependencias o accesorios en todo o en parte, sin la autorización expresa, previa y por escrito de El Instituto Nacional de Vías.

25. REVERSION

Al vencimiento de la etapa de operación, los bienes afectados a la concesión en los que se incluyen: los predios de la zona de carretera, la obra civil: calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte y señales, las casetas de peaje y sus áreas de servicio y los equipos instalados para la operación del proyecto, revertirán al Instituto Nacional de Vías, sin costo alguno, libres de todo gravamen y con un Indice de Estado que alcance una calificación mínima de 4.0 puntos de acuerdo con las Normas para Mantenimiento de Carreteras concesionadas y el procedimiento para determinar el Indice de Estado de un pavimento de concreto asfáltico, anexas a éstos Pliegos de Condiciones.

No obstante, el Instituto Nacional de Vías, al vencimiento de la etapa de operación, podrá comprar al Concesionario, los bienes muebles o inmuebles distintos a los enumerados en la cláusula anterior, que sean necesarios para la operación del proyecto: plantas de asfalto, trituradoras, maquinaria, vehículos etc.. El Concesionario no estará obligado a vender los bienes expuestos al Instituto Nacional de Vías.

De igual forma, reconocerá las mejoras realizadas en los predios de la zona de carretera tales como estaciones de servicio, restaurantes, hoteles, paradores etc..

26.- DISPOSICIONES LEGALES.-

El Concesionario realizará los actos y prestará los servicios técnico-administrativos que requiera para la administración, operación, mantenimiento, conservación y reparación de la obra concesionada, sujetándose a las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes.

El Concesionario deberá informar de inmediato y por escrito al Instituto Nacional de Vías y demás autoridades competentes sobre cualquier anomalía o violación a las disposiciones legales aplicables al área del proyecto, así como cualquier perturbación del orden público que afecte el proyecto o la demanda vehicular sobre él. Deberá adoptar las medidas necesarias para coopera al restablecimiento de la normalidad y/o al cumplimiento de dichas disposiciones.

Las obligaciones fiscales, nacionales o locales que se originen o deriven de la concesión, o del cobro de las tarifas de peaje, serán a cargo del Concesionario.

Todo lo establecido en este reglamento, debe cumplirse sin perjuicio de las demás obligaciones que el Concesionario tenga en cumplimiento de las leyes vigentes de la República de Colombia.

27.- AJUSTE A LA MONEDA CIRCULANTE

Para considerar la disponibilidad de dinero fraccionario en moneda legal, en los ajustes de las tarifas de peaje, de acuerdo al procedimiento establecido en los pliegos de condiciones, se aproximará el resultado al cien más cercano.

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

Instituto Nacional de Vías Director General I. N. V.

24 AGO. 1994

GUILLERMO GAVIRIA CORREA
Director General

POR EL CONCESIONARIO

Juan Ignacio Gómez N.
Representante Legal

353

13

93

ANEXO AL CONTRATO No. 503 DE [illegible]
CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO PARA LA GARANTIA
CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA
SECTOR SANTA VERONICA - LOMITA ARENA

AÑOS	TPDS TOTAL	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C-2P	C-2G	C 3-4	C-5	>C 5
1993	1344	1008	94	242	128	104	6	2	2
1994	1368	1041	97	250	130	107	6	2	2
1995	1434	1075	100	259	137	111	5	3	3
1996	1461	[illegible]	106	267	141	115	5	3	3
1997	1895	1421	133	341	181	147	7	3	3
1998	2323	1742	163	418	222	180	8	4	4
1999	2390	1790	168	432	229	186	9	4	4
2000	2478	1859	173	446	236	192	9	4	4
2001	2560	1920	179	461	244	198	9	5	5
2002	2645	1984	185	476	252	205	10	5	5
2003	2732	2049	191	492	261	211	10	5	5
2004	2822	2117	196	509	269	218	10	6	6
2005	2915	2186	204	525	278	226	10	6	5
2006	3011	2259	211	542	287	233	11	6	5
2007	3111	2333	218	560	297	241	11	6	5
2008	3214	2410	225	579	307	249	12	6	5
2009	3320	2490	232	598	317	257	12	6	6
2010	3429	2572	240	617	327	265	12	7	6
2011	3542	2657	248	638	338	274	13	7	6
2012	3659	2744	256	659	349	283	13	7	7
2013	3780	2835	265	680	361	293	14	7	7

NOTA: El aumento entre el año 97 y 98 esta basado en el trafico atraido cuando se termine el sector anillo vial - Lomita Arena

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

ANEXO A: CONTRATO No. 92

CARRETERA CARTAGENA – BARRANQUILLA

CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO MAYOR IMPORTANCIA

SECTOR: BARRANQUILLA – PTO COLOMBIA

ANEXO AL CONTRATO No. 503 DE 19[illegible]

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO PARA LA GARANTIA

SECTOR BARRANQUILLA - PTO. COLOMBIA

AÑO	TIPO	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C2S	C3S	C4S	C5S	C6S	C7S	C8S	C9S	C10S	C11S	C12S
19[illegible]	TOTAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

001072B

ANEXO AL CONTRATO No. 503 DE 2000

CUADRO DE VOLUMENES DE TRANSITO MAXIMO APORTANTE A LA CONCESION

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

SECTOR SANTA VERONICA - LOMITA ARENA

AÑOS	TPDS TOTAL	AUTOS	BUSES	CAMIONES	C2P	C2G	C3-4	C5	>C5
1993	1612	1209	113	290	154	125	5	3	3
1994	1666	1249	117	300	159	129	6	3	3
1995	1721	1290	120	310	164	133	6	3	3
1996	1777	1333	124	320	170	138	6	3	3
1997	2274	1706	159	409	217	176	6	4	4
1998	2787	2090	195	502	266	216	10	5	5
1999	2879	2159	202	518	275	223	10	5	5
2000	2974	2231	208	535	284	230	11	5	5
2001	3072	2304	215	553	293	238	11	5	6
2002	3174	2380	222	571	303	246	11	6	6
2003	3278	2459	229	590	313	254	12	6	6
2004	3387	2540	237	610	323	262	12	6	6
2005	3498	2624	245	630	334	271	13	6	6
2006	3614	2710	253	650	345	280	13	7	7
2007	3733	2800	261	672	356	289	13	7	7
2008	3856	2892	270	694	368	298	14	7	7
2009	3983	2988	279	717	380	308	14	7	7
2010	4115	3086	288	741	393	318	15	7	7
2011	4251	3188	298	765	406	329	15	8	8
2012	4391	3293	307	790	419	340	16	8	8
2013	4536	3402	318	816	433	351	16	8	8

NOTA: El aumento entre el año 97 y 98 esta basado en el trafico atraido cuando se termine el sector peaje vial - Lomita Arena

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

ANEXO AL CONTRATO No [illegible] DE [illegible]

CUADROS DE CANTIDADES DE OBRA, PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

SECTOR: PUERTO COLOMBIA - LOMITA ARENA

CUADRO No. 2

HOJA 1 DE 1

1.4		1P1	Limpieza de alcantarillas	u	320	65,000	20,800,000.00
1.6		1P2	Roceria y limpieza	Ha	100	280,000	28,000,000.00
2.0	2	2P	Excavacion en material comun de cortes, canales y prestamos	m3	11,130	2,000.05	22,260,666.50
2.5	2	2P	Transporte de material de excavacion	m3-Km	111,300	317.20	35,304,360.00
3	3	3P	Terraplenes	m3	5,570	2,000.05	11,140,278.50
4.1		4P	Excavacion para reparacion del pavimento existente	m3	4,100	3,124.55	12,810,655.00
16.3		16P	Transporte de materiales petreos para concreto asfaltico	m3-Km	3,101,800	317.20	983,637,200.00
23.1	23	23P	Concreto asfaltico para parcheo	m3	4,100	74,999.60	307,499,360.00
23.2	23	23P	Concreto asfaltico capa de rodadura	m3	47,219	71,500	3,375,515,000.00
23.3	23	23P	Concreto asfaltico capa de base	m3	4,100	71,500	293,150,000.00
30.1	30		Excavaciones varias sin clasificar	m3	2,000	10,584.60	21,169,200.00
32.6	32		Concreto clase F(f'c = 140 k/cm2)	m3	1750	89,999	157,498,250.00
32.7	32		Concreto clase G (ciclopeo)	m3	2090	63,000.60	131,571,254.00
40.3	40		Tuberia. Diametro 0.90 m	ml	200	99,999.90	19,999,980.00
43.3	43	43P1	Cuneta bordillo	m3	5,300	111,599.59	591,410,040.00
47.1	47	47P	Suministro y instalacion de defensas metalicas	ml	100	85,099.35	8,509,930.00
47.2	47	47P	Terminales para defensas metalicas	ml	6	40,499.56	242,997.30
51		51P	Suministro e instalacion de señales verticales	U	250	80,000.10	20,000,002.00
51.2		51P2	Suministro e instalacion de tachas reflectivas	U	21,200	6,500	137,800,000.00
55.1		55P	Linea de demarcacion continua	ml	108,000	380	41,040,000.00
55.2		55P	Linea de demarcacion discontinua	ml	32,000	416	13,312,000.00
			VALOR TOTAL				6,229,067,001.30

NOTA: PRECIOS DE MAYO DE 1994

NO INCLUYE IVA

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

88

a:\barranquilla

ANEXO AL CONTRATO No 503 DE 2 AGO. 1994

CUADROS DE CANTIDADES DE OBRA, PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL

CUADRO No. 3

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

SECTOR LOMITA ARENA - SANTA CATALINA

HOJA 1 DE 1

1.4		1P1	Limpieza de alcantarillas	u	36	65,000	2,275,000
1.5		1P2	Rocería y limpieza	Ha	6.0	260,000	1,560,000
4.1		4P	Excavacion para reparacion del pavimento existente	m3	950	3,124.85	2,968,232.50
16.5		16P	Transporte de materiales petreos para concreto asfáltico	m3-Km	232,050	317.50	73,696,260
23.1	23	23P	Concreto asfáltico para parcheo	m3	950	74,889.60	71,149,620
23.2	23	23P	Concreto asfáltico capa de rodadura	m3	4,600	71,500	328,900,000
23.3	23	23P	Concreto asfáltico - capa de base	m3	1,080	71,500	77,220,000
30.1	30		Excavaciones varias sin clasificar	m3	1,250	10,584.60	13,230,750.00
45.3	45	45P	Geotejill	m2	5,000	1,983.00	9,915,000
45.4	45	45P	Material filtrante	m3	1,250	7,932.60	9,915,750
			VALOR TOTAL				590,844,702.50

NOTA: PRECIOS DE MAYO DE 1994
NO INCLUYE IVA

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

ANEXO AL CONTRATO No. 503 DE 24 Nov. 1994

CUADROS DE CANTIDADES DE OBRA, PRECIOS UNITARIOS Y VALOR TOTAL — **CUADRO No. 1**

CARRETERA CARTAGENA - BARRANQUILLA

SECTOR BARRANQUILLA - PUERTO COLOMBIA

HOJA 1 DE 1

4.1		4P	Excavacion para reparacion del pavimento existente	m3	1,300	3,124.55	4,061,915
16.3		16P	Transporte de materiales petreos para concreto asfaltico	m3-Km	1,218,300	617.20	752,761,560
23.1	23	23P	Concreto asfaltico para parcheo	m3	1,300	74,999.80	97,499,440
23.2	23	23P	Concreto asfaltico capa de rodadura	m3	16,900	71,000	1,200,250,000
43.3	43	43P1	Cuneta bordillo	m3	500	111,598.80	55,799,400
47.1	47	47P	Suministro e instalacion de defensas metalicas	ml	90	35,088.38	3,253,419
47.2	47	47P	Terminales para defensas metalicas	ml	2	40,499.55	80,999.10
51.2		51P2	Suministro e instalacion de tachas reflectivas	U	10,400	6,500	67,600,000
55.1		55P	Lineas de demarcacion continua	ml	58,000	380	22,040,000
55.2		55P	Lineas de demarcacion discontinua	ml	19,000	416	7,904,000
			VALOR TOTAL				1,663,925,173.10

NOTA: PRECIOS DE MAYO DE 1994
NO INCLUYE IVA

POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS

DIRECTOR GENERAL

POR EL CONCESIONARIO

REPRESENTANTE LEGAL

87

357

358

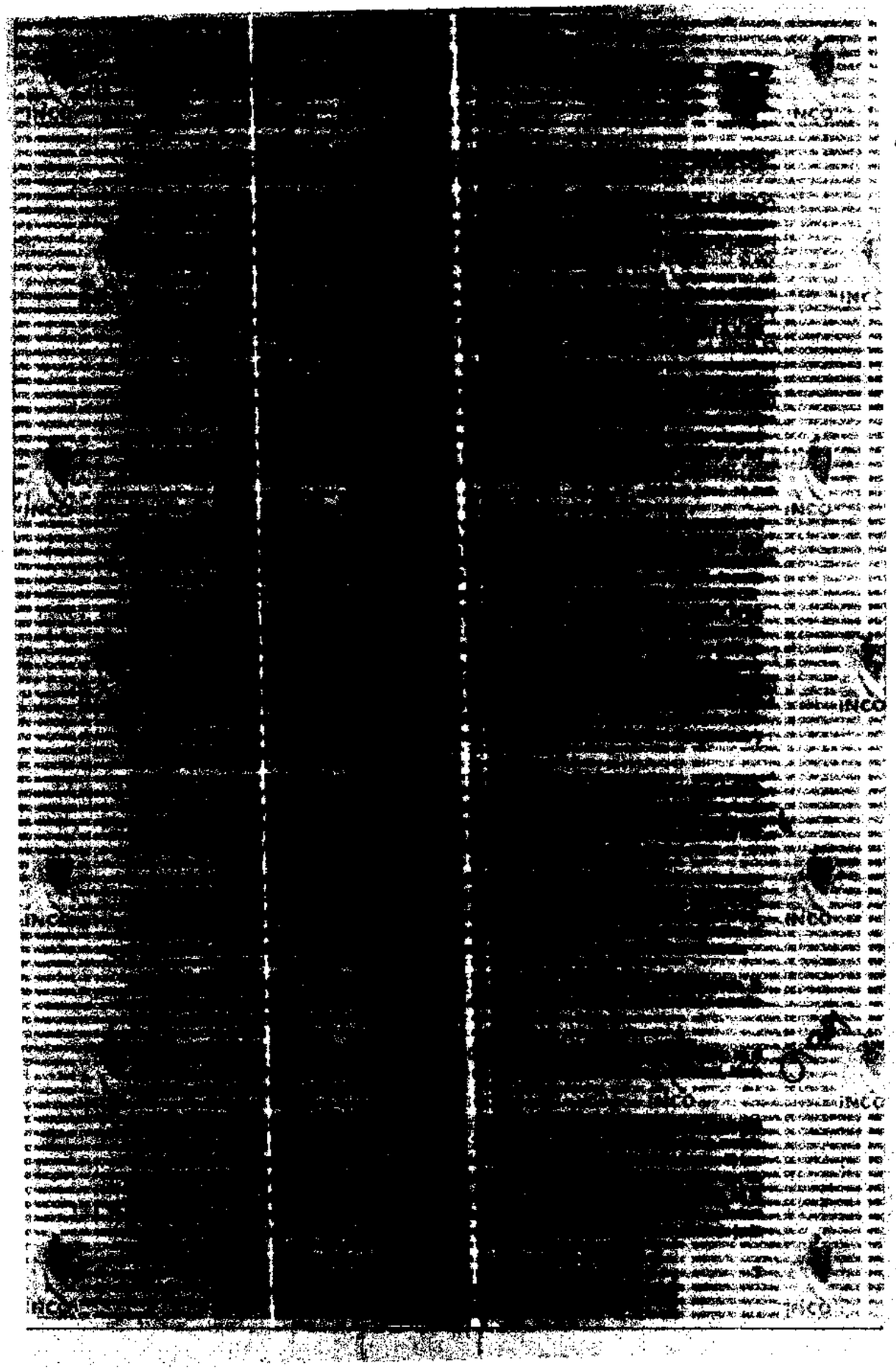
359

360

361

362

363



364

54

365

Documento Conpes 3666

Consejo Nacional de Política Económica y Social
República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación

CONCEPTO PREVIO FAVORABLE PARA LA ADICIÓN DE 3 CONTRATOS DE CONCESIÓN VIAL.

MODIFICACIÓN DEL PLAN DE INVERSIONES Y DEL ALCANCE FÍSICO PARA 2 CONTRATOS DE CONCESIÓN VIAL.

DNP: DIES - ST
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Ministerio de Transporte
Instituto Nacional de Concesiones - Inco

Versión aprobada

Bogotá, D. C., 28 de junio de 2010

366

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

I. INTRODUCCIÓN

En el presente documento se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social - Conpes , la modificación del plan de inversiones, del alcance físico y el concepto previo favorable para la adición de los contratos de concesión "*Cartagena – Barranquilla* "y "*Armenia – Pereira – Manizales*", y el concepto previo favorable para la adición del contrato de concesión vial *"Fontibón – Facatativá – Los Alpes"* [1], de acuerdo con la solicitud[2] presentada por el Gerente General del Instituto Nacional de Concesiones - Inco, en el marco de la Ley 819 de 2003[3], el Decreto 4730 de 2005[4], la Ley 1150 de 2007[5] y del Decreto 3460 de 2008[6].

II. ANTECEDENTES

A. Antecedentes Generales

La Ley 1150 de 2007, en su artículo 28, estableció que toda prórroga o adición a contratos de concesión de obra pública nacional requerirá concepto previo favorable del Conpes. En desarrollo de lo anterior, se expidió el Decreto 3460 de septiembre 12 de 2008, por el cual se establecen los parámetros para el otorgamiento del concepto previo favorable del Conpes, para la prórroga o adición a contratos de concesión de obra pública nacional.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 1 del citado Decreto, el Conpes con el fin de emitir su concepto, debe evaluar la solicitud y su sustentación únicamente con base en los siguientes criterios:

1. *Que la obra pública nacional concesionada esté incluida o se enmarque dentro de las metas, planes, proyectos o programas del correspondiente Plan Nacional de Desarrollo, o sea declarada de importancia estratégica por el mismo Conpes;*

---

[1] Los tres proyectos de concesión referidos fueron declarados de importancia estratégica para el país mediante Documento Conpes 3535 del 18 de julio de 2008 "*Concepto Previo Favorable para la Prórroga o Adición de los Contratos de Concesión Vial y Férrea*"

[2] Contenida en su comunicación radicada en el DNP con el número 2010663022946-2 del 21 de junio de 2010.

[3] La Ley 819 de 2003, establece: "El Confis podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas... La Autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo periodo de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Conpes previamente los declare de importancia estratégica".

[4] Por el cual se reglamentan normas orgánicas del presupuesto.

[5] Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones.
Artículo 28. "*De la Prórroga o Adición de Concesiones de Obra Pública. En los contratos de concesión de obra pública, podrá haber prórroga o adición hasta por el sesenta por ciento (60%) del plazo estimado, independientemente del monto de la inversión, siempre que se trate de obras adicionales directamente relacionadas con el objeto concesionado o de la recuperación de la inversión debidamente soportada en estudios técnicos y económicos. Respecto de concesiones viales deberá referirse al mismo corredor vial. Toda prórroga o adición a contratos de concesión de obra pública nacional requerirá concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social –Conpes–. No habrá prórrogas automáticas en los contratos de concesiones*".

[6] Por el cual se establecen los parámetros para el otorgamiento del concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes, para la prórroga o adición a contratos de concesión de obra pública nacional.

2. *Que la prórroga o adición de la concesión se enmarque en las políticas de desarrollo económico y social que hubieren sido señaladas por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes.*

En desarrollo de lo anterior, el Gerente General del Inco solicitó al Conpes emitir concepto previo favorable para la adición de los contratos de concesión vial *"Cartagena-Barranquilla"*[7], *"Armenia - Pereira – Manizales"*[8] y *"Fontibón – Facatativá-Los Alpes*[9]".

Por otro lado, es importante anotar que en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2006-2010 *"Estado Comunitario: desarrollo para todos"*, se establece dentro del aparte 4.2.3 *"Capital Físico"*, la necesidad de fortalecer la infraestructura de transporte del país como una de las medidas para mejorar las condiciones de competitividad Nacional.

En consecuencia, en el PND se considera como prioritario dentro de las estrategias propuestas, la consolidación de los principales corredores de comercio exterior del país y de su apropiada interconectividad, mediante la activa vinculación de capital privado por medio del Programa de *"Nuevas Autopistas para la Competitividad"*.

En sentido complementario, el Conpes mediante Documento 3527 de 2008 denominado *"Política Nacional de Competitividad y Productividad"*, establece 15 planes de acción sobre los cuales se basa esta política, dentro de los cuales se identificó el desarrollo continuo de la infraestructura de transporte y la logística, como una de las estrategias para la conformación de sistemas de transporte complementarios y a su vez, la priorización de proyectos de infraestructura claves para la competitividad del país.

De esta manera, el Gobierno Nacional ha desarrollado una política que se encuentra especialmente orientada hacia la priorización y ejecución de inversiones, que comprometen recursos del sector público, así como una participación importante de capital privado, en aquellos corredores viales que soportan los flujos de carga de comercio exterior y que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos.

---

[7] El 24 de agosto de 1994, el Inco firmó el Contrato de Concesión N° 503 con el Concesionario para *"ejecutar por el sistema de concesión a) los estudios, diseños definitivos y obras para la rehabilitación de las calzadas existentes en el tramo de carretera Lomita Arena – Puerto Colombia - Barranquilla y en el ramal de empalme Ruta 90 (La Cordialidad) – Lomita Arena, el mantenimiento y la operación del tramo Lomita Arena – Puerto Colombia – Barranquilla hasta el término de la concesión. B) el mantenimiento del ramal empalme Ruta 90 (La Cordialidad) – Lomita Arena, hasta la entrega por parte del INVIAS a la concesión del tramo Cartagena – Lomita Arena, y c) el mantenimiento y la operación del tramo Cartagena – Lomita Arena a partir de la entrega del INVIAS y hasta el término de la concesión"*.

[8] El 21 de abril de 1997, el Inco firmó el Contrato de Concesión N° 0113 con el Concesionario *Autopistas del Café S.A.* para *"realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, de las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y el mantenimiento y la prestación de los servicios del proyecto vial Armenia - Pereira - Manizales."*.

[9] El 30 de junio de 1995, el Inco firmó el Contrato de Concesión N° 0937 con el Concesionario *Concesiones CCFA S.A.* para *"realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y el mantenimiento de la carretera Santafé de Bogotá (Fontibón) - Facatativá - Los Alpes, del tramo 08, de la ruta 50, en el Departamento de Cundinamarca"*.

En el marco de lo anterior, el Conpes, mediante Documento 3535[10] y Documento 3563[11] emitió concepto previo favorable sobre 20 concesiones viales a cargo del INCO, y declaró de importancia estratégica 17 de estos 20 proyectos, dentro de los cuales se encuentran los contratos de concesión *"Cartagena – Barranquilla"*, *"Fontibón – Facatativá – Los Alpes"* y *"Armenia – Pereira - Manizales.*

B. Antecedentes de los proyectos de concesión

1. Concesión Vial "Cartagena – Barranquilla"

En desarrollo de lo establecido en el Documento Conpes 3535, el Consejo Superior de Política Fiscal – Confis, en sesión del 23 de octubre de 2008, autorizó comprometer cupo de vigencias futuras de acuerdo con el siguiente alcance y flujo de aportes:

Tabla 1: Adición contrato concesión vial "*Cartagena – Barranquilla*"

Alcance Propuesto	2009	2010	2011	2012	2013
Segunda Calzada Cartagena – Marahuaco Solución Vial Crespo y Obras Complementarias	32.643	54.920	28.500	29.250	8.554

Fuente: Conpes 3535 de 2008 - Cifras en millones de pesos corrientes

Posteriormente se expidió el documento Conpes 3563 que ratifica lo expuesto en el Conpes 3535 y especifica el alcance físico para esta concesión, de acuerdo con lo definido en la Tabla 2.

Tabla 2: Adición contrato concesión vial "*Cartagena – Barranquilla*" ratificación

Alcance Propuesto	2009	2010	2011	2012	2013
1. Segunda Calzada Cartagena – Marahuaco 1.1. Adelantar los estudios y diseños a nivel de Fase III, requeridos para la construcción de la segunda calzada entre Cartagena – Barranquilla. 1.2. Gestión predial, gestión ambiental, gestión social, operación, mantenimiento y construcción parcial de la segunda calzada en el sector comprendido entre Cartagena y Marahuaco. 2. Solución Vial Crespo y Obras Complementarias 2.1. Terminación de los diseños a nivel de Fase III y gestión predial, gestión ambiental, gestión social, operación, mantenimiento y Construcción de las obras requeridas para la solución Vial de Crespo y sus Obras Complementarias.	32.643	54.920	28.500	29.250	8.554

Fuente: Conpes 3563 de 2008 - Cifras en millones de pesos corrientes

[10] Documento Conpes 3535 del 18 de julio de 2008 *"Concepto Previo Favorable para la Prórroga o Adición de los Contratos de Concesión Vial y Férrea"*

[11] Documento Conpes 3563 de 30 de diciembre de 2008 *"Ratificación del Concepto Previo Favorable Emitido Mediante Documento Conpes 3535 de 2008 para la Prórroga o Adición de los Contratos de Concesión Vial"*

Por otro lado, el Ministerio de Transporte y el INCO adelantaron la revisión de la estructuración técnica, legal y financiera del proyecto *"Transversal de Las Américas – Sector 2"*. Como producto de dicha revisión técnica, el Ministerio de Transporte y el INCO, determinaron la pertinencia de desarrollar parte de las obras contempladas inicialmente en el alcance del Sector 2, mediante la adición a los contratos de concesión vial *"Córdoba – Sucre"* y *"Ruta Caribe"*[12].

Sin embargo, con el fin de continuar con el desarrollo de algunas obras incluidas en el proyecto *"Transversal de Las Américas – Sector 2"*, el Ministerio de Transporte y el INCO, solicitan la modificación del plan de inversiones y del alcance físico, así como el concepto previo favorable del Conpes para la adición del contrato de concesión *"Cartagena – Barranquilla"*, basados en la justificación que se desarrollará más adelante en el presente documento.

2. Concesión Vial "Fontibón-Facatativá-Los Alpes"

El contrato N° 0937 para la concesión *"Fontibón – Facatativá – Los Alpes"*, fue firmado el 30 de junio de 1995. El 28 de septiembre de 2001 se realizó una modificación al contrato mediante la cual se acordó que las obras objeto del contrato se ejecutarían en dos fases:

- Fase I: Corresponde a las obras de rehabilitación de las calzadas existentes y a la construcción de la Variante de Madrid en calzada sencilla y las correspondientes intersecciones, enlaces y retornos.
- Fase II: Corresponde a las demás obras incluidas en los diseños definitivos, especificaciones técnicas, planos y alcances originalmente pactados, aprobados por el INVIAS a través de la interventoría, diferentes a las incluidas en el alcance de la Fase I.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta la construcción de la segunda calzada Variante Madrid - estación de peaje El Corzo, y con el fin de propiciar el correcto funcionamiento de la solución vial, en términos de seguridad en la operación y tránsito vehicular y peatonal, se hace necesario realizar nuevas actividades complementarias consistentes en adquisición de predios y la construcción de un Box

[12] "La adición a los anteriores contratos de concesión se realizó el 29 de marzo de 2010, de acuerdo con lo establecido en el Documento Conpes 3653 del 19 de marzo de 2010

Coulvert[13] que permitan la movilización de maquinaria, insumos y personal entre las diferentes fincas de esta zona de vocación agroindustrial.

En ese sentido, y de acuerdo con los estudios técnicos realizados por el INCO, se solicita el concepto previo favorable para la adición al contrato de concesión "*Fontibón – Facatativá – Los Alpes*", soportado en la solicitud que se desarrollará más adelante en el presente documento

3. Concesión Vial "Armenia – Pereira – Manizales"

El Consejo Nacional de Política Económica y Social – Conpes, mediante Documento 3535 del 18 de julio de 2008, emitió su concepto previo favorable y declaró estratégico el proyecto "*Armenia – Pereira – Manizales*", y estableció el desarrollo de las siguientes actividades, sujetas al plan de inversiones relacionado en la Tabla 3:

Tabla 3: Plan de inversiones 2010 – 2013. Proyecto "*Armenia – Pereira – Manizales*"

ALCANCE PROYECTO	2010	2011	2012	2013
Terminar Construcción Intersección El Jazmín.	18.690	104.340	111.653	33.069
Rehabilitación y construcción Variante Troncal de Occidente				
Variante Sur de Pereira				
Construcción Segunda Calzada Punto 30-Terminal de Transporte				
Avenida del ferrocarril y Solución Vial El Mandarino-Estadio Santa osa de Cabal				
Construcción Variante Chagualá				
Atención Emergencia La Quiebra del Billar				
Uribe – Maltería				
Rehabilitación La Paila – Calarcá				

Fuente: Documento Conpes 3535 de 2008 – Cifras en millones de pesos corrientes

Sin embargo, de acuerdo con nuevas valoraciones realizadas por el INCO, el monto de las obras, y el de su operación y mantenimiento, será remunerado al Concesionario con un nuevo plan de inversiones estatales, lo cual obedece a una nuevo alcance físico propuesto, según se relaciona más adelante en el presente documento.

[13] Estructura hidráulica que se construye en un cauce, con el objetivo de permitir que el flujo siga su transcurrir sin que interrumpa el paso vehicular. Su diseño corresponde a una alcantarilla de sección cerrada de forma rectangular, y es normalmente fabricado en hormigón.

III. MODIFICACIÓN DEL PLAN DE INVERSIONES, DEL ALCANCE FÍSICO Y SOLICITUD DE CONCEPTO PREVIO FAVORABLE PARA LA ADICIÓN DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

El Ministerio de Transporte y el Inco, a partir del análisis de los proyectos y los estudios de conveniencia y de oportunidad pertinentes, solicitan la ratificación, modificación y concepto previo favorable, para la adición los contratos de concesión que se relacionan y describen a continuación.

A. Concesión vial "Cartagena - Barranquilla"

El Ministerio de Transporte y el INCO, solicitan el concepto previo favorable, para la adición y declaratoria estratégica de las obras que se relacionan en la Tabla 4.

Tabla 4: Alcance de Obras Concesión Vial "*Cartagena – Barranquilla*"

Obras adicionales			
Ítem	**Descripción Tramo**	**Unidad**	**Unidades a intervenir**
INFRAESTRUCTURA			
1	Rehabilitación y Reconstrucción Calzada Cartagena-Marahuaco	KM	4.72
2	Segunda Calzada Cartagena- Marahuaco	KM	8.5
3	Anillo Vial Crespo (2.5 Km)	Global	1.0
4	Segunda Calzada Atlántico K88+060 y K98+060	KM	10
5	Ampliación caseta peaje Marahuaco	Global	1.0
6	Ampliación caseta peaje Puerto Colombia	Global	1.0
7	Intersección Bayunca	Global	1.0
8	Estabilización PR 88+080 y Talud.	Global	1.0
PREDIOS			
8	Segunda Calzada Cartagena- Marahuaco	Global	1.0
9	Segunda Calzada Atlántico	Global	1.0
GESTIÓN SOCIAL , AMBIENTAL Y PREDIAL			
10	Segunda Calzada Cartagena- Marahuaco	Global	1.0
11	Solución Vial Crespo	Global	1.0
12	Segunda Calzada Atlántico	Global	1.0
OTROS			
13	Obras Hidráulicas	Global	1.0
14	Iluminación entre Puerto Colombia y Barranquilla	KM	9.7

Fuente: Inco

La evaluación financiera realizada por la entidad, arrojó que el valor total de las obras a ejecutar por el concesionario, así como los costos de gestión predial, ascienden a $323.352.716.550, en pesos constantes de agosto de 2009. Por su parte los costos de operación y mantenimiento de estas nuevas obras quedarán a cargo del concesionario, hasta la reversión de la concesión

Con el fin de realizar la ejecución de la totalidad de las obras requeridas, se consideró necesaria la realización de aportes adicionales para la ejecución de la infraestructura indicada, en adición a los aportes establecidos en el Conpes 3563, que se presentan en la Tabla 5.

Tabla 5: Aportes Estatales Máximos requeridos para la Concesión "*Cartagena - Barranquilla*"

Periodo	Año	Aportes Conpes 3563	Aportes Adicionales
1	2008		
2	2009	32.643.000.000	
3	2010	54.920.000.000	
4	2011	28.500.000.000	
5	2012	29.250.000.000	100.000.000.000
6	2013	8.554.000.000	95.000.000.000
7	2014		60.000.000.000
8	2015		10.000.000.000
9	2016		7.500.000.000
10	2017		5.000.000.000
11	2018		5.000.000.000
12	2019		4.156.000.000

Fuente: Inco - Cifras en Pesos Corrientes

Los aportes adicionales referidos en la Tabla 5, serán descontados de los saldos anuales del proyecto "*Transversal de las Américas Sector 2*"referidos en la Tabla 6, y establecidos en el documento Conpes 3653 de marzo de 2010[14].

[14] Las obras motivo de la presente solicitud: "Segunda Calzada Atlántico K88+060 y K98+060" y "Ampliación caseta peaje Puerto Colombia" pertenecen al alcance físico del proyecto "Transversal de las Américas – Sector 2".

Tabla 6: Aportes Estatales Totales Requeridos y Saldo Transversal de las Américas Sector 2

Vigencia	Perfil de Aportes Conpes 3612	Saldo Recursos de Conpes 3653	Aportes Concesión Vial "Cartagena – Barranquilla"
2012	481,829,000,000	201.522.473.883	100.000.000.000
2013	1,039,616,000,000	529.180.261.041	95.000.000.000
2014	1,129,742,000,000	765.413.390.764	60.000.000.000
2015	1,124,150,000,000	905.245.271.468	10.000.000.000
2016	1,101,908,000,000	1.042.678.200.602	7.500.000.000
2017	214,200,000,000	214.200.000.000	5.000.000.000
2018	133,011,000,000	133.011.000.000	5.000.000.000
2019	31,099,000,000	31.099.000.000	4.156.000.000
2020	15,798,000,000	15.798.000.000	0
2021	195,646,000,000	195.646.000.000	0

Fuente: Inco - Conpes 3612 - Cifras en pesos corrientes

Es importante establecer que el Confis, en sesiones de los días 21 y 23 de junio de 2010 levantó parcialmente la suspensión impuesta al aval fiscal del proyecto "*Transversal de las Américas-Sector 2*", estipulada en el documento Conpes 3653 de marzo de 2010, con el fin de otorgar concepto previo y favorable a la presente solicitud.

Adicionalmente, en las sesiones de junio de 2010 anteriormente referidas, el Confis determinó que fenecen los saldos para el proyecto "*Transversal de las Américas-Sector 2*", una vez le sean descontados los aportes de la presente solicitud, y por lo mismo, no habrá lugar a redefiniciones futuras del proyecto y el aval fiscal es el definitivo.

La Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, aprobó el esquema de riesgos y contingencias asociadas a este proyecto[15], en desarrollo de lo dispuesto por las Leyes 448 de 1998[16] y 185 de 1996[17] y del Decreto 423 de 2001[18].

Por último, de acuerdo con lo establecido por el Ministerio de Transporte y el INCO, la presente adición no afecta el plazo estimado de la concesión.

[15] Comunicación del MHCP con radicado 2-2010-016488 del 24 de junio de 2010.
[16] Por medio de la cual se adoptan medidas en relación con el manejo de las obligaciones contingentes de las entidades estatales y se dictan otras disposiciones en materia de endeudamiento público.
[17] Por la cual se autorizan operaciones de endeudamiento interno y externo de la Nación, se autorizan operaciones para el saneamiento de obligaciones crediticias del sector público, se otorgan facultades y se dictan otras disposiciones.
[18] Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 448 de 1998 y 185 de 1995.

B. Concesión Vial: "Fontibón-Facatativá-Los Alpes"

Los análisis realizados por el Inco y el Ministerio de Transporte, determinaron pertinente la adición al contrato de concesión "*Fontibón – Facatativá – Los Alpes*", para la ejecución de las actividades descritas en la Tabla 7.

Tabla 7: Alcance de actividades Adición Concesión "Fontibón – Facatativá – Los Alpes"

Actividad a Ejecutar	Monto
Cuatro paraderos	100.719.635
Diseño y construcción box coulvert	908.532.622
Diseño de la intersección cerrito; rediseño de la intersección tres esquinas; rediseño de la intersección Zipacón; diseño de vía de servicio, desde el cerrito hasta Mosquera (en la zona de Carrefour); diseño para el mejoramiento vía Ajover – puente piedra y diseño para el mejoramiento vía cruce Bojacá – Cárcel de Facatativá – El Rosal.	1.740.683.704
Subtotal Sin Costos Ambientales	**2.749.935.961**
Costos de gestión socio – ambiental	30.249.294
Total [19]	**2.780.185.255**

Fuente: Inco – Cifras en pesos de diciembre de 2009

El pago del valor total de las obras contempladas en el presente documento se hará mediante la cesión a favor del Concesionario del derecho que corresponde al INCO sobre el porcentaje de ingresos que excedan el "*máximo aportante*"[20]. De acuerdo con el análisis financiero realizado por el INCO, se estima que el plazo para la recuperación de la inversión se cumplirá el 31 de mayo de 2013.

Se debe tener en cuenta que la ejecución total de las obras se realizará en un plazo máximo de diez (10) meses, y no implican aportes estatales ni la ampliación del plazo de la etapa de operación pactado en el contrato.

La Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, aprobó el esquema de riesgos y contingencias asociadas a este proyecto[21], en desarrollo de lo dispuesto por las Leyes 448 de 1998[22] y 185 de 1996[23] y del Decreto 423 de 2001[24].

[19] Este valor equivale a $686.787.414 en pesos de septiembre de 1994, que es la fecha de referencia establecida en el Contrato de Concesión.
[20] El contrato definió el límite máximo de tránsito vehicular aportante a la recuperación de las inversiones del proyecto, y se acordó distribuir en partes iguales, los recaudos de peaje que se generen en exceso del valor que correspondiente.
[21] Comunicación del MHCP con radicado 2-2010-010574 del 27 de abril de 2010.
[22] Por medio de la cual se adoptan medidas en relación con el manejo de las obligaciones contingentes de las entidades estatales y se dictan otras disposiciones en materia de endeudamiento público.
[23] Por la cual se autorizan operaciones de endeudamiento interno y externo de la Nación, se autorizan operaciones para el saneamiento de obligaciones crediticias del sector público, se otorgan facultades y se dictan otras disposiciones.
[24] Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 448 de 1998 y 185 de 1995.

Finalmente, y de acuerdo con lo establecido por el Ministerio de Transporte y el INCO, la presente adición no afecta el plazo estimado de la concesión.

C. Concesión Vial "Armenia – Pereira – Manizales"

De acuerdo con una redefinición de las actividades y obras realizada por el INCO (Ver Tabla 8.) respecto a las obras inicialmente estipuladas (Ver Tabla 3), el valor de las mismas, y de su operación y mantenimiento, requiere de una modificación al plan de inversiones, el cual será remunerado al Concesionario con los aportes estatales propuestos en el presente Conpes, según se relacionan en la Tabla No 9.

Tabla 8: Alcance de Obra del Proyecto "*Armenia – Pereira – Manizales*"

OBRA	ALCANCE
Rehabilitación La Paila – Calarcá (52 Km)	Rehabilitación
Terminación Avenida del Ferrocarril – Mandarino	Construcción
Terminación construcción Solución Vial Mandarino - Estadio Santa Rosa	Construcción
Construcción de la Variante Sur de Pereira K4.5 al K13.2, incluidos los puentes Alcalá, Altagracia, viaducto Condina e intersección Consota (diseño inicial)	Construcción
Estudios y Diseños Quiebra del Billar	Diseño
Construcción Quiebra del Billar	Construcción
Predios	Compra de Predios
Rehabilitación Puente Metálico El Rosario	Rehabilitación
Diseños y Construcción Intersección Consota (complemento modificación diseño inicial), accesos Altagracia y Alcalá – Terminación Variante Sur de Pereira	Diseños y Construcción
Estudios y Diseños de la Variante Troncal de Occidente Sectores Belmonte-El Mandarino y Estadio Santa Rosa - El Jazmín – Chinchiná	Estudios y Diseños
Rehabilitación Variante Troncal de Occidente Sector El Jazmín – Chinchiná	Rehabilitación
Diseños Segunda Calzada La Postrera – Santa Rosa	Diseños
Estudios y Diseños de las conectantes para implementar el Par Vial Jazmín – Guayabal (conectando la VTO con la calzada tradicional Chinchiná – Jazmín.	Estudios y Diseños.
OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE OPERACIÓN	**ALCANCE**
Peaje Tarapacá II	Diseño, construcción operación y mantenimiento.
Estación de Pesaje Calarcá (La Española)	Construcción

Fuente: Inco

Tabla No 9. Aportes Estatales para Concesión Vial "*Armenia – Pereira – Manizales*"

Año	Aportes
2012	200.000.000.000
2013	73.513.000.000
2014	16.765.094.480
2015	36.323.719.542
2016	1.646.021.394
2017	3.151.394.153
2018	2.361.342.060
2019	1.037.128.057
2020	2.949.357.186
2021	1.740.557.827
2022	3.111.246.158
2023	3.195.851.089
2024	3.282.994.168
2025	3.452.936.109
2026	3.465.177.785

Fuente: Inco – Cifras en pesos corrientes

Adicionalmente el Concesionario será responsable de la operación, mantenimiento y gastos administrativos correspondientes a la Variante Troncal de Occidente, así como el mantenimiento y operación de la Estación de Pesaje La Española y la Estación de Peaje Tarapacá 2 hasta Diciembre 31 de 2014, en consecuencia a partir de esta fecha la variante troncal de occidente revierte a la Nación.

Por su parte, el valor de las inversiones para la ejecución de las obras aquí adicionadas asciende a $223.103.248.108 de junio de 2008. La ejecución total de estas obras se realizará durante los años 2010 a 2013.

Sobre este proyecto, la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público aprobó el esquema de riesgos y contingencias asociadas a este proyecto[25], en desarrollo de lo dispuesto por las Leyes 448 de 1998 y 185 de 1996 y del Decreto 423 de 2001[26]. Adicionalmente, y de acuerdo con lo establecido por el Ministerio de Transporte y el INCO, la presente adición no afecta el plazo estimado de la concesión.

[25] Comunicación del MHCP con radicado 2-2010-016611 del 25 de junio de 2010.
[26] Ibidem Pie de Página 9, 10 y 11.

378

IV. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al Conpes:

1. Aprobar las modificaciones al plan de inversiones y al alcance físico de los proyectos de concesión vial "*Cartagena – Barranquilla*" y "*Armenia-Pereira-Manizales*" de acuerdo con lo presentado en el presente documento.

2. Emitir concepto previo favorable para la adición a los contratos de concesión vial "*Cartagena – Barranquilla*", "*Armenia-Pereira-Manizales*" y "*Fontibón – Facatativá –Los Alpes*", según lo estipulado en el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, el Decreto 3460 de 2008, y en los términos del presente documento.

3. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Inco, adelantar las acciones necesarias para ejecutar las inversiones propuestas en el presente documento y para la gestión de los trámites de aprobación de las Vigencias Futuras requeridas para la total financiación y ejecución de las actividades descritas, en concordancia con los procedimientos, montos y programas de inversiones propuestos en este documento y en la normatividad vigente.

MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL

RESOLUCIÓN NÚMERO

(1630) 24 AGO 2009

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

LA DIRECTORA DE LICENCIAS, PERMISOS Y TRÁMITES AMBIENTALES

En ejercicio de las funciones delegadas en la Resolución 1393 del 8 de agosto del 2007, proferida por el Ministro de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, en concordancia con el Decreto 1220 de 2005, modificado por el Decreto 500 del 20 de febrero de 2006, el Decreto 3266 del 8 octubre de 2004, el Decreto 216 de 2003, la Ley 790 de 2002, la Ley 99 de 1993 y

CONSIDERANDO

ANTECEDENTES

Que mediante escrito radicado en este Ministerio bajo el número 4120-E1-98802 del 24 de septiembre de 2007, el señor JUAN CLIMACO GOMEZ MORALES, identificado con cédula de ciudadanía No. 3.228.823, actuando en calidad de apoderado especial de la empresa CONSORCIO VIA AL MAR, solicitó pronunciamiento por parte de este Ministerio sobre la necesidad de elaborar y presentar Diagnóstico Ambiental de Alternativas para el proyecto "Anillo Vial - Malecón del Barrio Crespo", localizado en jurisdicción del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, departamento de Bolivar.

Que mediante Auto No. 2780 del 9 de octubre de 2007, este Ministerio declaró que el proyecto denominado "Anillo Vial – Malecón del Barrio Crespo", localizado en jurisdicción del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, departamento de Bolivar, no requiere la presentación de Diagnóstico Ambiental de Alternativas.

Que mediante escrito radicado No. 4120-E1-40744 del 16 de abril de 2009, la señora ANA LUCÍA DUGAND OCAMPO, identificada con cédula de ciudadanía No. 35.464.464, actuando en calidad de Representante Legal de la empresa CONSORCIO VIA AL MAR, presentó solicitud de licencia ambiental para el proyecto denominado "Anillo Vial – Malecón del Barrio Crespo", localizado en jurisdicción del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, departamento de Bolivar.

Que mediante oficio radicado No. 2400-E2-40744 del 23 de abril de 2009, este Ministerio requirió la empresa CONSORCIO VIA AL MAR, para que remitiera: 1. Certificado sobre presencia de comunidades indígenas y negras expedido por el Ministerio del Interior y de Justicia actualizado, dado que el que presenta es de

fecha 30 de octubre de 2007; 2. Certificado de existencia de territorio de comunidades legalmente constituido en el área de influencia del proyecto, de conformidad con lo establecido por el artículo 3 del Decreto 1320 de 1998 y; 3. Aclarar la calidad en la que actúa ante este Ministerio ya que se encontró inconsistencia en cuanto a que en el formato único nacional de solicitud de licencia ambiental firma como representante legal y el escrito informal de solicitud de la licencia lo suscribe como "apoderado".

Que mediante escrito radicado No. 4120-E1-47870 del 5 de mayo de 2009, la empresa CONSORCIO VIA AL MAR remitió copia de los escritos radicados ante el Ministerio de Interior y de Justicia y la Unidad Nacional de Tierras Rurales – UNAT, solicitando la actualización del certificado de presencia de comunidades indígenas o negras y certificación de tierras colectivas en el área de influencia del proyecto.

Que mediante oficio radicado No. 2400-E2-47870 del 8 de mayo de 2009, este Ministerio reiteró el requerimiento realizado mediante el oficio 2400-E2-40744 del 23 de marzo de 2009, para que la empresa CONSORCIO VIA AL MAR allegara el certificado de comunidades indígenas y negras actualizado, y certificado de existencia de territorios colectivos.

Que mediante escritos radicados Nos. 4120-E1-52349 del 14 de mayo de 2009 y 4120-E1-53543 del 15 de mayo de 2009, la empresa CONSORCIO VIA AL MAR remitió la certificación de tierras colectivas y certificado de presencia de comunidades indígenas y/o negras actualizada, expedidas por la Unidad Nacional de Tierras Rurales – UNAT y el Ministerio de Interior y de Justicia, en donde manifiestan, que el área del proyecto, no se cruza ni traslapa con territorios legalmente titulados a resguardos y/o comunidades afrocolombianas, así mismos anexaron la radicación de los estudios ambientales ante el Establecimiento Público Ambiental de Cartagena – EPA.

Que la empresa CONSORCIO VIA AL MAR allegó el Formato Único Nacional de Solicitud de Licencia Ambiental, junto con los demás requisitos establecidos en el artículo 24° del Decreto 1220 del 21 de abril de 2005 y demás normas concordantes, incluida la liquidación de cobro por el servicio de evaluación y su constancia de pago, así mismo anexó en impreso y medio magnético el Estudio de Impacto Ambiental, por lo tanto, la solicitud presentada cumple con los requisitos establecidos, siendo pertinente por parte de este Ministerio, dictar Auto de inicio de trámite.

Que este Ministerio mediante Auto 1482 de 19 de mayo 2009, inició trámite administrativo de licencia ambiental para el proyecto denominado "Anillo Vial – Malecón del Barrio Crespo", presentado por la empresa CONSORCIO VIA AL MAR, localizado en jurisdicción del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, departamento de Bolívar.

Que mediante oficio radicado en este Ministerio con el 4120-E1-62650 de 6 de junio de 2009, el Establecimiento Público Ambiental de Cartagena – EPA Cartagena, remite el Concepto Técnico correspondiente al uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales relacionados con el Proyecto.

Que con escrito radicado bajo el No 4120-E1-94077 de Agosto 18 de 2009, la empresa CONSORCIO VÍA AL MAR, remitió copia del radicado ante el ICANH del documento que consigna el Reconocimiento y Prospección Arqueológica Para El

380

proyecto Vial Anillo Vial Malecón Del Barrio Crespo, con su respectivo Plan De Manejo Arqueológico y el Monitoreo Arqueológico.

Que la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales, una vez revisada, analizada y evaluada la información allegada por la empresa CONSORCIO VIA AL MAR, y del resultado de la visita técnica de evaluación ambiental al proyecto "Anillo Vial - Malecón del Barrio Crespo", localizado en jurisdicción del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, departamento de Bolivar, realizada del 27 al 29 de mayo de 2009, emitió el Concepto Técnico No. 1367 del 19 de agosto de 2009.

Que mediante Auto 2433 del 21 de Agosto de 2009, se reconoció como Tercero Interviniente al señor FRANKLIN SOLÓRZANO MORENO, quien actúa en calidad de director técnico del INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES –INCO-.

Que este Ministerio mediante Auto de trámite, se declaró reunida la información técnica y jurídica requerida para pronunciarse en relación con la viabilidad ambiental del proyecto ""Construcción de la Segunda Calzada Cúcuta – Pamplona, Tramo Cúcuta (PR131+500) - Peaje Los Acacios (PR119+700)".

FUNDAMENTOS LEGALES

De la protección al medio ambiente como deber social del Estado

El artículo octavo de la Constitución Nacional determina que "es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la nación".

El artículo 79 ibídem dispone que todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y así mismo, se consagra en dicho artículo que es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Que el artículo 80 de Constitución Nacional, dispone para el Estado la obligación de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración y sustitución. Además deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causado.

Que el desarrollo sostenible es aquel que debe conducir al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de la vida y al bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables en que se sustenta, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades.

La protección al medio ambiente corresponde a uno de los más importantes cometidos estatales, es deber del Estado garantizar a las generaciones futuras la conservación del ambiente y la preservación de los recursos naturales. De ahí el objeto para crear el Ministerio de Ambiente y Vivienda Territorial como organismo rector de la gestión ambiental y de los recursos naturales, al que corresponde impulsar una relación de respeto entre el hombre y la naturaleza y definir la política ambiental de protección, conservación y preservación.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

De la competencia de este Ministerio

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2º de la Ley 99 de 1993, el Ministerio del Medio Ambiente, actual Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, es el organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado de impulsar una relación de respeto y armonía del hombre con la naturaleza y de definir, en los términos de la presente ley, las políticas y regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente de la Nación a fin de asegurar el desarrollo sostenible.

El numeral 15 del artículo 5º de la ley 99 de 1993, estableció como función de este Ministerio el evaluar los estudios ambientales y expedir, negar o suspender la licencia ambiental correspondiente, en los casos que se señalan en el título VIII de la presente ley;

Mediante el Título VIII de la Ley 99 de 1993 se establecieron las disposiciones generales que regulan el otorgamiento de las licencias y permisos ambientales, estableciendo las competencias para el trámite de otorgamiento de licencias en el Ministerio de Ambiente, Corporaciones Autónomas Regionales y eventualmente en municipios y departamentos por delegación de aquellas.

El artículo 49 de la Ley 99 de 1993, indica que "la ejecución de obras, el establecimiento de industrias o el desarrollo de cualquier actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos, pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje requerirán de una licencia ambiental."

El artículo 51 de la Ley 99 de 1993, estableció como competencia de este Ministerio el otorgar las licencia ambientales.

Así mismo el Artículo 52, estableció como competencia privativa de este Ministerio el otorgar licencia ambiental para la ejecución de obras públicas de las redes vial, fluvial y ferroviaria nacionales.

Que el Decreto 1220 de abril 21 de 2005 reglamentó el Título VIII de la Ley 99 de 1993 de las licencias ambientales.

El Artículo 3º del Decreto 1220 de abril 21 de 2005, desarrolló el concepto y alcance de la licencia ambiental, estableciendo que ésta es la autorización para la ejecución de un proyecto, obra o actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje; la cual sujeta al beneficiario de esta, el cumplimiento de los requisitos, términos, condiciones y obligaciones que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales del proyecto, obra o actividad autorizada.

Que de acuerdo con lo establecido en el literal a), numeral 8 del Artículo 8 del decreto 1220 de 2005, reglamentario de la ley 99 de 1993, este Ministerio es el Competente para otorgar o negar las licencias ambientales para los proyectos, de construcción de carreteras de la red vial nacional.

381

Que mediante el Decreto 1600 de 1994 se reglamenta parcialmente el Sistema nacional Ambiental – SINA en relación con los Sistemas Nacionales de Investigación Ambiental y de Información Ambiental. Así mismo, el Decreto 2570 de 2006 adicionó el Decreto 1600 de 1994

De los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables

Que el Decreto 2150 de 1995 establece en su artículo 132°.- De la licencia ambiental y otros permisos, que la Licencia Ambiental llevará implícitos todos los permisos, autorizaciones y concesiones, de carácter ambiental necesario para la construcción, desarrollo y operación de la obra industria o actividad. La vigencia de estos permisos será la misma de la Licencia Ambiental.

En ese mismo sentido el Artículo 3° del Decreto 1220 de abril 21 de 2005, dispone que La licencia ambiental llevará implícitos todos los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables, que sean necesarios para el desarrollo y operación del proyecto, obra o actividad, y ésta deberá obtenerse previamente a la iniciación del proyecto, obra o actividad.

De la competencia de las Corporaciones

Que el Artículo 2 del decreto 1220 de 2005, establece las autoridades competentes para otorgar o negar licencia ambiental, conforme a la ley y al presente decreto.

Que mediante el numeral 4 del Artículo 9 del decreto 1220 de 2005, reglamentario de la ley 99 de 1993, establece la competencia en obras (espolones y obras de defensa), para las Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible, los Grandes Centros Urbanos y las autoridades ambientales creadas mediante la Ley 768 de 2002.

Así mismo, el Artículo 9 del decreto 1220 de 2005, en el Parágrafo 4°. Señala que: *"Las Corporaciones Autónomas Regionales y demás autoridades ambientales no tendrán las competencias señaladas en el presente artículo, cuando los proyectos, obras o actividades formen parte de un proyecto cuya licencia ambiental sea de competencia privativa del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial"*. Motivo por el cual este Ministerio amparando, en el enunciado parágrafo, acoge dicha competencia, respecto de las actividades anteriormente enunciadas.

De las tasas retributivas

El artículo 42 de la ley 99 de 1993 determina: "TASAS RETRIBUTIVAS Y COMPENSATORIAS. La utilización directa o indirecta de la atmósfera, del agua y del suelo, para introducir o arrojar desechos o desperdicios agrícolas, mineros o industriales, aguas negras o servidas de cualquier origen, humos, vapores y sustancias nocivas que sean resultado de actividades antrópicas o propiciadas por el hombre, o actividades económicas o de servicio, sean o no lucrativas, se sujetará al pago de tasas retributivas por las consecuencias nocivas de las actividades expresadas.
(...)".

De otra parte, se tiene que conforme a los artículos 9 y 11 del Decreto 632 de 1994, los acuerdos del Instituto de Desarrollo de los Recursos Naturales Renovables – INDERENA continúan vigentes en el territorio nacional, a excepción de la jurisdicción que corresponda a las Corporaciones Regionales que existían con anterioridad a la ley 99 de 1993, caso en los que siguen vigentes los actos administrativos que se expidieron antes de la entrada en vigencia de la mencionada ley.

La Ley 1151 de 2007 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, en su Artículo 107, ratifica la destinación de los recursos provenientes del recaudo de la tasa retributiva, adicionando el siguiente parágrafo al artículo 42 de la Ley 99 de 1993:

"Parágrafo 2°. Los recursos provenientes del recaudo de las tasas retributivas se destinarán a proyectos de inversión en descontaminación y monitoreo de la calidad del recurso respectivo. Para cubrir los gastos de implementación y monitoreo, la autoridad ambiental competente podrá utilizar hasta el 10% de los recursos recaudados.

En consecuencia, hasta tanto el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial expida la correspondiente reglamentación, las autoridades ambientales podrán cobrar las tasas por utilización y aprovechamiento de recursos naturales conforme a las siguientes reglas: i) las Corporaciones Autónomas Regionales y los Grandes Centros Urbanos creados en virtud de la Ley 99 de 1993, con base en los Acuerdos del Instituto de Desarrollo de los Recursos Naturales Renovables – INDERENA, ii) las Corporaciones Autónomas Regionales creadas con anterioridad a la ley, con base en sus Resoluciones o Acuerdos, y iii) que los actos administrativos bien sea del Instituto de Desarrollo de los Recursos Naturales Renovables – INDERENA o de las autoridades ambientales existentes con anterioridad a la ley 99 de 1993 se encuentren fundamentados en normas legales vigentes.

El Decreto 3100 de 30 de octubre de 2003 modificado por el Decreto 3440 de 21 de octubre de 2004, reglamentó las tasas retributivas por la utilización directa del agua como receptor de vertimientos puntuales, en el cual se define entre otros aspectos la tarifa mínima a pagar, el ajuste regional, y los sujetos pasivos de la tasa.

Pronunciamientos Jurisprudenciales en relación de la licencia ambiental

La Corte Constitucional se ha pronunciado en relación con la Licencia ambiental mediante la Sentencia C-035 de enero 27 de 1999 con ponencia del Magistrado Antonio Barrera Carbonell en el que se determina:

"La licencia ambiental es obligatoria, en los eventos en que una persona natural o jurídica, pública o privada, debe acometer la ejecución de obras, el establecimiento de industrias o el desarrollo de cualquier actividad susceptible de producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje.

La licencia ambiental la otorga la respectiva autoridad ambiental, según las reglas de competencias que establece la referida ley. En tal virtud, la competencia se radica en el Ministerio del Medio ambiente o en las Corporaciones Autónomas Regionales o en las entidades territoriales por delegación de éstas, o en los

382

municipios, distritos o áreas metropolitanas cuya población urbana sea superior a un millón de habitantes, cuando la competencia no aparezca atribuida expresamente al referido Ministerio.

Al Ministerio del Medio Ambiente se le ha asignado una competencia privativa para otorgar licencias ambientales, atendiendo a la naturaleza y magnitud de la obra o actividad que se pretende desarrollar y naturalmente al peligro potencial que en la afectación de los recursos y en el ambiente pueden tener éstas. Es así como corresponde a dicho Ministerio, por ejemplo, otorgar licencias para la ejecución de obras y actividades de exploración, transporte, conducción y depósito de hidrocarburos y construcción de refinerías, la ejecución de proyectos de minería, la construcción de represas o embalses de cierta magnitud física, técnica y operativa, la construcción y ampliación de puertos de gran calado, la construcción de aeropuertos internacionales, etc.
(...)

La licencia ambiental consiste en la autorización que la autoridad ambiental concede para la ejecución de una obra o actividad que potencialmente puede afectar los recursos naturales renovables o el ambiente.

La licencia habilita a su titular para obrar con libertad, dentro de ciertos límites, en la ejecución de la respectiva obra o actividad; pero el ámbito de las acciones u omisiones que aquél puede desarrollar aparece reglado por la autoridad ambiental, según las necesidades y conveniencias que ésta discrecional pero razonablemente aprecie, en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos o impactos ambientales que la obra o actividad produzca o sea susceptible de producir. De este modo, la licencia ambiental tiene indudablemente un fin preventivo o precautorio en la medida en que busca eliminar o por lo menos prevenir, mitigar o reversar, en cuanto sea posible, con la ayuda de la ciencia y la técnica, los efectos nocivos de una actividad en los recursos naturales y el ambiente.

Como puede observarse, la licencia es el resultado del agotamiento o la decisión final de un procedimiento complejo que debe cumplir el interesado para obtener una autorización para la realización de obras o actividades, con capacidad para incidir desfavorablemente en los recursos naturales renovables o en el ambiente.

El referido procedimiento es participativo, en la medida en que la ley 99/93 (arts. 69, 70, 71, 72 y 74), acorde con los arts. 1, 2 y 79 de la Constitución, ha regulado los modos de participación ciudadana en los procedimientos administrativos ambientales, con el fin de que los ciudadanos puedan apreciar y ponderar anticipadamente las consecuencias de naturaleza ambiental que se puedan derivar de la obtención de una licencia ambiental.
(...)

La Constitución califica el ambiente sano como un derecho o interés colectivo, para cuya conservación y protección se han previsto una serie de mecanismos y asignado deberes tanto a los particulares como al Estado, como se desprende de la preceptiva de los arts. 2, 8, 49, 67, 79, 80, 88, 95-8, entre otros. Específicamente entre los deberes sociales que corresponden al Estado para lograr el cometido de asegurar a las generaciones presentes y futuras el goce al medio ambiente sano están los siguientes: proteger las riquezas culturales naturales de la nación; la diversidad e integridad de los recursos naturales y del ambiente; conservar la áreas de especial importancia ecológica; planificar el

manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible y su conservación, restauración o sustitución; prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental e imponer las sanciones legales a los infractores ambientales y exigir la responsabilidad de los daños causados; orientar y fomentar la educación hacia la protección del ambiente; diseñar mecanismos de cooperación con otras naciones para a conservación de los recursos naturales y ecosistemas compartidos y de aquéllos que se consideren patrimonio común de la humanidad y, finalmente, organizar y garantizar el funcionamiento del servicio público de saneamiento ambiental.

El deber de prevención, control del deterioro ambiental, mitigación de los impactos, corrección y restauración de los elementos ambientales lo cumple el Estado en diferentes formas, entre ellas la exigencia de la obtención de licencias ambientales...".

Se colige de lo anterior que corresponde al Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, conforme a lo establecido por el legislador en virtud de los cometidos estatales, generar políticas tendientes a proteger la diversidad e integridad del ambiente, y garantizar el derecho a un ambiente sano que le asiste a todas las personas, lo que deriva la protección de los recursos naturales y el desarrollo de una política ambiental tendiente a prevenir el deterioro del ecosistema respectivo.

En consecuencia el proceso de licenciamiento se halla expresamente fundamentado en la normatividad ambiental, y su exigencia no obedece al arbitrio de la autoridad ambiental competente, sino a la gestión que la autoridad correspondiente debe cumplir en virtud de la facultad de la que se halla revestida por Ministerio de la ley.

CONSIDERACIONES DE ESTE MINISTERIO

Evaluado el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la empresa CONSORCIO VÍA AL MAR., los documentos que reposan dentro del expediente No. 4457 y realizada la visita al área donde se ejecutaría el proyecto denominado "Anillo Vial – Malecón del Barrio Crespo", este Ministerio expidió el Concepto Técnico No. 1367 del 19 de agosto de 2009, en el cual se estableció lo siguiente:

"DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

"Objetivo

"Construcción del proyecto denominado Anillo Vial – Malecón del Barrio Crespo, el cual hace parte de la conexión vial de la Ruta 90A, Vía al Mar que une las ciudades de Barranquilla y Cartagena con la Avenida Santander por la zona costera, correspondiente al contrato de concesión celebrado entre el Instituto Nacional de Concesiones – INCO y el Consorcio Vía al Mar; y proyectado con el fin de evitar el ingreso del corredor vial por el casco urbano de las Calles 70 y 67 o la ampliación de la Calle 70 de la ciudad de Cartagena (barrio Crespo).

"Localización

"El Anillo Vial – Malecón del Barrio Crespo, se encuentra localizado al norte de la ciudad de Cartagena de Indias, departamento de Bolívar. Su inicio corresponde a la Avenida Santander atravesando la zona costera del barrio Crespo en una longitud aproximada de 1.550 m hasta un sector localizado adelante de la Calle 70 de dicha ciudad, para empalmar con la carretera que conduce hacia Barranquilla.

383

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

El primer tramo se inicia en la Intersección con la Avenida Santander en una longitud de 245 m en una zona de playa con la carretera; posteriormente se desarrolla en un sector sin playa en la actualidad, donde básicamente se encuentran las instalaciones de COMFENALCO, en una longitud aproximada de 375 m.

El segundo tramo atraviesa un sector con playa que inicia en la calle 63 en donde existen un Club, tres edificaciones residenciales y una vivienda particular, con una longitud aproximada de 325 m.

El tercer tramo corresponde al sector de mayor desarrollo turístico con la presencia de dos edificaciones residenciales de cuatro pisos cada una y un Hotel; y tiene una longitud aproximada de 270 m.

El cuarto tramo de 165 m aproximadamente, colinda con un edificio residencial de 5 pisos, con un sector de playa con ancho promedio de 15 m aproximadamente.

Finalmente, el último y quinto tramo de aproximadamente 170 m, se desarrolla por una zona de baja densidad poblacional y sin infraestructura de playas, para finalmente acceder a la carretera Cartagena – Barranquilla adelante de la salida de la Calle 70 del Barrio Crespo, hacia dicha carretera.
"Respecto a la Descripción del Proyecto

"Componentes generales del Proyecto

Los componentes generales del proyecto son:

*1. **Sistema Vial**: El proyecto contará con una solución vial de dos calzadas con cuatro carriles en una longitud aproximada de 2.200 m, intercomunicando la Vía al Mar – Ruta 90 A con la Av. Santander de la ciudad de Cartagena. En su tramo central el sistema vial estará conformado por un deprimido de aproximadamente 800 m incluidas las zonas de transición. Los tramos restantes tendrán una banca estándar en terraplén, base, sub-base y capa de rodadura.*

*2. **Intersecciones**: El sistema vial requerirá la implementación de dos intersecciones: 1) con la Av. Santander, garantizando la continuidad del tráfico proveniente de la Vía al Mar y todos los giros requeridos de movilidad; y 2) con la calle 70 del barrio Crespo, únicamente habilitada para eventos extraordinarios.*

*3. **Espacio Público**: Con la proyección de un parque lineal con zonas duras y blandas, para la actividad social integrada a la playa de uso turístico.*

*4. **Zonas de Protección Ambiental y Paisajística**: De acuerdo con los requerimientos de las normas nacionales y regionales.*

*5. **Sistema de Drenaje**: Tanto para el deprimido, como el de las áreas del proyecto y las aguas provenientes de la zona urbana.*

*6. **Iluminación**: Especializada para el deprimido, el sistema vial y las zonas de uso público.*

*7. **Sistema Hidráulico**: Para las instalaciones de la vía y futuro desarrollo urbano vertical de la zona.*

*8. **Sistema de Ventilación y Monitoreo**: Para la operación vial del deprimido y la vía.*

*9. **Infraestructura para Operación Vehicular**: Para el servicio de remoción de heridos en caso de accidentes (ambulancia) y de vehículos que intervengan por cualquier causa el flujo vehicular (grúa).*

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

*10. **Espolones Rompeolas:** Por ser un litoral de erosión se requiere la construcción de unos espolones en roca para la consolidación de las playas y el reclamo de terrenos al mar. Se estudiaron diferentes alternativas, entre espolones paralelos a la playa o perpendiculares. El óptimo equilibrio costo/beneficio bajo los niveles de riesgo establecidos por normas nacionales e internacionales permitieron la escogencia de la mejor alternativa.*

*11. **Rellenos Artificiales:** Para la conformación de los terrenos del proyecto y como protección del mar en condiciones normales, severas y extraordinarias se construirán unos rellenos hidráulicos, con arena procedente de la misma zona en una cantidad cercana al millón de metros cúbicos del sitio localizado en el siguiente polígono:*

Coordenadas del Polígono de Extracción de Material para el Relleno Hidráulico

Punto	Coordenadas	
	Latitud	Longitud
1	10° 27' 00" norte	75° 32' 00" oeste
2	10° 27' 00" norte	75° 32' 48" oeste
3	10° 27' 42" norte	75° 32' 00' oeste
4	10° 27' 42" norte	75° 31' 00' oeste

- ***"Alimentación de la playa***

Se rellenará la playa con arena proveniente de una fuente en el mar o de zonas de préstamo aprobadas por el Interventor, cercanas a la zona de Crespo.

La arena de relleno será dragada en las cercanías de Crespo por draga de corte y succión y llevado por tubería flotante hasta la zona de Crespo o alternativamente por draga de succión en marcha desde distancias mayores y llevadas a la zona de Crespo donde se podrá depositar por bombeo aéreo (rainbowing) o por pontón anclado y tubería hasta Crespo.

En ambos casos se dispondrá de suficientes equipos en tierra (retroexcavadora y bulldozer) para poder manejar los volúmenes de arena depositados distribuyéndolos a lo largo de la costa.

El relleno hidráulico será coordinado estrechamente con la construcción de los espolones para optimizar el proceso constructivo en su totalidad. Se anota que el Contratista podrá utilizar el material de relleno para facilitar el acceso del equipo de construcción de los espolones. Asimismo, es conveniente evitar la pérdida de material de arena de relleno y asegurar que éste sea retenido por lo espolones.

- ***"Tolerancias***

La tolerancia horizontal en la ubicación de la línea de la costa es 1 m y la tolerancia vertical del relleno en la playa es de 0,25 m.

- ***"Levantamientos***

➢ *Pre-obra*

Se realizará un levantamiento topo/batimétrico antes de colocar la arena en la costa de Crespo. Los perfiles se levantarán perpendiculares a la línea de la costa a una distancia entre sí no mayor a 20 m. El levantamiento debe cubrir la zona de la playa hasta llegar a

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

un nivel de por lo menos MSL+ 1,5 m. Debe extenderse por lo menos 400 m mar adentro; más en las zonas de préstamo, para determinar las dimensiones de los huecos dejados.

➢ *Post-obra*

Después de colocar la arena se realizará otro levantamiento topo/batimétrico. Los perfiles se levantarán perpendicularmente a la línea de la costa a una distancia entre sí no mayor a 20 m. Debe cubrir la zona de la playa hasta llegar a un nivel de por lo menos MSL + 1,5 m.

Además, debe extenderse por lo menos 400 m mar adentro y en las zonas de préstamo, para determinar las dimensiones de los huecos ,dejados. El levantamiento topo/batimétrico para recepción final de obra se realizará al terminar las obras de protección.

"Composición Geométrica del Deprimido

La composición geométrica del deprimido del Proyecto se encuentra basada en la Norma INVIAS y será:

- *Gálibo empleado mínimo 4,9 m.*
- *Ancho de Calzada 8 m.*
- *Andenes interno de 0,6 m por razones de mantenimiento y 0,7 externo.*
- *Bahía de parqueo de 4 m de ancho con una longitud de 30 m con aproximaciones de 15 m.*

"Defensa Costera de Crespo

La solución para crear una defensa costera en la costa de Crespo consiste en la construcción de una serie de espolones perpendiculares y la colocación de un relleno hidráulico para generar una playa ancha. Los parámetros más relevantes a determinar de este diseño son el número de espolones, la longitud de los mismos y el ancho requerido de la playa.

El procedimiento utilizado para definir las dimensiones y características de los espolones, así como el ancho de la playa, se realizó de la siguiente manera:

- *Definir el ángulo de equilibrio de la playa*
- *Definir el ancho mínimo de la playa*
- *Seleccionar la distancia entre los espolones*
- *Calcular el ancho de la playa en la zona de acreción*
- *Establecer el talud de la playa*
- *Establecer la zona de rompiente*
- *Definir que el pie de la cabeza debe extenderse más mar adentro que la zona de rompiente.*

De acuerdo con lo anterior, se definió en primera instancia la prolongación del espolón existente de Marbella al sur de COMFENALCO y la colocación de espolones a una distancia de 270 m entre sí. Esto significa que habrá, aparte de la prolongación del espolón existente de Marbella, 6 espolones en la costa de Crespo. El espolón más al nordeste estará aproximadamente en el inicio de la vía al mar existente.

La protección costera seleccionada consiste de espolones de 97 m de longitud, una distancia de 270 m entre los espolones y una playa de 60 m de ancho.

"Espolones

Los espolones consisten de roca natural, cuya cabeza se encuentra a una profundidad de NMBS -3 m, es decir penetra por la zona de rompiente de las olas. La cabeza del espolón es el elemento más relevante de la estructura puesto que recibe el ataque del oleaje. La coraza de la cabeza tiene roca de 3-6 ton a un talud suave de 1:2,5.

Dicha coraza se coloca por encima de la capa de filtro de roca de 0,3 – 1 ton que a su vez cubre el núcleo del espolón.

El cuerpo del espolón, que se encuentra en aguas menos profundas y por ende recibe el ataque de olas de menor tamaño, consiste de una coraza de 1-3 ton, una capa de filtro de 100-300 kg y el núcleo de ripio de cantera

La altura del espolón está definida por razones de poder construirlos. Se considera que los equipos de construcción requieren de un ancho de mínimo 4 m y una altura de por lo menos 50 cm por encima del NMBS para poder trabajar en forma segura. Esto conlleva a que la altura de la cabeza sea de NMBS +3,7 m. El cuerpo tiene un nivel ligeramente inferior puesto que el espesor de las capas es menor a las de la cabeza. El nivel del cuerpo es de NMBS + 2,85 m.

Se ha decidido colocar el pie del cuerpo del espolón a una profundidad de NMBS -1 m también en aquellas partes donde el nivel de la playa es superior con el fin de evitar la socavación en caso que la playa se erosione. Para tal fin se excavará una zanja en la playa donde se coloquen las rocas.

"Protección marginal

De acuerdo con el Estudio, se ha decidido colocar una protección marginal a lo largo de toda la vía en Crespo con el fin de brindar una seguridad adicional a la vía. Dicha protección marginal consiste de roca de 1-3 ton, una capa de filtro de 100-300 kg y una capa de 1-30 kg para proteger el geotexil que se coloca sobre la playa y que evita la socavación del pie de la protección marginal.

El fondo de la protección marginal se colocará a NMBS -1m y tendrá un pie de 4 m de longitud que servirá como roca que cubrirá la primera erosión en el pie.

"Respecto el Concepto Técnico de EPA - Cartagena

Las recomendaciones expuestas por el Establecimiento Público Ambiental - EPA Cartagena en su Concepto Técnico, serán tenidas en cuenta para el presente escrito, en relación con el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales necesarios para el Proyecto; sin embargo, es necesario precisar que el único permiso que se requiere es el de ocupación del cauce de los drenajes o canales existentes en el área de influencia directa del Proyecto.

En cuanto a las especies arbóreas a establecer dentro del diseño paisajístico previsto para el Proyecto, este Ministerio considera que éstas deben ser acordadas con el Establecimiento Público Ambiental - EPA Cartagena, en concordancia con el entorno ambiental urbano de Cartagena y además bajo lineamientos técnicos de especies que resistan el medio salino.

"Respecto de las Áreas de Influencia

Teniendo en cuenta que la longitud del Proyecto es de aproximadamente 1,5 km, se considera que las áreas de influencia determinadas en el Estudio de Impacto Ambiental, son las adecuadas para realizar la intervención relacionada con los medios abiótico, biótico y socioeconómico y los impactos generados por la ejecución del Proyecto.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

En cuanto al Área de Influencia Directa (AID) del Proyecto, se tuvieron en cuenta todos y cada uno de los componentes para los medios abiótico y biótico en lo correspondiente a la intervención de la zona para la ejecución de las obras previstas para el Proyecto.

En cuanto al medio socioeconómico, si bien la definición del Área de Influencia Directa (AID) se centra en las zonas en las que se ejecutarán las obras tanto para el corredor vial como en las zonas de dragado, también es cierto que la caracterización que se realizó para este medio, relaciona información del barrio Crespo, de acuerdo con lo cual la definición del Área de Influencia Directa (AID) se considera pertinente. En cuanto al Área de Influencia Indirecta (AII), la definición presentada se considera adecuada, pues la ciudad de Cartagena como escenario local, recibirá los impactos indirectos, los cuales a su vez se manifestarán en el escenario regional, correspondientes a los departamentos de la zona norte del país.

"Respecto la Caracterización Ambiental

El área de influencia del proyecto se desarrolla por formaciones geológicas determinadas por depósitos aluviales y llanuras aluviales y terrazas aluviales costeras, con geomorfología plana, que hacen referencia a las acumulaciones de arena a lo largo de la playa localizada a la altura del barrio Crespo, constituida por arenas de grano fino a grueso y ocasionalmente con presencia de materiales gravosos.

El uso del suelo que predomina en el Área de Influencia Directa (AID) del proyecto corresponde al de turismo y recreación, puesto que éste se desarrolla por zona de playa y costa localizada a la altura del barrio Crespo. Sin embargo, en el área además se presenta el uso urbano a pesar de que según el Estudio de Impacto Ambiental, las viviendas y/o equipamentos colectivos localizados al borde de la playa, no serán intervenidos para la construcción del proyecto.

En cuanto al componente hidrológico, se tiene que en el AID del proyecto, no se localizan cuerpos de agua naturales que puedan ser afectados por su ejecución; únicamente se reconocen canales de descole de aguas lluvias y residuales procedentes del área urbana perteneciente al barrio Crespo.

De acuerdo con el muestreo de aguas realizado en el canal de drenaje del Club de Suboficiales de la Armada Nacional, parámetros como: Sólidos Disueltos Totales, Suspendidos y Totales, evidencian el carácter de agua residual doméstica o con deficiencias en remoción de sólidos en el caso de que exista tratamiento; así como los registrados para Oxígeno disuelto, DBO5, DQO y Coliformes Fecales y Totales.

El Estudio de las Condiciones Oceanográficas efectuado en el área prevista para el dragado del material a utilizar para el relleno hidráulico, indica que dicha área presenta condiciones aceptables para el desarrollo de la actividad, toda vez que no se presenta vida marina ni condiciones para su hábitat y cuenta con fondo marino arenoso que al ser extraído puede recuperarse de manera rápida por la corriente de deriva del litoral que presenta la zona.

Para la defensa costera y el diseño de obras en roca y dragados, se efectuaron los estudios necesarios para determinar las mejores alternativas tanto ambientales como técnicas para evitar o mitigar los impactos que se puedan presentar hacia el proyecto vial y la zona de playa a ser implementada por el desarrollo del proyecto y así garantizar la seguridad vehicular, peatonal y del desarrollo turístico previsto para la zona de Crespo.

De acuerdo con las exploraciones geotécnicas realizadas para el proyecto, se presentan los detalles correspondientes a la construcción del pavimento, el deprimido y el puente sobre la Avenida Santander; como producto de la evaluación y el análisis de modelos ajustados de acuerdo con la información reportada de dichas exploraciones y las diferentes alternativas de construcción del proyecto, con sus correspondientes conclusiones y recomendaciones.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

En cuanto al medio biótico, el corredor vial se construirá en una zona de playa donde la vegetación prácticamente ha desaparecido, y la poca que queda está representada por algunos árboles, arbustos, palmas y áreas muy pequeñas de pasto playero que no se verán afectadas con la ejecución del proyecto. Por lo tanto se considera viable adelantar la ejecución proyecto en razón a que no se requiere de la solicitud del permiso por la intervención de la cobertura vegetal.

En cuanto al componente faunístico se considera que el área de influencia del Proyecto se encuentra altamente intervenida por actividades antrópicas lo que ha generado la desaparición o el desplazamiento de las pocas especies que se han podido registrar en la zona.

De acuerdo con los macrobentos las condiciones para Moluscos y crustaceos son apropiadas a pesar de la baja a media presencia de materia orgánica y adicionalmente se cuenta con aguas marinas bien oxigenada

En cuanto al ecosistema acuático para el área de extracción de arena, esta no presenta hábitats que puedan albergar vida marina (Arrecifes Coralinos, Pastos Marinos o Manglares) y por lo tanto no se genera ningún impacto ambiental negativo sobre hidrobiota sésil marina (submarina).

En relación con el medio socioeconómico, es importante anotar que respecto a la dimensión demográfica, si bien el estudio plantea que predominan la ocupación de las familias nucleares, sin embargo, en la visita de evaluación se observó que el barrio no guarda homogeneidad en la ocupación del territorio: tiene un corredor comercial y de servicios de transporte, el cual está ocupado por población flotante alrededor de estas actividades, que corresponde a la calle 70. De otro lado, al costado del Aeropuerto predomina el uso residencial, y solo las vías principales de entrada y salida tienen comercio, el costado de la calle 70 hacia la playa se ha ido consolidando con edificios multifamiliares de desarrollo horizontal, presencia de actividad institucional, y el desarrollo de zona hotelera y servicio de hospedaje, incluyendo los clubes recreativos dentro de los cuales están el Centro Vacacional de las Hermanas de la Presentación. En tal sentido, hay una tendencia diferencial en la ocupación del territorio, de acuerdo con lo cual el patrón de asentamiento ha tenido importantes transformaciones y particularidades, y dadas las características del proyecto, no se considera procedente señalar que dichos patrones de asentamiento no se modificarán, pues como se evidencia el patrón del barrio ha sido dinámico.

Respecto a la dimensión espacial, si bien el estudio relaciona los servicios públicos, sociales, medios de comunicación, vías de transporte; en dicha relación no se incluye la presencia de la cancha de fútbol localizada contigua al Aeropuerto y que es de propiedad de la AEROCIVIL, es utilizada por los residentes del barrio, de acuerdo con lo manifestado por el presidente de ASOCRESPO, Dr. Rodolfo E. Díaz. Este líder además señala, la importancia de la Iglesia Católica Cristo Rey, cuya construcción ha sido promovida por varias generaciones de cresperos; y finalmente, el aeropuerto Rafael Núñez, el cual guarda una alta importancia por el servicio que presta a la ciudad de Cartagena.

De otro lado, respecto a la dimensión económica es importante señalar que un aspecto que si bien es enunciado, no es suficientemente descrito, es el relacionado con la actividad comercial que tiene en la actualidad el barrio Crespo en la calle 70 y a la salida del aeropuerto internacional Rafael Núñez: en este corredor se ha consolidado paulatinamente una oferta de servicios de restaurante, farmacias, misceláneas, entre otros, el cual supone va en aumento, pues en la actualidad están en desarrollo nuevas construcciones comerciales. De otro lado, en la visita de evaluación se pudieron observar varias empresas de transporte de pasajeros; de acuerdo con lo indicado por un empleado de la empresa K-ribe Expoturismo, en el barrio Crespo tienen presencia más de 10 empresas de transporte de pasajeros que cubren la ruta Cartagena Barranquilla, y atienden la demanda de diferentes sectores de Cartagena, son pequeñas flotas de buses colectivo que ocupan parqueaderos y en ocasiones el espacio público, de acuerdo con la

profesional social que acompañó la visita, algunas de estas empresas funcionan ilegalmente.

Por último, y considerando que el proyecto tiene previsto adelantar actividades de dragado, cabe señalar que el estudio presenta en el anexo 4 el estudio oceanográfico e informe sobre la inspección submarina del monitoreo biológico; en dicho informe, ni en la caracterización, es posible evidenciar la información sobre el patrimonio cultural sumergido; este Ministerio considera que dado que en Cartagena existen antecedentes sobre hallazgos relacionados con la presencia de patrimonio cultural sumergido, y dado el alcance de las obras, es necesario requerir a la Empresa presentar previo al inicio de las obras, el concepto del Ministerio de Cultura, la Dirección General Marítima - DIMAR, el Ministerio de Defensa Nacional y/o las autoridades que del municipio de Cartagena estén delegadas para la conservación de dicho patrimonio, en relación con las obras previstas y el estado del patrimonio cultural sumergido en el área donde se pretende desarrollar el proyecto, atendiendo lo establecido en la Ley 397 de 1997.

"Respecto a la Zonificación y Sensibilidad Ambiental

Teniendo en cuenta que para el área de influencia del proyecto se han considerado dentro de la zonificación ambiental la susceptibilidad, sensibilidad e importancia para los componentes relacionados con los medios abiótico, biótico y socioeconómico, de acuerdo con el entorno ambiental presente, se considera aceptable la información presentada para dicha zonificación, la cual fue de igual manera corroborada durante la visita de campo efectuada por este Ministerio dentro de la evaluación del Estudio de Impacto Ambiental presentado para el Proyecto.

Respecto a la zonificación establecida para el medio socioeconómico se consideraron dos componentes: la importancia económica asociada a las áreas en las que actualmente se construyen condominios y el servicio que presta la vía acceso a las zonas turísticas de Cartagena de Indias; y la utilización de recursos naturales, relacionados con la pesca artesanal con fines de sustento familiar y comercio informal; estos elementos fueron calificados como susceptibilidad moderada, lo cual se considera procedente y acorde con lo observado en la visita de evaluación.

"Respecto a los impactos ambientales

La identificación de los impactos ambientales se adelantó en el Estudio de Impacto Ambiental, tomando como referencia los procedimientos y metodologías de identificación y calificación de impactos de LEOPOLD, modificada de acuerdo con las condiciones del Proyecto y bajo una óptica de relación Causa vs Efecto. El procedimiento establecido en la matriz califica para el escenario sin proyecto el estado de intervención del área de influencia directa de acuerdo con las actividades desarrolladas en la zona y para el contexto con proyecto, califica las interacciones de las actividades en la etapa constructiva con los componentes ambientales y los posibles impactos derivados de estas interrelaciones.

A su vez el procedimiento además de establecer el carácter del impacto, califica la magnitud e importancia del mismo, en una escala que va de uno a tres (baja, media y alta). La magnitud del impacto hace referencia a su cantidad física; si el impacto ocasionado genera cambios importantes, medios o bajos; si su carácter es positivo o negativo y si el tipo de modificación identificada es deseado o no, respectivamente. La importancia al igual que la magnitud recibe valores de uno hasta tres y depende de la intensidad con que se vea afectado el recurso y el peso del factor impactado dentro del componente.

De acuerdo con los resultados de la evaluación, se puede entrever que aunque la mayoría de los impactos relacionados con la ejecución de las obras son negativos en relación a la posible afectación del medio ambiente, estos impactos tienen baja magnitud e importancia.

La magnitud global de los impactos, tanto de las actividades constructivas como para los componentes ambientales, es positiva en los dos casos, esto se debe al alto nivel de intervención antrópica que tiene el Área de Influencia Directa del proyecto y los múltiples beneficios que traería la ejecución del proyecto tanto en magnitud como en importancia, frente al mejoramiento de las condiciones ambientales, si se tienen en cuenta las medidas propuestas para fomentar la conservación del área y el beneficio general, nacional y regional, que aportará la construcción del Anillo Vial, puesto que traerá seguridad a la vía, mejores tiempos de desplazamientos y alternativas para el turismo y la recreación en la zona.

En consecuencia, se considera que la identificación y evaluación de impactos relacionados con los medios abiótico, biótico y socioeconómico, se encuentra ajustada a las condiciones ambientales del entorno que rodea el proyecto y sus áreas de influencia tanto directa como indirecta.

DEMANDA DE RECURSOS

En Concepto técnico indicó:

Como ya se indicó en los fundamentos legales, el Decreto 2150 de 1995 y el 1220 de 2005 establecen que la Licencia Ambiental llevará implícitos todos los permisos, autorizaciones y/o concesiones para el uso, aprovechamiento y/o afectación de los recursos naturales renovables que sean necesarios para el desarrollo y operación del proyecto, obra o actividad".

Con el objeto de determinar la demanda de recursos naturales para el proyecto denominado "Anillo Vial - Malecón del Barrio Crespo", este Ministerio además de lo observado en la visita de campo realizada al proyecto, y el Estudio de Impacto Ambiental, ha tenido en cuenta igualmente, el concepto emitido por el Establecimiento Público Ambiental de Cartagena – EPA Cartagena, radicado bajo el No. 4120-E1-62650 de 6 de junio de 2009. De acuerdo con lo anterior, se tienen las siguientes consideraciones con respecto al uso, aprovechamiento y afectación de recursos naturales renovables:

1. CONCESIÓN DE AGUAS SUPERFICIALES

Al respecto el Concepto Técnico citado manifestó:

"El Estudio de Impacto ambiental indica que para la fase de construcción de la segunda calzada no se requiere de captación de aguas superficiales, que de ser necesario el uso de agua será comprada a la Empresa de Servicios Públicos de Cartagena, AGUAS DE CARTAGENA S.A. E.S.P. o a cualquier particular autorizado para tal fin".

Que este Ministerio consideró lo siguiente, respecto a lo solicitado por la empresa:

Que el Decreto 1541 de 1.978, por medio del cual se reglamentó la Parte III del Libro II del Decreto-Ley 2811 de 1974: "De las aguas no marítimas" y parcialmente la Ley 23 de 1973, en su artículo 54 estableció el procedimiento para otorgar la concesión de aguas.

Que el Decreto 2811 de 1974 "*Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente*" en sus artículos 51 y 88 establece:

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

"Artículo 51. El derecho de usar los recursos naturales renovables puede ser adquirido por ministerio de la ley, permiso, concesión y asociación.

Valga la pena mencionar lo establecido en el artículo 15 de la Ley 142 de 1994 respecto a quienes son prestadores de servicios públicos:

***"Artículo 15**. Personas que prestan servicios públicos. Pueden prestar los servicios públicos:*

15.1. Las empresas de servicios públicos.
15.2. Las personas naturales o jurídicas que produzcan para ellas mismas, o como consecuencia o complemento de su actividad principal, los bienes y servicios propios del objeto de las empresas de servicios públicos.

15.3. Los municipios cuando asuman en forma directa, a través de su administración central, la prestación de los servicios públicos, conforme a lo dispuesto en esta Ley.

15.4. Las organizaciones autorizadas conforme a esta Ley para prestar servicios públicos en municipios menores en zonas rurales y en áreas o zonas urbanas específicas.

15.5. Las entidades autorizadas para prestar servicios públicos durante los períodos de transición previstos en esta Ley.

15.6. Las entidades descentralizadas de cualquier orden territorial o nacional que al momento de expedirse esta Ley estén prestando cualquiera de los servicios públicos y se ajusten a lo establecido en el parágrafo del Artículo 17."

En consecuencia, este Ministerio sólo podrá autorizar a la empresa CONSORCIO VÍA AL MAR., la compra del agua necesaria para el desarrollo del proyecto a una empresa prestadora de servicios públicos, para lo cual deberá presentar a este Ministerio la información requerida en la parte resolutiva de la presente resolución.

De otra parte, al adquirir el agua necesaria a través de una empresa prestadora de servicios públicos, no requiere de plan de inversión del 1%, puesto que la misma se constituye en la excepción contemplada en el parágrafo 2°. Del Decreto 1900 de 2006, la cual señala:

"Parágrafo 2°. Lo dispuesto en el presente decreto no aplica para aquellos proyectos que tomen el agua directamente de la red domiciliaria de acueducto operada por un prestador del servicio."

2. VERTIMIENTOS

El Concepto Técnico consideró:

"Las actividades o sitios que generan vertimientos domésticos e industriales tales como: campamentos, talleres, plantas de asfaltos, triturados y concretos, no serán objeto de emplazamiento por parte del Consorcio Vía al Mar para el Proyecto. Por lo cual no se requiere del permiso de vertimiento de aguas residuales para el desarrollo del proyecto vial".

3. OCUPACIÓN DE CAUCES

El citado concepto estableció lo siguiente:

"En cuanto al permiso de ocupación de cauces, se considera que se requiere para los canales de descole o desagüe de aguas lluvias y residuales que entregan al Mar Caribe y que existen en el Área de Influencia Directa (AID) del proyecto y para los cuales se deben

establecer las medidas necesarias para su manejo en concordancia con la obras a efectuar para el proyecto".

Al respecto, el artículo 102 del Decreto 2811 de 1974 Código Nacional de Recursos Naturales Renovables determina: *"ARTÍCULO 102. Quien pretenda construir obras que ocupen el cauce de una corriente o depósito de agua, deberá solicitar autorización".*

En consecuencia en la parte resolutiva de la presente Resolución, se determinarán las condiciones bajo las cuales se debe realizar la actividad de ocupación de cauces.

4. APROVECHAMIENTO FORESTAL

El Concepto Técnico expresa:

"Teniendo en cuenta que el proyecto vial se desarrollará sobre una zona desprovista de cobertura vegetal, la Empresa no requerirá de la solicitud del respectivo permiso de aprovechamiento forestal".

5. EMISIONES ATMOSFÉRICAS

El señalado concept manifestó:

"No se proyecta la instalación de plantas de triturados, asfaltos y/o concretos. La obtención de materiales y el funcionamiento de actividades y procesos propios de las plantas se obtendrán de las localizadas en cercanía al proyecto, que cuenten con los permisos ambientales del caso y que se encuentren vigentes al momento de requerirla para el proyecto. En tal sentido no se requiere del permiso de emisiones atmosféricas para la ejecución del proyecto".

6. MATERIALES DE ARRASTRE Y/O CANTERA

"Por otra parte, en cuanto el uso de fuentes de materiales, se deberá presentar ante este Ministerio copia de los títulos mineros y permisos ambientales de las empresas proveedoras de material (tanto de cantera como aluvial), utilizadas para la ejecución del Proyecto; y de igual manera, los permisos ambientales correspondientes a las Plantas de Triturados y Asfaltos a ser utilizadas por el Proyecto.

Teniendo en cuenta lo anterior la empresa CONSORCIO VÍA AL MAR., para poder utilizar dichos materiales deberá presentar a este Ministerio copia de los títulos mineros y los respectivos permisos ambientales con las cuales operan dichas canteras y las explotaciones de material de arrastre. Obligación que quedará plenamente establecida en la parte Resolutiva del presente acto administrativo.

7. RESIDUOS SOLIDOS

El Concepto Técnico estableció:

"En relación con los sitios propuestos para la disposición de material sobrante del proyecto, se considera, de acuerdo con lo mencionado en el Estudio, que éstos no se requieren; sin embargo, en caso de requerirse de sitios para depósito, se deberá solicitar la respectiva modificación de la Licencia Ambiental del Proyecto".

"Respecto a la zonificación de manejo ambiental

La zonificación presentada en el Estudio de Impacto Ambiental se ajusta a las condiciones particulares de las áreas de influencia del Proyecto, en relación con sus características ambientales, sensibilidad, importancia, susceptibilidad y vulnerabilidad abiótica, biótica y socioeconómica de dichas áreas por donde se pretende desarrollar el Proyecto.

"Respecto a las Medidas de Manejo

Las medidas propuestas en el Plan de Manejo Ambiental se encuentran definidas en fichas, con sus objetivos, justificación y/o alcance, metas, indicadores, actividades que generan impacto, impactos considerados, tipo de medida a desarrollar, acciones a desarrollar, etapa de implementación, lugar de ejecución, registro de cumplimiento, seguimiento y monitoreo y responsable de la ejecución, y se encuentran planteadas para minimizar, mitigar, corregir y/o compensar, los diferentes impactos ocasionados por el Proyecto para los medios abiótico, biótico y socioeconómico. Por lo tanto, se considera que el conjunto de estrategias planteadas en los programas, está acorde con las condiciones ambientales presentadas en el área del Proyecto y con su ejecución y adicionalmente se enmarcan dentro de la normatividad ambiental vigente.

Sin embargo, se considera lo siguiente en relación con algunos de los programas planteados:

- *Manejo de Materiales de Construcción, Maquinaria, Equipos y Vehículos, Ficha - 2: en las acciones a desarrollar se propone efectuar monitoreos de aire y ruido con una frecuencia trimestral, en tres puntos localizados al inicio, a la mitad y al final del proyecto, para lo cual, es necesario requerir a la Empresa para efectúe dichos monitoreos en sitios localizados a la altura de las abscisas correspondientes al inicio, el colegio El Carmelo y al final del Proyecto. Adicionalmente, los sitios para los monitoreos de ruido, deben ser incrementados en dos puntos, localizados entre el inicio y el colegio El Carmelo y entre este último y el final del Proyecto; es decir que dichos monitoreos se deben efectuar para un total de cinco (5) puntos localizados a lo largo del Proyecto.*

Adicionalmente, se debe incluir la medida tendiente a garantizar que las vías urbanas del barrio Crespo que sean utilizadas para el tránsito de maquinaria, vehículos o equipo relacionado con el Proyecto, deben quedar en iguales o mejores condiciones en las que se encuentran previo al inicio del mismo.

- *Manejo de residuos líquidos (domésticos e industriales y especiales, Ficha - 3: se debe ajustar el programa en el sentido de proponer medidas para el manejo, tratamiento y disposición de las aguas residuales industriales procedentes del Deprimido con su correspondiente descripción de detallada de la infraestructura a implementar y planos georreferenciados (planta, figuras, detalles).*

Por otra parte, en las medidas propuestas en el programa se indica de manejo la utilización de baños portátiles en cada frente de obra, adquiridos a terceros que cuenten con las licencias del caso; sin embargo, no se hace precisión al número de unidades por cantidad de personal en cada frente de obra; por lo cual se hace necesario requerir que se utilice una unidad por cada 15 trabajadores en el frente de obra. Para tal efecto, además se debe modificar el indicador correspondiente a "Número de unidades de baño utilizadas / No. de frentes de obra activos", por el de "Número de unidades de baño utilizadas / Número de frentes de obra activos compuestos por 15 personas".

- *Manejo Morfológico y Paisajístico – Ficha 5: se debe incluir dentro de las acciones a implementar la presentación dentro del mes siguiente al Acto Administrativo que acoja el presente Concepto Técnico, del diseño paisajístico final previsto para el proyecto, con su correspondiente cartografía, descripción, cualificación y cuantificación de las actividades y medidas a implementar, así como su cronograma de ejecución. Para dicho diseño, la*

Empresa debe acordar con el Establecimiento Público Ambiental - EPA Cartagena, las especies arbóreas a establecer, teniendo en cuenta el entorno ambiental urbano de Cartagena y los lineamientos técnicos de especies que resistan el medio salino.

- *Señalización vial y en el frente de obra, Ficha – 6: se debe incluir la medida de manejo tendiente a evitar el ingreso al área del proyecto y sus áreas asociadas, de personal o cualquier tipo de embarcaciones u otras similares, que no sean inherentes al mismo, para lo cual se debe instalar en todo el perímetro del proyecto malla sintética (en la zona de litoral) y boyas (en la zona marina), de acuerdo con la normatividad vigente para tal efecto.*

- *Se debe incluir un programa (ficha adicional para el medio abiótico), con medidas de manejo para el cruce o intervención del proyecto con los canales existentes en el área de influencia del mismo. Dentro de dichas medidas, se debe establecer el monitoreo de agua del canal procedente de las instalaciones del Club de Suboficiales de la Armada Nacional, durante la ejecución de las obras inherentes a su intervención por el proyecto.*

- *Apoyo a la Organización de los pescadores (bolicheros) que ejercen su actividad en el litoral de Crespo y al ejercicio de la pesca con criterio de sostenibilidad, Ficha 10: el programa establece como impactos a manejar: "Falsas expectativas de los Bolicheros respecto a la pérdida de la actividad pesquera por el desarrollo constructivo y operación del anillo vial", y "Contribución a la educación ambiental y sensibilización sobre la importancia de ejercer la pesca con criterio de sostenibilidad y uso racional del recurso", lo cual no es coherente con lo identificado en la evaluación de impacto, que señala: "En las actividades económicas se presentará durante la construcción impactos negativos de magnitud media al sector económico, ...al que depende de la pesca en el mar aledaño a estas playas, ya que por seguridad industrial se verá restringido el acceso a la playa". De acuerdo con lo anterior, el impacto a mitigar está relacionado con la afectación de la actividad económica de la pesca. De otro lado, los enunciados propuestos como indicadores no permiten la medición de las acciones, pues no describen el parámetro del valor de referencia a evaluar, por lo cual deberán reformularse. Por otro lado, en relación con las actividades descritas, no se relacionan las que permiten alcanzar la meta propuesta, relacionada con la "...Priorización de la oportunidad de ocupación como mano de obra no calificada para los Bolicheros que ejercen su actividad en el Litoral de Crespo"; en tal sentido, se deberán incorporar dichas actividades, así como los respectivos indicadores.*

- *Contratación de Mano de Obra, Ficha 11: el programa establece en la justificación la contratación de los residentes de Crespo como una medida compensatoria y plantea dentro de las metas "Contratar el 100% de los trabajadores no calificados del área de influencia y por lo menos un 20% de obreros calificados si existen en el área". En tal sentido se considera que el programa no es coherente con lo indicado en la caracterización de la población del AID, en la que se indica que los estratos socioeconómicos predominantes son 3 y 4, y en donde se analiza que dicha condición incide en que no se presente demanda de mano de obra. De acuerdo con lo anterior, se solicita revisar el programa y ajustarlo de acuerdo con la caracterización del área de influencia. En relación con la vinculación de mano de obra calificada el porcentaje se considera pertinente. De otro lado, el programa no hace referencia a los pescadores "bolicheros", y sin embargo en la socialización generó la expectativa de vincularlos a las labores constructivas como mano de obra no calificada, en tal sentido, la Empresa deberá considerar como primera opción para la vinculación como MONC a esta población.*

- *Programa de arqueología preventiva, Ficha 12: respecto a este componente la empresa deberá dar cumplimiento a lo dispuesto por el ICANH.*

- *Asesoría a la gestión municipal, Ficha 13: el programa está orientado a generar espacios de concertación para establecer una interacción acorde con el Plan Básico de Ordenamiento Territorial y el Plan de Desarrollo de Cartagena; señala unas actividades*

389

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

de seguimiento y control con la personería y la administración, en tal sentido las medidas propuestas se consideran pertinentes.

- *Educación y capacitación al personal vinculado al proyecto, Ficha 14: el programa establece como objetivo: "Sensibilizar a todo el personal de obra en el manejo ambiental de las actividades constructivas", relaciona las temáticas a desarrollar las cuales se consideran adecuadas.*

- *Capacitación, educación y concientización a la comunidad aledaña al proyecto, Ficha 15: el programa es pertinente, sin embargo se considera necesario ampliar el número de actividades e identificar los grupos a los cuales va dirigida dicha capacitación, pues se generaliza cuando se señala que es para la comunidad. Además, el programa indica en las actividades previstas los siguiente: "Se pueden apoyar en estudiantes de grados superiores del centro educativo de la Esperanza, El Carmelo, Cristo Rey para llevar a cabo las campañas educativas", en tal sentido, estas acciones no se consideran suficientes pues esta población por ser usuaria de la playa tendrá una mayor exposición al impacto; de acuerdo con ello, deberá ser involucrada en las acciones educativas no solo como un apoyo, sino como beneficiaria de las capacitaciones, y se solicita que como mínimo se adelanten tres capacitaciones con cada uno de los colegios, adicionales a las acciones previstas con otros grupos poblacionales.*

- *Información general del proceso constructivo y de operación de la vía y de sus implicaciones, Ficha 16: el programa establece como Objetivo General: "Informar a los líderes y comunidades influenciados por el proyecto, de manera clara y oportuna de los beneficios, afectaciones y medidas a tomar durante el desarrollo de la construcción del Proyecto."; en las actividades a desarrollar se relacionan: reuniones de socialización, distribución de material de divulgación, visitas técnicas y sociales, realizar informes de socialización, adecuación de una atención para atención de quejas y reclamos, entre otras. En tal sentido, es necesario señalar que dado que las obras limitan con edificaciones y obras de protección que pueden verse afectadas, dentro del programa se debe incluir la actividad de actas de vecindad para la zona aferente al proyecto, con el propósito de atender posibles quejas relacionadas e informar directamente a toda la población, esta actividad deberá ser realizada por personal técnico, con acompañamiento del personal social para el proyecto. En relación con el programa en general, se considera que tanto los objetivos, medidas y metas, como los indicadores son pertinentes; sin embargo, el programa no establece periodicidad de las actividades, y el respectivo cronograma, aspectos en los cuales deberá complementarse.*

- *Programa de Seguimiento y Monitoreo - Emisiones Atmosféricas y Ruido, Ficha SMA-1: se debe ajustar la ficha de acuerdo con los lineamientos indicados por este Ministerio para el programa de Manejo de Materiales de Construcción, Maquinaria, Equipos y Vehículos (Ficha – 2), en relación con los monitoreos de aire y ruido.*

- *Los programas de seguimiento y monitoreo para el medio socioeconómico establecen como objetivo: "Verificar el cumplimiento de la Gestión social para cada uno de los impactos directos e indirectos contemplados en el PMA en el área socioeconómica y cultural". Y relaciona las siguientes actividades: Leer y estudiar el PMA, Leer y estudiar el Contrato, sus anexos y / o términos de referencia, Conocer el Plan de Gestión Social del Contratista, Conciliar el PMA y el Plan de Gestión social del proyecto, Ubicar los impactos a prevenir, metas, indicadores y registro de las Fichas de Gestión Social en una matriz de cumplimiento y evaluar su ejecución, Requerir el Cronograma de trabajo semanal, Ubicar espacios de interlocución con actores del proyecto y alrededor del proyecto, Hacer verificación y acompañamiento de las acciones y tareas de gestión social, Desarrollar instrumentos de verificación, Hacer seguimiento a quejas y reclamos, Participar en reuniones generales de seguimiento del proyecto, Establecer reuniones de coordinación entre Gestión Social e Interventoría y/o profesional de Seguimiento y evaluación a la Gestión Social". Frente a estas actividades, este Ministerio considera que tal y como se formulan no es posible el logro del objetivo, pues algunas son eminentemente operativas y otras son genéricas. De acuerdo con lo cual se deberá*

ajustar el programa, considerando los ajustes de los programas relacionados e incluir las herramientas tales como encuestas, análisis de la tendencia de las quejas y reclamos, tendencia de los conflictos, efectividad de las medidas, entre otros.

El concepto Técnico 1367 del 19 de agosto de 2009, que por este acto administrativo se acoge, concluyó que la información presentada por la EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR., para la solicitud de licencia ambiental es suficiente y en consecuencia se considera viable su otorgamiento, es viable siempre y cuando se dé cumplimiento a las especificaciones técnicas y se ejecuten las medidas de manejo planteadas en el Plan de Manejo Ambiental para prevenir, controlar, mitigar y/o compensar los impactos identificados y se de cumplimiento a las condiciones que se establecerán en la parte resolutiva de la presente resolución.

Así las cosas atendiendo a los fundamentos legales y jurisprudenciales expuestos, y analizados los aspectos técnicos consignados en la presente actuación, este Ministerio considera procedente otorgar Licencia Ambiental al proyecto "Anillo Vial - Malecón del Barrio Crespo", solicitada por la EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO.- Otorgar a la EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR., Licencia Ambiental para el proyecto 'Anillo Vial – Malecón del Barrio Crespo", localizado en jurisdicción del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, departamento de Bolívar.

ARTÍCULO SEGUNDO.- La presente licencia ambiental tiene las siguientes características y autoriza la realización de las siguientes actividades, así:

1) Los componentes generales del proyecto son:

a) **Sistema Vial**: El proyecto contará con una solución vial de dos calzadas con cuatro carriles en una longitud aproximada de 2.200 m, intercomunicando la Vía al Mar – Ruta 90 A con la Av. Santander de la ciudad de Cartagena. En su tramo central el sistema vial estará conformado por un deprimido de aproximadamente 800 m incluidas las zonas de transición. Los tramos restantes tendrán una banca estándar en terraplén, base, sub-base y capa de rodadura.

b) **Intersecciones**: Implementación de dos intersecciones: 1) con la Av. Santander, garantizando la continuidad del trafico proveniente de la Via al Mar y todos los giros requeridos de movilidad; y 2) con la calle 70 del barrio Crespo, únicamente habilitada para eventos extraordinarios.

c) **Espacio Público**: Proyección de un parque lineal con zonas duras y blandas, para la actividad social integrada a la playa de uso turístico.

d) **Zonas de Protección Ambiental y Paisajística**: Implementación del paisajismo necesario para la protección ambiental y del entorno del área del barrio Crespo que colinda con la del proyecto, de acuerdo con los requerimientos de las normas nacionales y regionales.

390

e) **Sistema de Drenaje**: Tanto para el deprimido, como el de las áreas del proyecto y las aguas provenientes de la zona urbana del barrio Crespo.

f) **Iluminación**: Especializada para el deprimido, el sistema vial y las zonas de uso público.

g) **Sistema Hidráulico**: Para las instalaciones de la vía y futuro desarrollo urbano vertical de la zona del proyecto.

h) **Sistema de Ventilación y Monitoreo**: Para la operación vial del deprimido y la vía.

i) **Infraestructura para Operación Vehicular**: Para el servicio en caso de accidentes (ambulancia) y de vehículos que intervengan por cualquier causa el flujo vehicular (grúa).

j) **Rellenos Artificiales**: Para la conformación de los terrenos del proyecto y como protección del mar en condiciones normales, severas y extraordinarias se construirán unos rellenos hidráulicos, con arena procedente de la misma zona en una cantidad cercana al millón de metros cúbicos del sitio localizado en el siguiente polígono:

Coordenadas del Polígono de Extracción de Material para el Relleno Hidráulico

Punto	Coordenadas	
	Latitud	Longitud
1	10° 27' 00" norte	75° 32' 00" oeste
2	10° 27' 00" norte	75° 32' 48" oeste
3	10° 27' 42" norte	75° 32' 00' oeste
4	10° 27' 42" norte	75° 31' 00' oeste

k) **Composición Geométrica del Deprimido**: La composición geométrica del deprimido del Proyecto se encuentra basada en la Norma INVIAS y será:

- Galibo empleado mínimo 4,9 m.
- Ancho de Calzada 8 m.
- Andenes interno de 0,6 m por razones de mantenimiento y 0,7 externo.
- Bahía de parqueo de 4 m de ancho con una longitud de 30 m con aproximaciones de 15 m.

l) **Defensa Costera**: consiste en la construcción de una serie de espolones perpendiculares y la colocación de un relleno hidráulico para generar una playa ancha, mediante la prolongación del espolón existente de Marbella al sur de Comfenalco y la colocación de espolones a una distancia de 270 m entre sí. Esto significa que habrá, aparte de la prolongación del espolón existente de Marbella, 6 espolones en la costa de Crespo. El espolón más al nordeste estará aproximadamente en el inicio de la vía al mar existente. La protección costera

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

consiste de espolones de 97 m de longitud, una distancia de 270 m entre los espolones y una playa de 60 m de ancho.

- **Espolones**

Los espolones consisten de roca natural, cuya cabeza se encuentra a una profundidad de NMBS -3 m, es decir penetra por la zona de rompiente de las olas. La coraza de la cabeza tiene roca de 3-6 ton. A un talud suave de 1:2,5. Dicha coraza se coloca por encima de la capa de filtro de roca de 0,3 – 1 ton que a su vez cubre el núcleo del espolón.

El cuerpo del espolón, que se encuentra en aguas menos profundas y por ende recibe el ataque de olas de menor tamaño, consiste de una coraza de 1-3 ton, una capa de filtro de 100-300 kg y el núcleo de ripio de cantera.

La altura de la cabeza del espolón es de NMBS +3,7 m. y el nivel del cuerpo es de NMBS + 2,85 m. El pie del cuerpo del espolón estará a una profundidad de NMBS -1 m también en aquellas partes donde el nivel de la playa es superior con el fin de evitar la socavación en caso que la playa se erosione. Para tal fin se excavará una zanja en la playa donde se coloquen las rocas.

- **Protección marginal**

Se colocará una protección marginal a lo largo de toda la vía en Crespo con el fin de brindar una seguridad adicional a la vía. Dicha protección marginal consiste de roca de 1-3 ton, una capa de filtro de 100-300 kg y una capa de 1-30 kg para proteger el geotextil que se coloca sobre la playa y que evita la socavación del pie de la protección marginal.

El fondo de la protección marginal se colocará a NMBS -1m y tendrá un pie de 4 m de longitud que servirá como roca que cubrirá la primera erosión en el pie.

ARTÍCULO TERCERO.- La presente Licencia Ambiental lleva implícitos el siguiente permiso de Ocupación de Cauce o afectación del recurso natural renovable necesario para el proyecto, así:

OCUPACIÓN DE CAUCE:

Se otorga a la EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR., permiso de ocupación para los canales de descole o desagüe de aguas lluvias y residuales que entregan al Mar Caribe y que existen en el área de influencia directa del proyecto, así:

Localización de Canales y Desagües

Estructura	Localización
Canal con alcantarilla	E:842.907 N:1.648.309 Extremo norte a la cabecera de la pista del Aeropuerto Rafael Núñez
Canal con alcantarilla	Extremo sur a la cabecera de la pista del Aeropuerto Rafael Núñez
Canal con alcantarilla	E:842.768 N:1.648.191 Crespo de la calle 70 entre la cuarta y quinta avenidas. Luego de venir paralelo a la plataforma del aeropuerto gira a la izquierda y sigue paralelo al anillo vial para luego cruzar la calzada para

391

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

Estructura	Localización
	descolar hacia el mar
Canal con alcantarilla	E:842.704 y N:1.648.113 Tercer box coulvert correspondiente al drenaje de las aguas del Club de Suboficiales de la Armada Nacional
Canal con alcantarilla	E:842.500 y N:1.647.915 Remate del canal que drena la Calle 71 del Barrio Militar (Carrera 14 con Calle 70)
Canal con alcantarilla	E:842.370 y N:1.647.789 Descole en concreto de la via donde ésta se aleja de la playa para internarse en el barrio Crespo (punto correspondiente al K0+000 del Anillo Vial que conduce en sentido contrario hacia Barranquilla o a la esquina señalada como Calle 70 con Avenida Novena)

Obligaciones y restricciones por la utilización del recurso:

a) Realizar las obras geotécnicas necesarias, que permitan evitar la socavación y erosión de las orillas de los canales y desagües intervenidos.

b) Efectuar medidas de contención temporales para evitar la caída de material a los canales y desagües intervenidos.

ARTICULO CUARTO.- Se autoriza a la EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR., la compra del agua que sea necesaria para el desarrollo del proyecto "Anillo Vial – Malecón del Barrio Crespo", a una empresa de servicios públicos, teniendo en cuenta las condiciones de abastecimiento y de venta que se establezcan por parte de la empresa prestadora del servicio.

La empresa deberá presentar a este Ministerio, en los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA), los respectivos soportes que den constancia de la compra del recurso hídrico, especificándose quien abastece, el periodo facturado, los volúmenes comprados y utilizados y los mecanismos y condiciones de entrega y abastecimiento establecidos.

ARTÍCULO QUINTO.- Se aceptan las medidas de manejo ambiental propuestas por la empresa CONSORCIO VÍA AL MAR, para lo cual se deberá tener en cuenta la ejecución de las actividades, características generales, áreas y localización, indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental, el Plan de Manejo Ambiental y las demás obligaciones específicas establecidas en el Acto Administrativo que acoja el presente Concepto Técnico. Dichas medidas corresponden a los siguientes Programas, que serán objeto de seguimiento ambiental por parte de este Ministerio durante la ejecución del Proyecto:

Medidas de Manejo Ambiental para el Proyecto

Medio	No. Ficha	Nombre
Medio Abiótico	1	Manejo de Taludes y Terraplenes
	2	Manejo de Materiales de Construcción, Maquinaria, Equipos y Vehículos
	3	Manejo de Residuos Líquidos Domésticos e Industriales

Medio	No. Ficha	Nombre
	4	Manejo de Residuos Sólidos (Domésticos, Industriales y Especiales) en el Frente de Obra
	5	Manejo Morfológico y Paisajístico
	6	Señalización Vial y en el Frente de Obra
	7	Manejo Ambiental de la Obtención de Arena para el Relleno Hidráulico y Conformación de la Playa Artificial
Medio Biótico	8	Manejo del Descapote y Remoción Cobertura Vegetal
	9	Manejo de Fauna
Medio Socioeconómico	10	Apoyo a la Organización de los Pescadores (Bolicheros) que Ejercen su Actividad en el Litoral de Crespo y al Ejercicio de la Pesca con Criterio de Sostenibilidad
	11	Contratación de Mano de Obra
	12	Programa de Arqueología Preventiva
	13	Asesoría a la Gestión Municipal
	14	Educación y Capacitación al Personal Vinculado al Proyecto
	15	Programa de Capacitación, Educación y Concientización a la Comunidad Aledaña al Proyecto
	16	Información General del Proceso Constructivo y de Operación de la Vía y de sus Implicaciones
PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y MONITOREO		
Medio Abiótico	SMA-1	Emisiones Atmosféricas y Ruido
	SMA-2	Control de actividades relacionadas con la extracción de arena para la conformación del relleno hidráulico
Medio Biótico	SMB-1	Control de actividades relacionadas con descapote y remoción de la cobertura vegetal
	SMB-2	Control del manejo de Fauna Silvestre
Medio Socioeconómico	SMS-1	Manejo de los impactos sociales del proyecto
	SMS-2	Efectividad de los programas del plan de gestión social
	SMS-3	Conflictos sociales generados durante las diferentes etapas del Proyecto
PLAN DE CONTINGENCIAS		
PLAN DE ABANDONO Y RESTAURACIÓN FINAL		

ARTÍCULO SEXTO.- La Licencia Ambiental otorgada mediante el presente acto administrativo, sujeta a la empresa CONSORCIO VÍA AL MAR., al cumplimiento de las obligaciones contenidas en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Plan de Manejo Ambiental, a la normatividad ambiental vigente, así como al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

a) Tramitar ante de la Dirección General Marítima - DIMAR, lo relacionado con la ocupación de playas por la ejecución del Proyecto, conforme el Decreto 2324 de 1.984.

b) Presentar a este Ministerio dentro del mes siguiente a la ejecutoria del presente acto administrativo, el diseño paisajístico final previsto para el proyecto, con su correspondiente cartografía, descripción, cualificación y cuantificación de las actividades y medidas a implementar, así como su cronograma de ejecución. Para dicho diseño, la Empresa debe acordar con el Establecimiento Público Ambiental - EPA Cartagena, las especies vegetales a establecer, teniendo en cuenta el entorno ambiental urbano de Cartagena y los lineamientos técnicos para especies que resistan el medio salino.

c) Presentar dentro de los Informes de Cumplimiento Ambiental, información detallada sobre el uso del agua (actividad y cantidad), el balance entre el volumen de compra y el uso del líquido y la copia de los soportes de obtención del recurso, el cual debe ser avalado por la Interventoría del Proyecto. En tal sentido, no se podrá hacer uso directo del agua de ninguna fuente hídrica para la construcción y operación del Proyecto.

d) Presentar a este Ministerio, copia de las licencias ambientales de las plantas de triturados, concretos y asfaltos, utilizadas para la ejecución del Proyecto. Dicha información se presentará anexa a cada uno de los Informes de Cumplimiento Ambiental, dependiendo de los proveedores utilizados en cada periodo del Informe.

e) Adoptar durante el desarrollo del Proyecto el Plan de Contingencias presentado en el Estudio de Impacto Ambiental.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- La empresa CONSORCIO VÍA AL MAR, deberá realizar los siguientes ajustes y/o complementar las medidas relacionadas a continuación y contempladas dentro del Plan de Manejo Ambiental del Proyecto, para el primer Informe de Cumplimiento Ambiental del Proyecto, así:

1) Ajustar el programa de Manejo de Materiales de Construcción, Maquinaria, Equipos y Vehículos, Ficha - 2, en el sentido de que los monitoreos de aire y ruido propuestos en el programa para efectuar con una frecuencia trimestral, se deben realizar en sitios localizados a la altura de las abscisas del proyecto correspondientes al inicio, el colegio El Carmelo y al final del mismo. Adicionalmente, los sitios para los monitoreos de ruido, deben ser incrementados en dos puntos, localizados entre el inicio y el colegio El Carmelo y entre este último y el final del Proyecto; es decir que los monitoreos de ruido se deben efectuar para un total de cinco (5) puntos localizados a lo largo del Proyecto.

Adicionalmente, incluir la medida tendiente a garantizar que las vías urbanas del barrio Crespo que sean utilizadas para el tránsito de maquinaria, vehículos o equipo relacionado con el Proyecto, deben quedar en iguales o mejores condiciones en las que se encuentran previo al inicio del mismo. Para tal efecto, dentro del plan vial de tránsito, se debe levantar información escrita y gráfica de las vías a utilizar antes del inicio de la actividad, la cual servirá de línea base para la posterior implementación de la medida.

2) Ajustar el programa de Manejo de residuos líquidos (domésticos e industriales y especiales, Ficha – 3, en el sentido de proponer medidas para el manejo, tratamiento y disposición de las aguas residuales industriales procedentes del Deprimido con su correspondiente descripción de detallada de la infraestructura a implementar y planos georreferenciados (planta, figuras, detalles). De igual manera, incluir dentro de las medidas a ejecutar la utilización de una unidad de

baños portátil por cada 15 trabajadores en el frente de obra y modificar el indicador correspondiente a "Número de unidades de baño utilizadas / No. de frentes de obra activos", por el de "Número de unidades de baño utilizadas / Número de frentes de obra activos compuestos por 15 personas".

3) Ajustar el Programa de Manejo Morfológico y Paisajístico – Ficha 5, en el sentido de proponer las medidas de manejo relacionadas con el diseño paisajístico final previsto para el proyecto, las cuales deben contemplar entre otras, la siembra y mantenimiento (mínimo a 3 años), de las especies a establecer acorde con el entorno ambiental urbano de Cartagena y los lineamientos técnicos definidos por el Establecimiento Público Ambiental - EPA Cartagena en relación con las especies vegetales que resistan el medio salino.

4) Incluir en el programa de Señalización vial y en el frente de obra, Ficha – 6: la medida de manejo tendiente a evitar el ingreso al área del proyecto y sus áreas asociadas, de personal o cualquier tipo de embarcaciones u otras similares, que no sean inherentes al mismo, para lo cual se debe realizar la instalación de malla sintética (en la zona de litoral) y boyas (en la zona marina) para todo el perímetro del proyecto, de acuerdo con la normatividad vigente para tal efecto.

5) Incluir en el Plan de Manejo Ambiental del proyecto, un programa específico (ficha adicional para el medio abiótico) con medidas de manejo a realizar para el cruce o intervención del proyecto con los canales existentes en el área de influencia del mismo. Dentro de dichas medidas, se deben proponer las del monitoreo de agua del canal de descole del agua procedente de las instalaciones del Club de Suboficiales de la Armada Nacional, durante la ejecución de las obras inherentes a su intervención y previstas para el proyecto.

6) Ajustar el programa de Apoyo a la Organización de los pescadores (bolicheros) que ejercen su actividad en el litoral de Crespo y al ejercicio de la pesca con criterio de sostenibilidad, Ficha 10: incorporando el impacto relacionado con la afectación de la actividad económica de la pesca y formular los indicadores que permitan medir el cumplimiento y la efectividad de las acciones.

7) Revisar el programa de contratación de mano de obra, Ficha 11 y ajustarlo en relación con la población beneficiaria, de acuerdo con la caracterización socioeconómica del Área de Influencia Directa.

8) Complementar el programa capacitación, educación y concientización a la comunidad aledaña al proyecto, Ficha 15, definiendo los grupos poblacionales a los cuales va dirigido la capacitación, incluyendo población de los colegios del Área de Influencia Directa, con quienes se debe adelantar como mínimo tres capacitaciones por cada institución.

9) Incluir en el programa Información general del proceso constructivo y de operación de la vía y de sus implicaciones, Ficha 16, la actividad relacionada con las actas de vecindad de los predios del área aferente al proyecto, así como la periodicidad de las actividades y el cronograma para todas las actividades previstas.

10) Ajustar el Programa de Seguimiento y Monitoreo - Emisiones Atmosféricas y Ruido, Ficha SMA-1: de acuerdo con los lineamientos indicados para el programa de Manejo de Materiales de Construcción, Maquinaria, Equipos y Vehículos (Ficha – 2), en relación con los monitoreos de aire y ruido.

393

11) Ajustar y complementar los programas de seguimiento y monitoreo para el medio socioeconómico, de acuerdo con los ajustes y requerimientos de este Ministerio para los programas relacionados.

ARTÍCULO OCTAVO.- En caso de que el proyecto requiera de la intervención de las palmas presentes en su área de influencia, la Empresa CONSORCIO VÍA AL MAR., deberá reportar en el informe de cumplimiento ambiental respectivo, las actividades realizadas, respecto a su traslado, incluyendo los respectivos soportes fotográficos y las actividades de mantenimiento realizado. Adicionalmente la Empresa deberá allegar información relacionada con el manejo silvicultural implementado.

ARTÍCULO NOVENO.- La EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR, podrá adquirir el material de arrastre o de cantera necesario para el desarrollo del proyecto en sitios de extracción que cuenten con los respectivos permisos minero-ambientales. Para el efecto y con el fin de verificar la legalidad de la explotación, la empresa deberá remitir a este Ministerio con destino al Exp. 4457, copia de las licencias otorgadas por las entidades mencionadas, dentro del primer Informe de Cumplimiento Ambiental. Igualmente, deberá presentar copia del contrato realizado con el proveedor respectivo.

ARTÍCULO DÉCIMO.- Durante el tiempo de ejecución del proyecto, la EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR, deberá realizar un seguimiento y monitoreo ambiental permanente con el fin de supervisar las actividades y verificar las obligaciones señaladas en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Plan de Manejo Ambiental y en la presente resolución, y presentar a este Ministerio informes de cumplimiento ambiental, que incluyan análisis comparativos de los impactos ambientales previstos y los que se han presentado en la ejecución del proyecto; dificultades presentadas en la aplicación de las medidas de manejo ambiental y las medidas adoptadas para superarlas; ponderación de la eficacia de las medidas de manejo ambiental; análisis de los resultados de las medidas de compensación; análisis de los resultados de los monitoreos realizados, incluyendo el análisis de resultados y conclusiones, comparando con la línea base presentada en los estudios ambientales; recomendaciones a la gestión ambiental del proyecto y balance de la gestión social desarrollada. Igualmente se informará sobre las contingencias que se presenten, de las cuales se llevará un registro mensual de este Ministerio.

PARÁGRAFO PRIMERO: La frecuencia de presentación de dichos informes será, cada cuatro (4) meses, en medios físico y magnético, durante la fase de construcción del Proyecto, aplicando los Formatos de los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA) - ANEXO AP-2, del "Manual de Seguimiento Ambiental de Proyectos" - MMA - SECAB, 2002.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO.- La Licencia Ambiental que se otorga mediante esta providencia, ampara únicamente las obras o actividades descritas en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Plan de Manejo Ambiental presentado y en la presente Resolución. Cualquier modificación en las condiciones de la Licencia Ambiental, al Estudio de Impacto Ambiental o al Plan de Manejo Ambiental, deberá ser informado inmediatamente a este Ministerio para su evaluación y aprobación.

Igualmente se deberá solicitar y obtener la modificación de la licencia ambiental cuando se pretenda usar, aprovechar o afectar un recurso natural renovable o se

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

den condiciones distintas a las contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente resolución.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO.- La EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR., comunicará con anticipación a este Ministerio y a la Establecimiento Público Ambiental de Cartagena – EPA, la fecha de iniciación de las actividades autorizadas en la presente licencia ambiental y presentar el cronograma ajustado del total del Proyecto, resaltando la ejecución de las actividades o medidas descritas en los Planes de: Manejo Ambiental, Seguimiento y Monitoreo, Contingencia y Abandono y Restauración Final.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO.- La EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR., deberá cancelar a la Establecimiento Público Ambiental de Cartagena – EPA, el valor correspondiente a las tasas retributivas a que haya lugar por la afectación de los recursos naturales renovables

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO.- La EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR., deberá cumplir con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 1185 del 12 de marzo de 2008 "Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 – Ley General de Cultura y se dictan otras disposiciones", el cual señala lo siguiente:

"...1.4. Plan de Manejo Arqueológico. Cuando se efectúen las declaratorias de áreas protegidas de que trata el artículo 6° de este Título, se aprobará por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia un Plan Especial de Protección que se denominará Plan de Manejo Arqueológico, el cual indicará las características del sitio y su área de influencia, e incorporará los lineamientos de protección, gestión, divulgación y sostenibilidad del mismo.

En los proyectos de construcción de redes de transporte de hidrocarburos, minería, embalses, infraestructura vial, así como en los demás proyectos y obras que requieran licencia ambiental, registros o autorizaciones equivalentes ante la autoridad ambiental, como requisito previo a su otorgamiento deberá elaborarse un programa de arqueología preventiva y deberá presentarse al Instituto Colombiano de Antropología e Historia un Plan de Manejo Arqueológico sin cuya aprobación no podrá adelantarse la obra".

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO.- En caso de presentarse durante el tiempo de ejecución de las obras u operación del proyecto, efectos ambientales no previstos, el beneficiario de la Licencia Ambiental, deberá suspender los trabajos e informar de manera inmediata a este Ministerio, para que determine y exija la adopción de las medidas correctivas que considere necesarias, sin perjuicio de las medidas que debe tomar el beneficiario de la misma para impedir la degradación del medio ambiente.

El incumplimiento de estas medidas, será causal para la aplicación de las sanciones legales vigentes.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO.- La EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR, será responsable por cualquier deterioro y/o daño ambiental causado por él o por los contratistas a su cargo, y deberá realizar las actividades necesarias para corregir los efectos causados.

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO.- El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, supervisará la ejecución de las obras y podrá verificar en cualquier momento el cumplimiento de lo dispuesto en la presente resolución, lo contenido en el Estudio de Impacto Ambiental y en los Planes de Manejo Ambiental que se presenten.

Cualquier incumplimiento, dará lugar a la aplicación de las sanciones legales vigentes

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO.- La Licencia Ambiental que se otorga, no ampara la captura o extracción de especímenes de fauna o flora silvestre.

ARTÍCULO DÉCIMO NOVENO.- Con el objeto de prevenir incendios forestales, el personal de campo deberá abstenerse de realizar fogatas, así como de talar y acopiar material vegetal.

ARTÍCULO VIGÉSIMO.- La EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR., no podrá adelantar obras dentro de la franja de propiedad del Estado a que se refiere el literal d) del Decreto 2811 de 1974, ni en las zonas de retiros que sobre fuentes superficiales tenga establecida la entidad territorial en cuya jurisdicción se va a desarrollar el proyecto. Sin embargo, para los cruces de agua identificados en el Estudio de Impacto Ambiental presentado por el beneficiario de esta Licencia ante el Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial si se podrá intervenir esta franja, siempre y cuando se cuente con la autorización ambiental por parte de este Ministerio.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO.- La EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR, deberá informar por escrito a los contratistas y en general a todo el personal involucrado en el proyecto, sobre las obligaciones, medios de control y prohibiciones establecidas por este Ministerio en la presente resolución, así como aquéllas definidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en los Planes de Manejo Ambiental presentados por la empresa y exigirá el estricto cumplimiento de las mismas. El cumplimiento a la presente obligación deberá estar soportado mediante las respectivas actas.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO.- La EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR, deberá dar prioridad al personal de la zona para efectos de contratación, en especial a los pescadores "bolicheros" identificados en el área de influencia directa del Proyecto.

ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO.- Terminados los diferentes trabajos de campo, la EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR, deberá retirar y/o disponer todas las evidencias de los elementos y materiales sobrantes, de manera que no se altere el paisaje o se contribuya al deterioro ambiental, a excepción de lo autorizado.

ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO.- La EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR, deberá realizar el proyecto de acuerdo a la información suministrada a este Ministerio.

ARTÍCULO VIGÉSIMO QUINTO.- La presente Licencia Ambiental que se otorga a la EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR, es por el tiempo de duración del proyecto.

(2)

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO.- La Licencia Ambiental que se otorga mediante el presente acto administrativo no confiere derechos reales sobre los predios ni involucra los permisos por parte de los propietarios de los predios que sean afectados por las obras y actividades del proyecto tales como, servidumbres de paso, ocupación temporal de predios y demás.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SÉPTIMO.- La EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR, deberá dar cumplimiento a lo establecido en el Parágrafo 1°, artículo 3° de la Resolución 1110 del 25 de noviembre de 2002, proferida por este Ministerio, o a la Resolución que la modifique o sustituya.

ARTÍCULO VIGÉSIMO OCTAVO.- La EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR, deberá hacer uso de fibras naturales, en caso de ejecutar alguna de las siguientes actividades, en cumplimiento de lo establecido por la Resolución 1083 del 4 de Octubre de 1996:

1. Utilización de sacos para el relleno con diferentes mezclas para la conformación de bolsacretos.

2. Obras de revegetalización y/o empradización para la protección de taludes.

3. Construcción de obras de protección geotécnica.

4. Actividades de tendido y bajado de tubería en proyectos de construcción de gasoductos, oleoductos, poliductos y relacionados.

5. Estabilización, protección y recuperación del suelo contra la erosión.

6. Reconformación y/o recuperación del derecho de vía en proyectos lineales.

7. Construcción de estructuras para el manejo de aguas.

8. Las demás que eventualmente se determinen por parte de este Ministerio vía seguimiento, o con motivo de la modificación de la licencia ambiental que solicite la empresa.

ARTÍCULO VIGÉSIMO NOVENO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, comunicar el contenido de la presente resolución a la Gobernación del Bolivar, a la Alcaldía Distrital del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, al Establecimiento Público Ambiental de Cartagena - EPA, y a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales

ARTÍCULO TRIGÉSIMO.- La EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR, una vez ejecutoriada la presente Resolución, deberá remitir copia de la misma a las Alcaldía y Personería municipal de Cartagena de Indias, y así mismo disponer una copia para consulta de los interesados en las citada Personería.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO PRIMERO.- Notificar el contenido del presente acto administrativo al representante legal o apoderado debidamente constituido de la EMPRESA CONSORCIO VÍA AL MAR, y al Tercero Interviniente - Instituto Nacional de Concesiones - INCO

395

"POR LA CUAL SE OTORGA UNA LICENCIA AMBIENTAL PARA EL PROYECTO "ANILLO VIAL – MALECÓN DEL BARRIO CRESPO" Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES"

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SEGUNDO.- Por la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales de este Ministerio dispóngase la publicación de la presente Resolución en la Gaceta Ambiental del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, la cual deberá allegarse al expediente No. 4457.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO TERCERO.- Contra la presente Resolución procede recurso de reposición, el cual podrá interponerse personalmente por escrito ante la Directora de la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los cinco (5) días siguientes a la notificación o a la desfijación del edicto si a ello hubiere lugar, de acuerdo con los requisitos establecidos en el artículo 52 y concordantes del Código Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los 24 AGO 2009

Diana Marcela Zapata P.

DIANA MARCELA ZAPATA PÉREZ
Directora

Elaboró: Néstor Eduardo Arias Acosta / Abogado Dirección Licencias, Permisos y Trámites
Fecha: Agosto 20 de 2009
C.T. No. 1367 de Agosto 19 de 2009
Exp. 4457

DESARROLLO TERRITORIAL
SUBDIRECCIÓN DE URBANISMO
NOTIFICACIÓN PERSONAL
27 [illegible] 2009

Se notificó personalmente

JULIANA GOMEZ MONROY

de esta acta

Se hizo entrega de copia al notificado

Juliana Gómez M.

52778941

[redacted]

a) Certificación del [redacted] de noviembre de [redacted], suscrita por el doctor [redacted] NUEVO [redacted] de la Alcaldía Mayor de Cartagena, [redacted] está ocupada, [redacted] para el Distrito, por otro consultor, en el [redacted] que el Plan de Desarrollo Distrital [redacted] "Por una sola Cartagena".

b) Certificación [redacted] de noviembre de [redacted], suscrita por el doctor [redacted] Coordinador del Grupo de Planificación y [redacted] Nación a través del [redacted] ningún proyecto [redacted] Grupo", que pretende dar una solución al tráfico vehicular de la ciudad de Cartagena, proveniente de la Vía [redacted] Barranquilla y [redacted] Rafael Núñez.

[redacted]

[redacted] proyecto "[redacted] lar.

[redacted] interpuesto a la Resolución No. [redacted]

[redacted]

f) Concepto técnico favorable número [redacted] de [redacted] 2005, profirió por el [redacted] Desarrollo Económico de la Unidad [redacted]

[redacted]

- **Relleno hidráulico de aproximadamente** [redacted]
  El a [redacted] plano general.
- **Construcción de siete (07) espigones** [redacted]
  Planta del E1 al E14.
- **Construcción de siete (07)** [redacted]
  plano general [redacted]

Que [redacted]

Que la expedición de esta resolución no [redacted]

Que la Dirección General Marítima de la [redacted]

Que en mérito de lo anterior, el Director General Marítimo,

[redacted]

RESUELVE:

[redacted]

[illegible]

[illegible] a expedición del presente acto administrativo [illegible] allí contenidas.

[illegible] de la Dirección General Marítima contenidas en el concepto técnico número [illegible] DIMAR-ALIT-613 del 28 de enero de 2010, el cual forma parte integral de la presente [illegible]

ARTÍCULO 7°. El incumplimiento por parte del beneficiario de cualquiera de las obligaciones aquí mencionadas, dará lugar a la aplicación de [illegible]

[illegible]

[illegible] cumplimiento de las obligaciones contenidas en la presente resolución.

ARTÍCULO 10°. Comisionar a la Capitanía de Puerto de [illegible]

ARTÍCULO 11°. Notificar, por conducto de la División de Litorales y Áreas [illegible] de la Dirección General Marítima, la presente [illegible]

377

[illegible]

[illegible]

ARTÍCULO 12°. Una vez notificada y en firme la presente resolución la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de la Dirección Seccional Aduanas remitirá copia a la:
I. [illegible] de Informática de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
II. [illegible] de Tributos de Aduanas de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
III. [illegible] y Financiero Nacional a la Administración Especial de Aduanas de Cartagena de Indias de Puerto de Cartagena.

ARTÍCULO 13°. Contra la presente sanción se procede el recurso de reposición ante el Director General Aduanero el cual deberá ser interpuesto dentro de los cinco (5) días siguientes a su notificación.

ARTÍCULO 14°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su notificación.

Notifíquese, comuníquese y cúmplase

Dada en Bogotá D.C., 28 ENE 2010

Coordinadora **LILIA ROSA ESTAMARIA CARTAX**
Directora Gestión Aduanera

[redacted]
CARTAGENA DE INDIAS DE CARTAGENA".

Cartagena, mediante la cual hace constar que el área objeto de la solicitud no está ocupada, es un bien de uso público y el proyecto no afecta [illegible] Distrito, ya que como [illegible] el número [illegible] Desarrollo Distrital [illegible]".

b) Certificación número DM [illegible]/2009 del 09 de octubre de 2009, proferida por el doctor VÍCTOR RAFAEL FERNÁNDEZ ÁVILA, Coordinador del Grupo de [illegible] Desarrollo Sostenible del [illegible] donde [illegible] que la [illegible] Ministerio no adelanta ningún proyecto hídrico que pueda [illegible] y no encuentra inconveniente [illegible] de drenajes, [illegible] de especiales, zonas de protección, [illegible] vial, infraestructura [illegible] y [illegible] mitigación ambiental del proyecto de construcción "Avda. Vía [illegible] Cartagena", [illegible] Cartagena [illegible] Barranquilla [illegible] Niñez.

c) Certificación sin número del 15 de [illegible] 2009, proferida por el doctor ANDRÉS UMBL GALLEGO HENAO, Ministro de Transporte, donde hace constar que de acuerdo con certificación del Director de Infraestructura [illegible] solicitada por el [illegible] y [illegible] desarrollo portuario, concesión portuaria otorgada, ni tramite para [illegible] concesión, permiso o licencia portuaria en esa zona.

d) Resolución número 1650 del 24 de agosto de 2009, proferida por la [illegible] Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de [illegible] Desarrollo Territorial "Por la cual [illegible] "Avenida Pedro [illegible]".

e) Resolución número [illegible] del 15 de septiembre de 2009, proferida por la [illegible] Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de [illegible] Desarrollo Territorial "Por la cual se [illegible] y [illegible]".

f) Concepto técnico [illegible] número [illegible] proferido por el doctor [illegible] Desarrollo Aeroportuario de la Unidad Administrativa Especial [illegible] para la construcción del proyecto carretera Cartagena – [illegible] Proyecto de Riego.

g) Descripción general del proyecto, que contiene los estudios técnicos [illegible] NACIONAL DE CONCESIONES.

[redacted]

Que mediante oficio número [redacted] marzo de 2018, la Capitanía de [redacted] fiel de los estudios del proyecto [redacted] Gerente de [redacted] Capitanía [redacted] para [redacted] determinados [redacted]

Que la Subdirección de [redacted] [redacted] y [redacted] solicitud de [redacted]

[redacted]

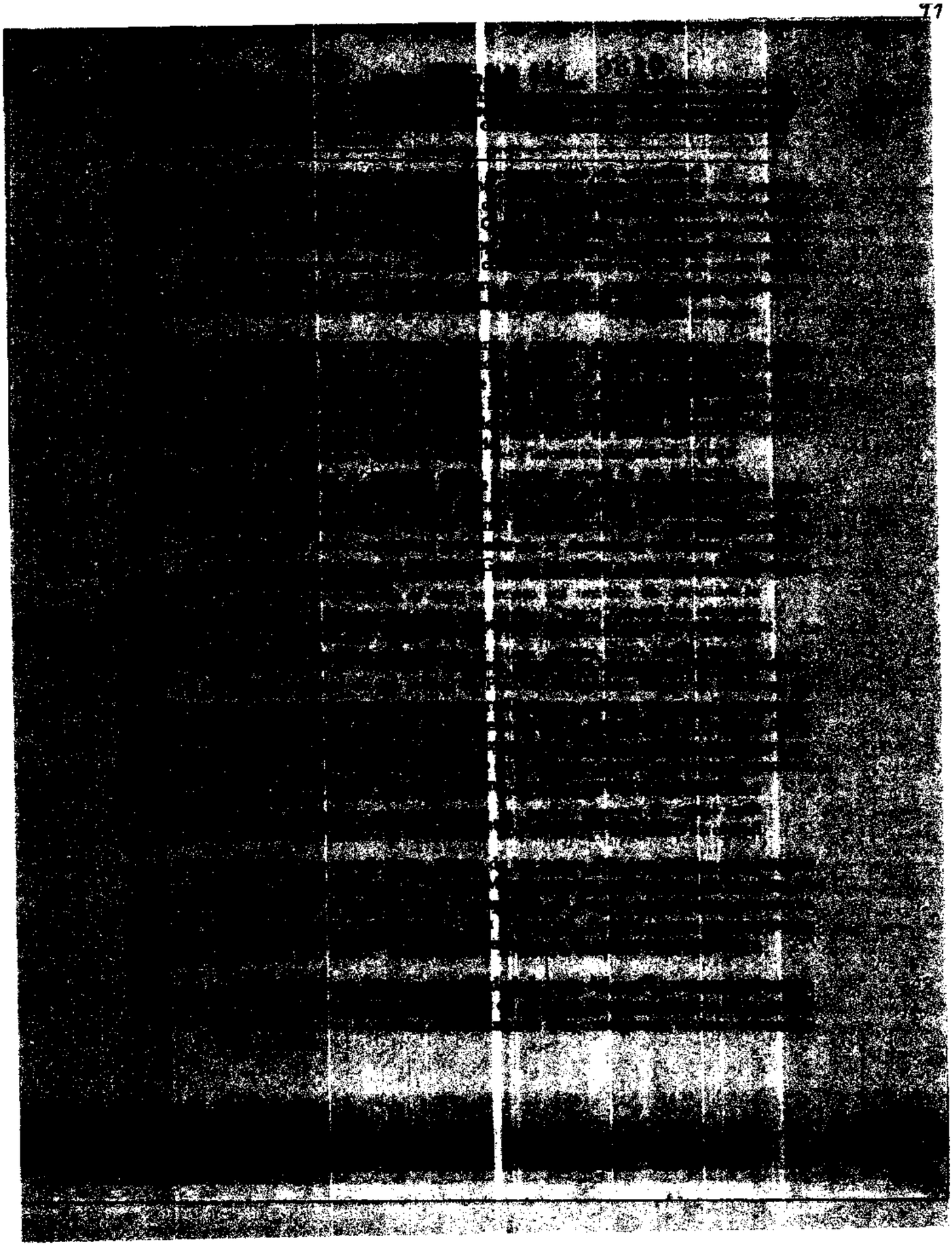
3. Construcción de [redacted]

4. Construcción de un corredor vial de dos [redacted]

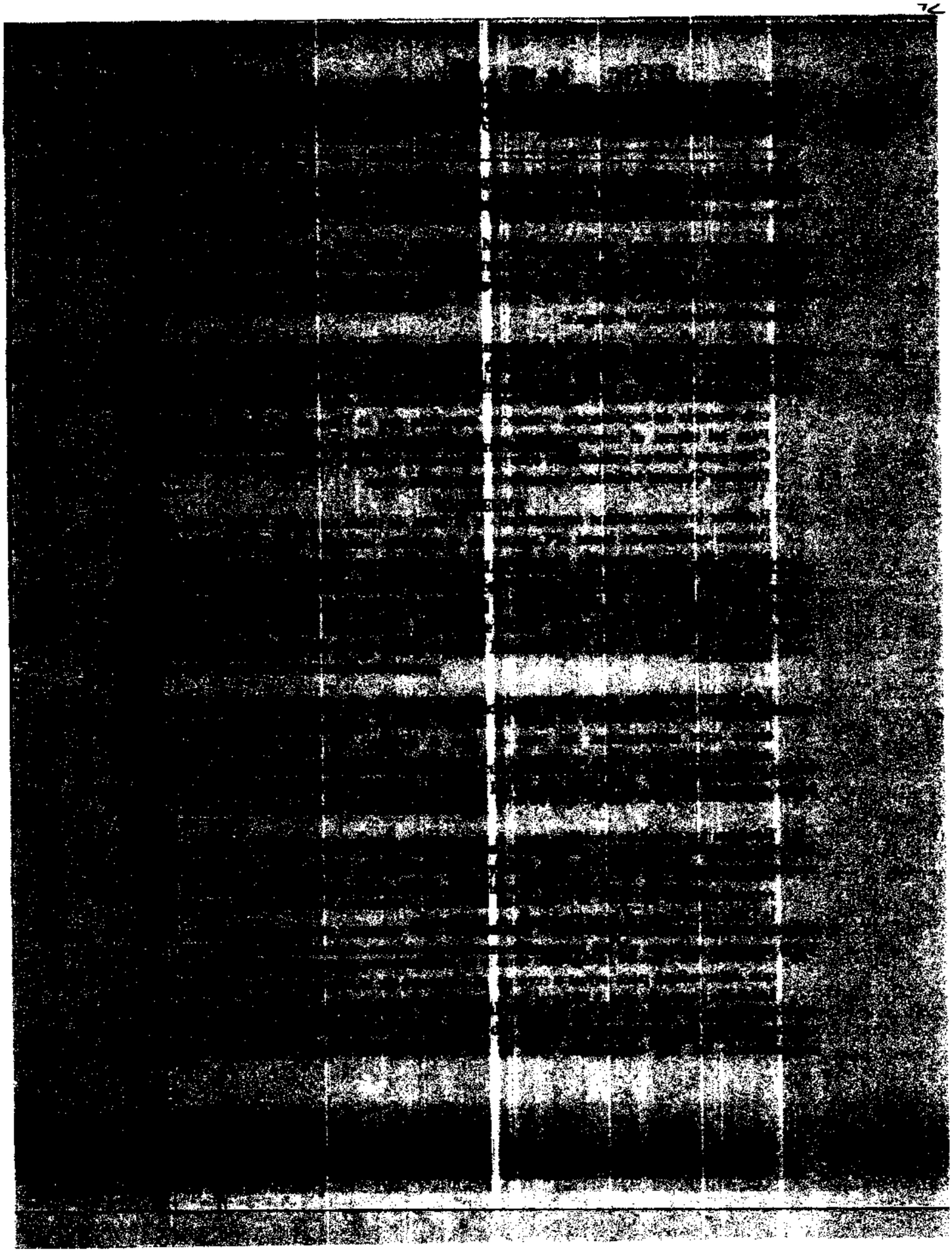
Que mediante oficio número [redacted] [redacted]

1. [redacted]

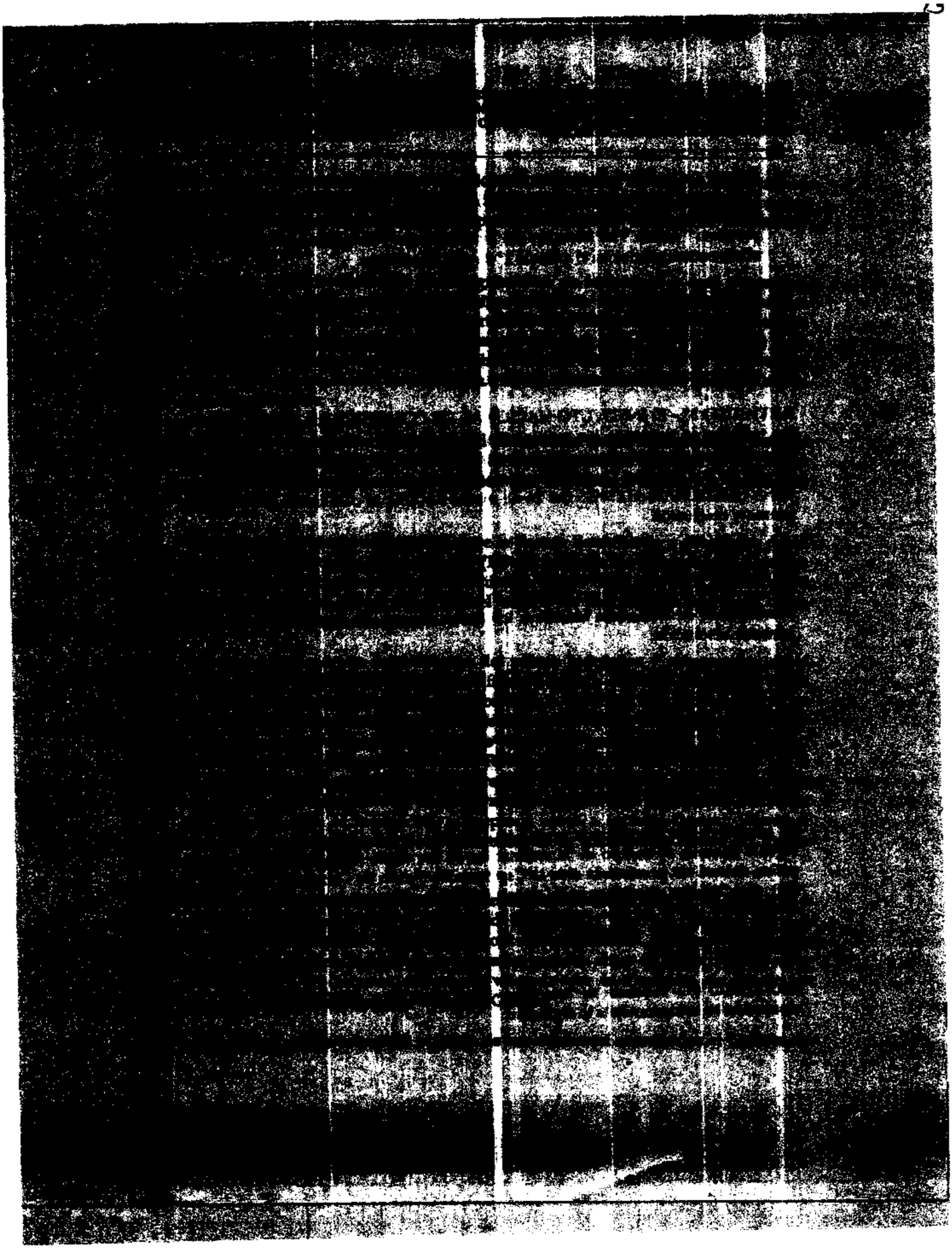
2. Es necesario que el solicitante realice [redacted]

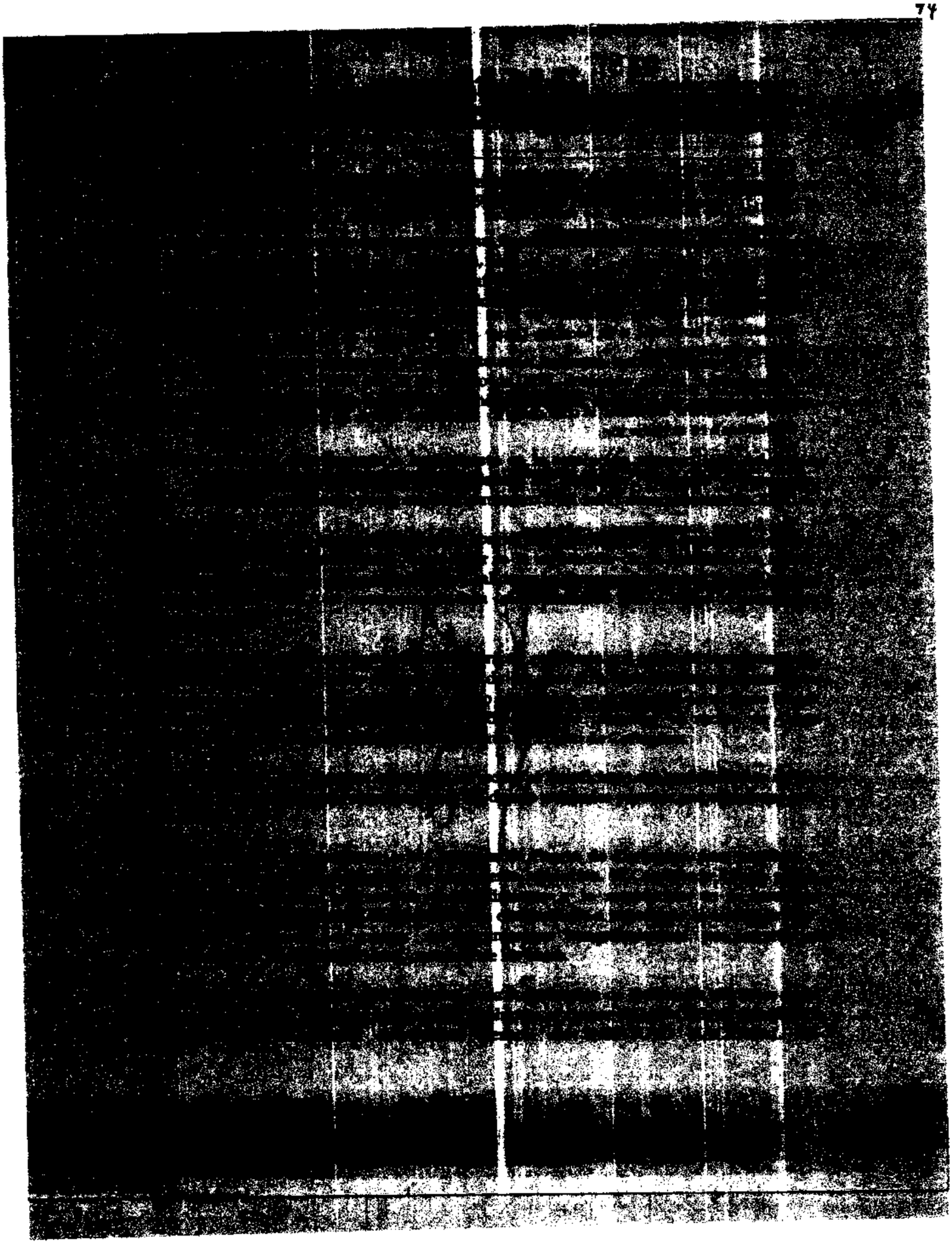


[illegible]



[illegible]





[redacted]

95

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES

Subdirección de Evaluación y Seguimiento

406

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES.
25/09/2014 16:15 FOLIOS:2 ANEXOS:1
AL CONTESTAR CITE: 4120-E2-48033
TIPO DOCUMENTAL:OFICIO
REMITE:GRUPO ARCHIVO Y CORRESPONDENCIA
DESTINATARIO:CONSEJO DISTRITAL CARTAGENA DE INDIAS

Bogotá D.C.,

Señora
YERLY DEL ROSARIO ALVAREZ JAVES
Secretaria General
CONSEJO DISTRITAL CARTAGENA DE INDIAS
Avenida del Arsenal, Edificio Galeras de La Marina No. 1-08
Tel: (5) 6648469 - 6648466
Cartagena

Asunto: Radicado 4120-E1-48033 del 09 de septiembre de 2014. Obras Anillo Vial-Malecón Barrio de Crespo.

Respetada Señora:

En atención a la solicitud presentada mediante el radicado del asunto, le informamos que una vez verificado nuestro Sistema de Información de Licencias Ambientales – SILA, se encontró bajo el expediente LAM4457 el proyecto de *"Anillo Vial-Malecón Barrio de Crespo"*, cuyo beneficiario y responsable de las obligaciones de carácter ambiental que de él se derivan es el Consorcio Vía al Mar.

Al efecto, mediante la Resolución No. 1630 del 24 de agosto de 2009, el entonces Ministerio del Medio Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, otorgó la correspondiente Licencia Ambiental al proyecto en mención, en la cual se estableció:

"(...)

ARTÍCULO SEGUNDO.- *La presente licencia ambiental tiene las siguientes características y autoriza la realización de las siguientes actividades, así:*

1) Los componentes generales del proyecto son:

a) ***Sistema Vial:*** *El proyecto contará con una solución vial de dos calzadas con cuatro carriles en una longitud aproximada de 2.200 m, intercomunicando la Vía al Mar – Ruta 90 A con la Av. Santander de la ciudad de Cartagena. En su tramo central el sistema vial estará conformado por un deprimido de aproximadamente 800 m incluidas las zonas de transición. Los tramos restantes tendrán una banca estándar en terraplén, base, sub-base y capa de rodadura.*

b) ***Intersecciones:*** *Implementación de dos intersecciones: 1) con la Av. Santander, garantizando la continuidad del tráfico proveniente de la Vía al Mar y todos los giros requeridos de movilidad; y 2) con la calle 70 del barrio Crespo, únicamente habilitada para eventos extraordinarios."*

Si bien en la Licencia ambiental no se tiene detallado el tipo de intersección, una vez verificada la información entregada en el Estudio de Impacto Ambiental EIA, radicado 4120-E1-40744 del 16 de abril del 2009, en lo que respecta a la descripción del proyecto (capítulo 2, numeral 2.4, ítem 2.4.1, página 2-23), el concesionario propuso que:

"(...)

Para la intersección con la Av. Santander se plantea la siguiente solución como la óptima:

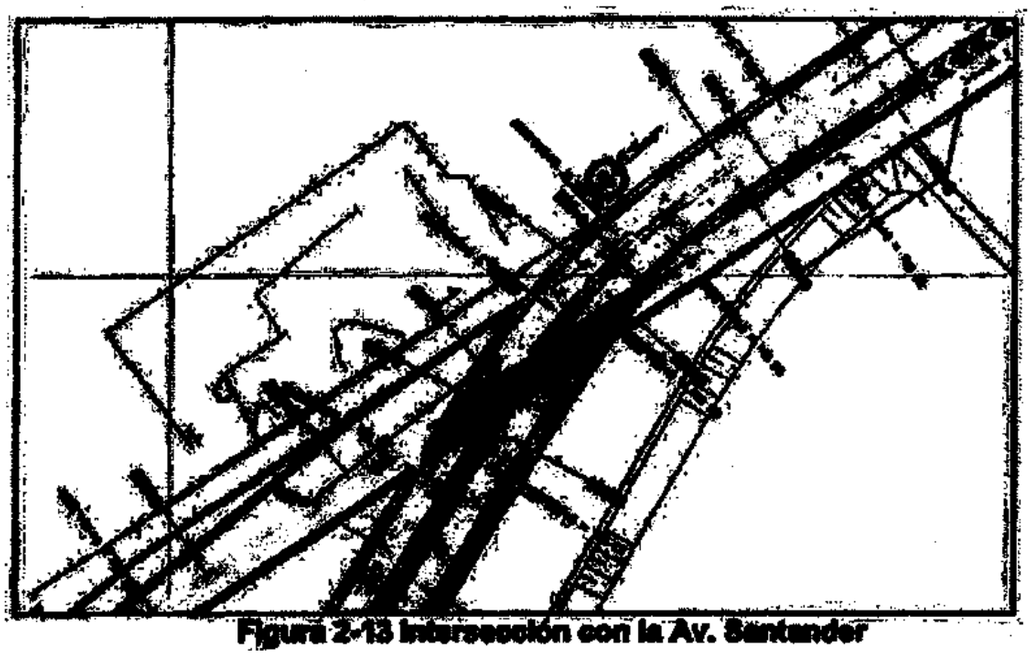


Figura 2-13 Intersección con la Av. Santander

(...)

Con base en la información entregada por el Concesionario en su debido momento, se evidencia que desde el inicio siempre se tuvo contemplado como intersección la construcción de un puente sobre la Av. Santander, y es de aclarar que la ANLA dentro de sus funciones no evalúa técnicamente los diseños planteados.

Por lo anterior y como lo estipula el:

> *"**ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO.**- La Licencia Ambiental que se otorga mediante esta providencia, ampara únicamente las obras o actividades descritas en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Plan de Manejo Ambiental presentado y en la presente Resolución. Cualquier modificación en las condiciones de la Licencia Ambiental, al Estudio de Impacto Ambiental o al Plan de Manejo Ambiental, deberá ser informado inmediatamente a este Ministerio para su evaluación y aprobación.*
>
> *Igualmente se deberá solicitar y obtener la modificación de la licencia ambiental cuando se pretenda usar, aprovechar o afectar un recurso natural renovable o se den condiciones distintas a las contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en la presente resolución."*

El consorcio Vía al Mar no ha generado ningún incumplimiento con la construcción de las obras que se enmarcan dentro de la Resolución 1630 del 24 de agosto de 2009, y que las mismas se encuentran descritas dentro del contenido del EIA radicado 4120-E1-40744 del 16 de abril del 2009.

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES

Subdirección de Evaluación y Seguimiento

408

Con respecto a los programas del Plan de Manejo Ambiental, en la Resolución No. 1630 del 24 de agosto de 2009 artículo quinto, quedaron aprobadas las medidas de manejo ambiental propuestas por la empresa CONSORCIO VIA AL MAR, en lo que respecta a la Ficha No. 5 – MANEJO MORFOLOGICO Y PAISAJISTICO, la cual tiene como objetivo establecer medidas para permitir la recuperación del corredor vial bajo los lineamientos paisajísticos propios del área de influencia directa del proyecto.

En ese orden de ideas la anterior ficha del Plan de Manejo mencionada contempló el manejo del impacto por contaminación visual y el de conflicto con comunidades e instituciones, por tal razón dicha ficha del Plan de Manejo deberá ser implementada en lo que respecta a los impactos generados por cambios en el paisaje, que son generados por todas las obras que se encuentran en el área de influencia directa del proyecto y que fueron aprobadas mediante la Resolución No. 1630 del 24 de agosto de 2009.

Finalmente, nos disculpamos por no poder asistir a esta convocatoria, en atención a la dinámica de cambios que se están suscitando al interior de esta entidad.

Cordialmente,

MAURICIO MALDONADO CHAYA
Subdirector de Evaluación y Seguimiento ANLA

CC: LAM4457

Elaboró: Orlando Felipe Carvajal Diaz – Ingeniero Civil ANLA,
Revisó: Luis Enrique Sanabria – Gestor y Orientador Técnico Tema Vial – ANLA
Aprobó: Santiago Rolón Domínguez- Coordinador Sector Infraestructura- ANLA
Fecha: Septiembre 23 de 2014

Jueves viistió de blanco a La Habana. Más de un millón de personas en la Plaza de la Revolución.

Manfred Reyes Villa: la Constitución debe cambiar.

Ciudad México en crisis por la basura.

El talent ya está en Bogotá listo para sumarse a Millonarios.

Marzo 13 de 2008

Construirán en Cartagena vía por debajo de la playa

Germán Danilo Hernández / Corresponsal Cartagena / Terra Colombia

Una vía subterránea que pasará frente a las playas del barrio Crespo, se convierte en uno de los proyectos urbanísticos mas ambiciosos que emprende la ciudad heróica y con él se cierra una fuerte disputa entre varios sectores de la comunidad por las alternativas que habían sido planteadas como solución al caos que presenta ese estratégico sector, donde confluyen el acceso terrestre desde Barranquilla y el aeropuerto Rafael Núñez.

El proyecto cuenta con la aprobación del Ministerio del Transporte y será socializado el próximo lunes en una reunión que contará con la participación del presidente de la República Álvaro Uribe, varios de sus Ministros y las autoridades de la ciudad heróica.

Es la primera obra de su género que se ejecutará en Cartagena y concilia todos los aspectos técnicos, económicos, jurídicos, sociales, ambientales y políticos para el acceso del tráfico proveniente de la Vía al mar, dijeron a Cambio voceros del Consorcio encargado de su ejecución.

Tras una fuerte confrontación entre vecinos por las intenciones de construir una vía sobre las playas de Crespo o ampliar la existente por el centro del barrio, El consorcio Vía al Mar optó por un proyecto más complejo, cuyo diseño es de talento cartagenero, aun reservado.

Se trata de un corredor vial de 50 metros de ancho, con un frente de playa de 1.550 metros, de los cuales 800 metros van enterrados, que unirá el anillo vial con la Avenida Santander.

Este tramo estará complementado con 450 metros de una curva horizontal que sirve de acople con la vía existente, y luego del túnel habrá un trayecto de 350 metros que empalmarán con la Avenida Santander, lo que equivale a una extensión global de 2.400 metros.

NOTAS RELACIONADAS
- Por fallas desmontan estructura del que sería edificio más alto Colombia
- Buque escuela 'Cuauhtémoc' de México abrió puertas al público en Cartagena

OTRAS TITULARES
- Uribe reitera mano dura contra guerrilla pero insta a la paz
- Empezó reunión entre Uribe y los Magistrados de la Corte
- Ordenan arresto del Ministro de Protección Social
- Nicaragua se solidariza con Ecuador por ataque colombiano
- Francia suspende labor de mediación para buscar un Acuerdo Humanitario con las Farc

delicio.us Facebook Technorati
My Yahoo! Menéame Freaquí

El proyecto se ejecutará con inversión privada y los mecanismos de administración están en proceso de concertación con las autoridades locales, al igual que la ejecución de obras complementarias, entre las que se cuentan:

1. Construcción de espolones rompeolas.

2. Rellenos artificiales en un área aproximada de 2.400 mts. por 200 mts.

3. Construcción de la vía de transición a 4 carriles en terraplén desde el PR+500 aproximadamente de la Vía al Mar en una longitud cercana a los 450 mts.

4. Depresión de la vía al túnel en una longitud aproximada de 400 mts. (120 mts de transición aproximadamente).

5. Túnel en estructura de concreto reticular o aporticada de aproximadamente 800 mts. de longitud. Dimensiones aproximadas del túnel de acuerdo con el siguiente esquema (pueden variar sustancialmente).

¿Ha sido testigo de una noticia? Puede enviarnos su testimonio (fotografías, videos, audios o textos) a través del servicio Ud reportera de Terra Colombia. En función de todos los trabajos recibidos publicaremos una selección en nuestro sitio, con los créditos correspondientes.

[redacted]

A Cartagena y Barranquilla las unirá una doble calzada por la Vía al Mar

Ayer, el presidente Alvaro Uribe 'bautizó' el megaproyecto que, inicialmente, demanda de una inversión de 400.080 millones de pesos.

Este contempla la construcción de un túnel que servirá de acceso a los vehículos que vienen de Barraquilla a Cartagena, y que empalma el también llamado Anillo Vial con el barrio de Crespo.

Serán 800 metros por debajo de la playa del barrio, lo que contribuirá a la descongestión de la calle 70, que es hoy un caos por el desarrollo urbano y turístico de La Boquilla, corregimiento de la Zona Norte de la ciudad, y otros corregimientos costeros.

Para darle el 'bautizo' a este megaproyecto vinieron ayer a Cartagena el presidente Álvaro Uribe; su ministro de Transporte, Uriel Gallego; el de Minas y Energía, Hernán Martínez; así como el alcalde de Barranquilla, Alejandro Char; y el gobernador del Atlántico, Eduardo Verano, entre otras autoridades.

Una reunión para conocer sobre el megaproyecto se celebró en el hotel Las Américas, y en ella también estuvieron el gobernador de Bolívar, Joaco Berrio; y la alcaldesa Judith Pinedo.

Las obras incluyen la construcción en la zona costera de Crespo de 49 mil metros cúbicos de espolones; playas estables de 75 metros, para que cuando sube la marea se reduzcan 25 metros; y la construcción de un parque, encima de la zona donde va el túnel que tendrá cuatro carriles.

Otro plan que contempla el proyecto es la ampliación del puente de La Bocana, a la entrada de La Boquilla; así como la rehabilitación y optimización de los otros puentes que se encuentran a la salida de Cartagena hacia Barranquilla.

En el tramo de entrada de Barranquilla, en la autopista de Puerto Colombia, el sitio de mayor accidentalidad de la Vía al Mar, se planea una inversión de ampliación para facilitar el tráfico vehicular.

Nada más los trabajos del túnel de Crespo tiene un costo de 60 mil millones de pesos. Otros 60 mil millones se deben invertir para la rehabilitación de los puentes de La Boquilla.

Tres años de plazo

Se estima que esta megaobra se desarrolle en tres años y debe ponerse en ejecución, inicialmente la parte de la entrada a Cartagena por Crespo, una vez el Ministerio del Medio Ambiente apruebe la licencia ambiental que requieren las obras de intervención.

El Gobierno Nacional considera la entrada a Cartagena por Crespo uno de los mayores problemas de tipo vial que tiene no sólo la Costa Caribe, sino el país, sobre todo en temporadas de turismo. Los estudios indican que por este tramo circularán unos 35 mil autos.

La fórmula de financiación dependerá de recursos fiscales contingentes del Gobierno Nacional, la ampliación hasta de un 60 por tiempo del tiempo de concesión y el aumento del flujo vehicular.

La alcaldesa Pinedo dijo que la doble calzada Cartagena-Barranquilla y su empalme con la Avenida Santander devolverá a los vecinos de Crespo la tranquilidad perdida hace varios años, cuando la Vía del Mar convirtió a este barrio en la puerta de entrada a Cartagena.

El proyecto completo contempla la recuperación del amoblamiento y los espacios públicos de la Calle 70, la ampliación de la Vía del Mar (Ruta 90A) a una autopista de doble calzada, con control total de accesos y la infraestructura necesaria para brindar a los usuarios comodidad y seguridad en una longitud de 99 kilómetros.

También provee la infraestructura requerida para atender la operación y los volúmenes de tráfico que ingresan a Cartagena por esta ruta y brinda una solución integral a los problemas de ordenamiento urbano, protección costera y movilidad que afectaron a Crespo, cuando se habilitó este acceso a la ciudad.

CARTAGENA

Publicación elcimpo.com | Sección Otros | Fecha de publicación 17 de marzo de 2008 | Autor

EL UNIVERSAL

411

Costas y líos

ÓSCAR COLLADOS | ÓSCAR COLLADOS | @ElUniversalCtg (https://twitter.com/ElUniversalCtg) |
3 de Octubre de 2009 12:00 am |

Hace más de dos años me opuse al proyecto de construir una carretera por el frente de playa de Crespo.

El proyecto contemplaba la posibilidad de comunicar a la Avenida Santander con el Anillo Vial, dando así solución a un grave problema: el flujo vehicular desde la Zona Norte hacia el Centro de Cartagena y viceversa.
El problema, por supuesto, necesita solución. Me opuse a dicho proyecto basándome en investigaciones ambientales y urbanísticas hechas en países menos arbitrarios que el nuestro en sus leyes, basándome también en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad. Por todas partes, menos en la Colombia que busca prosperidad sin medir los efectos sociales y ambientales, se ha vuelto norma universal impedir la construcción de "estructuras permanentes" en las costas.
Enrique Peñalosa y vecinos organizados de Crespo nos acompañaron en la iniciativa. Algunos refunfuñaron afirmando que yo quería tener "playa privada" frente a mi propiedad, y que Peñalosa no era nadie para venir a dar consejos, pese a ser consultado internacionalmente y con frecuencia en asuntos urbanísticos.
Siempre respondí que yo no tenía intención de defender "playa privada", añadiendo que no tenía ni tengo propiedad inmobiliaria alguna, ni en Crespo ni en ningún lugar de Colombia. Esas playas son de uso masivo y popular los fines de semana, como otras de la ciudad.
Me opongo a la pretensión de privatizar todo espacio de uso y disfrute público, bajo la fórmula que sea, incluida la concesión de uso comercial, la más depredadora de todas. La administración debe velar con imaginación y autoridad para que el uso y la calidad de esos espacios sean correctos y no delegar en particulares el cumplimiento de esas funciones.
Nunca olvidaré (porque viví allá casi dos décadas) que el negocio inmobiliario y hotelero que trajo riqueza y "desarrollo" a la costa mediterránea, es hoy motivo de alarma por los daños irreversibles que ha causado a esa próspera franja.
Mi oposición al proyecto sirvió entonces para que me acusaran, desde un noticiero radial, de "querer quedarme con unas tierras de Crespo". Yo era el "que se quiere robar las tierras de Crespo", insistía el locutor. Por eso me vi obligado a presentar una denuncia por injuria y calumnia contra el "periodista" y su programa. ¡Desde hace 15 meses espero que la Fiscalía de Cartagena diga algo sobre el caso!
En columna del domingo pasado, Enrique Santos Calderón se mostró preocupado por los resultados de la encuesta de percepción hecha por "Cartagena cómo vamos" y por el drástico bajón que había sufrido en la percepción ciudadana la gestión de la alcaldesa.
El columnista mencionaba el famoso túnel de Crespo, alternativa adoptada por el Gobierno nacional. En teoría, sería una solución razonable. En este punto, debo decir y repetir que no tengo nada que ver con esa solución. Al igual que Santos, me preocupa la poca claridad que ha habido en la socialización del proyecto.

*Escritor. Premio Nacional de Periodismo Simón Bolívar a "mejor columna de opinión" (2002 y 2003). Doctor Honoris Causa en Literatura, Universidad del Valle.

salvoicante@gmail.com (mailto:salvoicante@gmail.com)

[redacted]

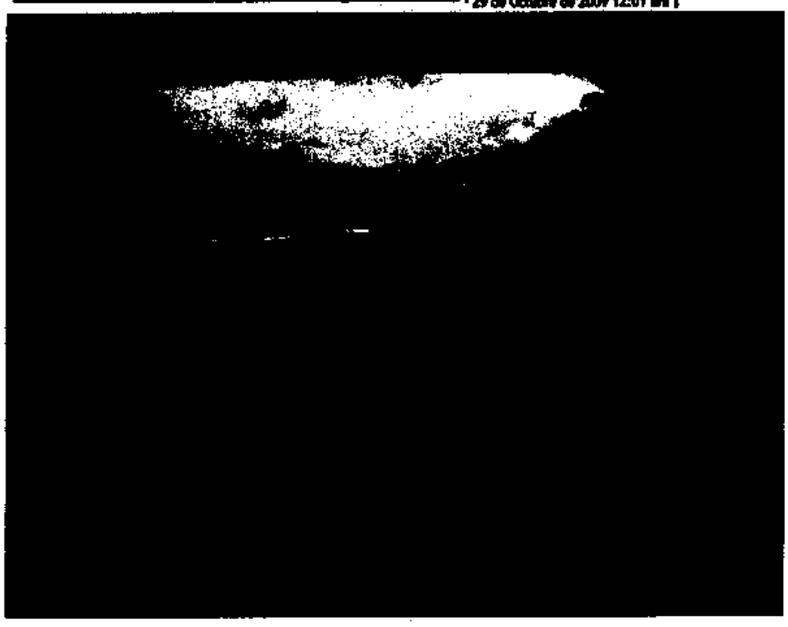
101

412

EL UNIVERSAL

Obras del Túnel de Crespo valdrían $100 mil millones y durarían tres años

MIGUEL MONTES CAMACHO (http://www.eluniversal.com.co/perfiles/miguel-montes-camacho)
@miguelmontesc (https://twitter.com/miguelmontesc) | Cartagena, Colombia | 29 de Octubre de 2009 12:01 am |



Cerca de $100 mil millones valdría la construcción del denominado túnel de Crespo, que se financiará con recursos de presupuesto nacional.

El director de este proyecto, Juan Clímaco Gómez, dice que el inicio de estos trabajos depende de la expedición de un permiso de la Dirección General Marítima que ya está en trámite pero que no se sabe cuando se aprobará.
Gómez afirma que "el Distrito no va a tener que aportar recursos, no habrá cobro por valorización y tampoco se afectará ningún predio".
El Consorcio Vía al Mar, a cargo de este proyecto, prevé que la ejecución de estos trabajos dure tres años aproximadamente y anuncia que este comenzará por el relleno de las zonas contiguas al mar por las que pasará la vía nueva.

VÍA COMPLETA
La vía nueva tendrá 2.450 metros de doble calzada que se inician unos 100 metros después de la Bocana (sentido Boquilla - Crespo), por donde se abre hacia el mar y continúa hasta llegar al frente urbano de Crespo.
En este punto se construirá un túnel que desemboca en inmediaciones del Centro Recreacional Comfenalco, de donde saldrá un tramo que conectará a través de un puente con la Avenida Santander.
En la parte superior del túnel se construiría un parque para el disfrute de la comunidad.

102

Juan Climaco Gómez aclara que la vía quedará separada más de 50 metros del mar, que es más o menos la distancia que hay entre las playas de Bocagrande y la Avenida del Malecón de este barrio. El proyecto, que ocupa un total de 30 hectáreas, pretende descongestionar la Calle 70 de Crespo y recibir el flujo vehicular alto que proveniente de la Zona Norte de Cartagena.

0 0 g+1 0

243

[redacted]

Comentarios

MANUEL PEREIRA ... comentó el Jue, 10/29/2009 - 05:46
Ecxelente noticia,esperemos

Votos (/cartagena/actualid tunel-de-crespo-vald millones-y-durarian rate=waMVzpOCrwz9 flzF-hAYqdseL 0

Votos (/cartagena/a valdrian-100-mi rate=1daDLE1PnNUIV

Ecxelente noticia,esperemos que sea lo mas pronto,ya que nuestra ciudad se merece estas obras y mucho mas,por la cantidad dinero que le aporta al estado,y por ser patrimonio de la humanidad que es otro aporte a que tiene derecho,y que los ingenieros y trabajadores rasos sean el 60 por ciento de nuetra región.

MANUEL PEREIRA ... comentó el Jue, 10/29/2009 - 05:56
Que sea realidad,y que no se

Votos (/cartagena/ac valdrian-100-mi rate=sfHVj8Tsc6yHom

Votos (/cartagena/ cresp0-valdrian-100- rate=LmgLYn6trRmrlo

Que sea realidad,y que no se alargue el tiempo de tres años a cinco o se paralicen las obras esto dará fuente de trabajo a nuestra gente de Cartagena y la costa atlantica.

JORDI comentó el Jue, 10/29/2009 - 06:40
Estoy completamente de

Votos (/cartagena/ac valdrian-100-mil rate=cqM4Jk_uyiqrWz

Votos (/cartagena/ac valdrian-100-mil rate=Zfkar4dNx2VTlyA

Estoy completamente de acuerdo con el Sr. Manuel Pereira. Es una gran obra para la ciudad y que beneficia a todos sus habitantes por el volumen de la obra , dando trabajo a muchas familias de la ciudad. ¡ Ojala la veamos realizada.....

SHM comentó el Jue, 10/29/2009 - 06:56
CORRECCION: LA VIA COSTARA

Votos (/cartagena/act valdrian-100-mil- rate=ap0iVkxCI31HnBi

Votos (/cartagena/a

[redacted]

Comunicados de Prensa

Discursos del Alcalde

Declaraciones Oficiales

Agenda de actividades

Recorridos por Barrios

[redacted]

Solicitar Entrevista

Material Digital

Acreditaciones a Eventos

Número de Visitas
0 3 7 4 5 4 8

Comunicado de Prensa

Socializado el Anillo Vial de Crespo.

miércoles, 10 de febrero de 2010

Las obras del túnel de Crespo serán una realidad y no le costarán ni un peso al Distrito.

Con la presencia de más de 200 vecinos del barrio Crespo, la Alcaldesa Judith Pinedo Flórez socializó el proyecto final "Anillo vial de Crespo", que se comenzará a ejecutar este año.

La Alcaldesa aseguró que este proyecto no solo representa ventajas para el sistema vial, sino grandes beneficios para el desarrollo de toda la región como lograr el total descongestionamiento de la calle 70 y todo el barrio de crespo, así como la construcción de 35 hectáreas entre zonas verdes y playa, infraestructura peatonal y de ciclovía para actividades deportivas.

El Túnel tendrá una longitud de 1 kilometro y será la primera obra de este tipo construida en el país, su inversión es de 126 mil millones de pesos y será financiada económicamente en su totalidad por el Gobierno Nacional.

"Este proyecto no le cuesta ni un peso a la ciudad. Aquí se demuestra que cuando se hace una buena gestión los recursos se pueden conseguir para invertir en el desarrollo de las comunidades, eso es lo que hemos hecho, trabajar fuertemente con el Gobierno Nacional para buscar dineros que nos garanticen tener una solución vial y social definitiva en Crespo", aseguró la Alcaldesa.

Esta nueva estructura comunicara la Vía al Mar con la Avenida Santander por la playa. Las obras serán lideradas por el consorcio Vía al Mar.

Pinedo Flórez dijo que esta fue una propuesta que nació de los vecinos quienes querían una solución a los problemas vehiculares y de salud que tenían constantemente en la calle 70. "Ya nosotros nos habíamos reunido en varias ocasiones con los vecinos informándoles como se iba desarrollando las gestiones, ya hoy, estamos mostrándoles los diseños finales e invitándolos a que nos acompañen en la construcción de esta gran obra para la ciudad", afirmó la Mandataria.

El Proyecto

El proyecto consiste en el ensanche del litoral del frente marítimo del barrio Crespo con el propósito de establecer tres zonas con los siguientes objetivos:

Área de protección ambiental de acuerdo con el P.O.T de la ciudad con un ancho promedio entre 30 y 50 mts para la construcción de obras de mitigación y desarrollo social (parque lineal)
Corredor vial de aproximadamente 30 mts para la construcción de la vía de dos calzadas y cuatro carriles donde se incluye el deprimido y las áreas de intersección con la Av. Santander y la Calle 70.
Zona de playas estabilizadas con un ancho de playa seca promedio de 60 mts y obras de protección costera.

El proyecto contará con dragados y rellenos para la zona de protección ambiental y desarrollo social de aproximadamente 480.000 mts3., además con la construcción de siete espolones y de un muro de protección marginal paralelo al corredor vial.

En la obra se realizarán todas las instalaciones eléctricas, mecánicas e hidráulicas (suministro de agua, alcantarillado e infraestructura de drenajes) que se requieren para su óptimo comportamiento y funcionalidad.

Sistema vial

Desde el punto de intersección con el sistema arterial de la ciudad, el Anillo Vial de Crespo inicia con un distribuidor a desnivel con la Av. Santander elevando la calzada de esta hacia el semideprimido.

Proyecto urbano

Este proyecto contempla también un "Paseo Marítimo Turístico y Cultural" donde se tendrá una playa turística

104

estable durante todo el año y con la infraestructura instalada y sostenible para la actividad social, un parque lineal y un paseo marítimo entre el frente urbano, la superficie del semideprimido y la superficie de los espolones.

415

ÚLTIMOS COMUNICADOS

jueves, 07 de mayo de 2015
Escuela de Gobierno supera meta de capacitación a servidores públicos del Distrito

jueves, 07 de mayo de 2015
'Cartagena de Indias con potencial para turismo de parques temáticos y atracciones': Zully Salazar Fuentes

jueves, 07 de mayo de 2015
DADIS cierra definitivamente Restaurante Doña Acela en Manga

jueves, 07 de mayo de 2015
Villa Olímpica contará con un parque modelo

jueves, 07 de mayo de 2015
Distrito inauguró Frente de Seguridad en la urbanización Portales de La Cordialidad

416

Debate por construcción del túnel de Crespo en Cartagena

Hay quienes se oponen porque su construcción y mantenimiento es muy costoso, mientras que los defensores aseguran que descongestionará esta zona de la heroica.

El túnel de Crespo, que constituye la finalización de la doble calzada Barranquilla-Cartagena por la Vía al Mar, se comenzará a construir antes de que termine el actual gobierno, a pesar de las tímidas oposiciones que ha tenido en Cartagena.

El paso que hacía falta, el permiso de construcción de la Dirección General Marítima (Dimar), se solventó la semana que pasó, y enseguida los directivos del Consorcio Vía al Mar, operadores del proyecto, anunciaron que en unos 15 días se iniciarán los trabajos de la nueva vía que bordeará un tramo de playa y que unirá carretera al Mar con la avenida Santander, finalizando con un tramo de 800 metros de un túnel.

El proyecto permitirá, según defensores, descongestionar de una vez por todas la calle 70 del barrio Crespo, la cual sufre de frecuentes embotellamientos en las temporadas altas de turismo, además de los problemas de ruido.

También contempla un corredor vial de aproximadamente 30 metros de ancho, de dos calzadas y cuatro carriles, con dos intersecciones que conectarán con la Avenida Santander y la Calle 70.

Y aunque la construcción del túnel ha tenido serios opositores poco a poco las voces se han ido silenciando. Uno de los opositores es el presidente de la Sociedad de Arquitectos e Ingenieros de Bolívar (Siab), Uriel Pájaro, quien explicó que quedarían recursos para ampliar la carrera 70 y para unir la Vía al Mar con la Vía Perimetral, un gran avance para la movilidad.

"Para poder mantener en buen estado el túnel, se requiere de plantas eléctricas, alumbrados especiales, equipos de bombeo, extracción de gases, cámaras de seguridad, y eso es costoso", aseguró.

Por su parte, voceros del Consorcio Vía al Mar anunciaron que, una vez obtenido el permiso de parte de la Dimar, inician los trabajos para dragar y rellenar en los sitios donde se construirán los siete espolones que conformarán la protección costera de la zona y los que permitirán ampliar el metraje de playas, previos requisitos exigidos por la Ley.

Con el permiso de la Dimar los trabajos iniciales tienen que ver con la explotación y acopio de las rocas que se utilizarán para el ensanche a unos 130 metros del litoral.

Según los cálculos del secretario de Infraestructura del Distrito, Antonio Flórez, la obra estará lista dentro de 3 años, y su inversión global es de $126 mil millones, financiados por el Gobierno Nacional. En contraprestación de los trabajos, se tiene prevista la ampliación de la concesión al Consorcio Vía al Mar, por un término de 30 años.

Quienes están feliz con esta noticia son los vecinos del barrio, quienes confían en que mejorará tanto su tranquilidad como su movilidad, según lo señaló Luis González, del Comité Cívico de Crespo.

JUAN CARLOS DÍAZ
CORRESPONSAL DE EL TIEMPO
CARTAGENA

Publicación eltiempo.com | Sección Colombia | Fecha de publicación 11 de junio de 2010 | Autor

417

EL UNIVERSAL

El "túnel" de Crespo

EL UNIVERSAL | @ElUniversalCtg (https://twitter.com/ElUniversalCtg) | 29 de Junio de 2010 12:00 am |

Según el Diccionario de la Real Academia Española (DRAE), un túnel es un "paso subterráneo abierto artificialmente para establecer una comunicación", pero el que construirán en Crespo no lo será en este sentido porque se asemejará más a una caja rectangular enterrada parcialmente en la arena, por la que atravesarán los vehículos entre la Santander y el Anillo Vial.

Aunque esta obra es grande e importante, apenas es un componente de la doble calzada que culminará en El Laguito, cuya terminación debería señalar el comienzo de la construcción de un puente entre Cartagena y Tierrabomba. Aunque en este medio no hay obras similares, para la ingeniería mundial ese puente no representaría ningún problema técnico.

A juzgar por todas las obras atrasadas en el país, incluidas algunas en Cartagena, uno de los retos mayores del Gobierno que entra será diseñar contratos a prueba de constructores inescrupulosos. Confiamos en que el Ministro de Transporte entrante tenga más experiencia en hacer cumplir contratos que el saliente.

La del túnel de Crespo intenta ser una solución salomónica entre mantener la carretera sobre la orilla y en línea recta, pero sin tener tráfico sobre la playa, evitando atravesar la Calle 70 de Crespo, un tapón que ya es ingobernable, con toda clase de negocios no residenciales que hacen lo que se les antoja, especialmente los de transporte hacia Barranquilla, que ocupan las calzadas impunemente a manera de terminales.

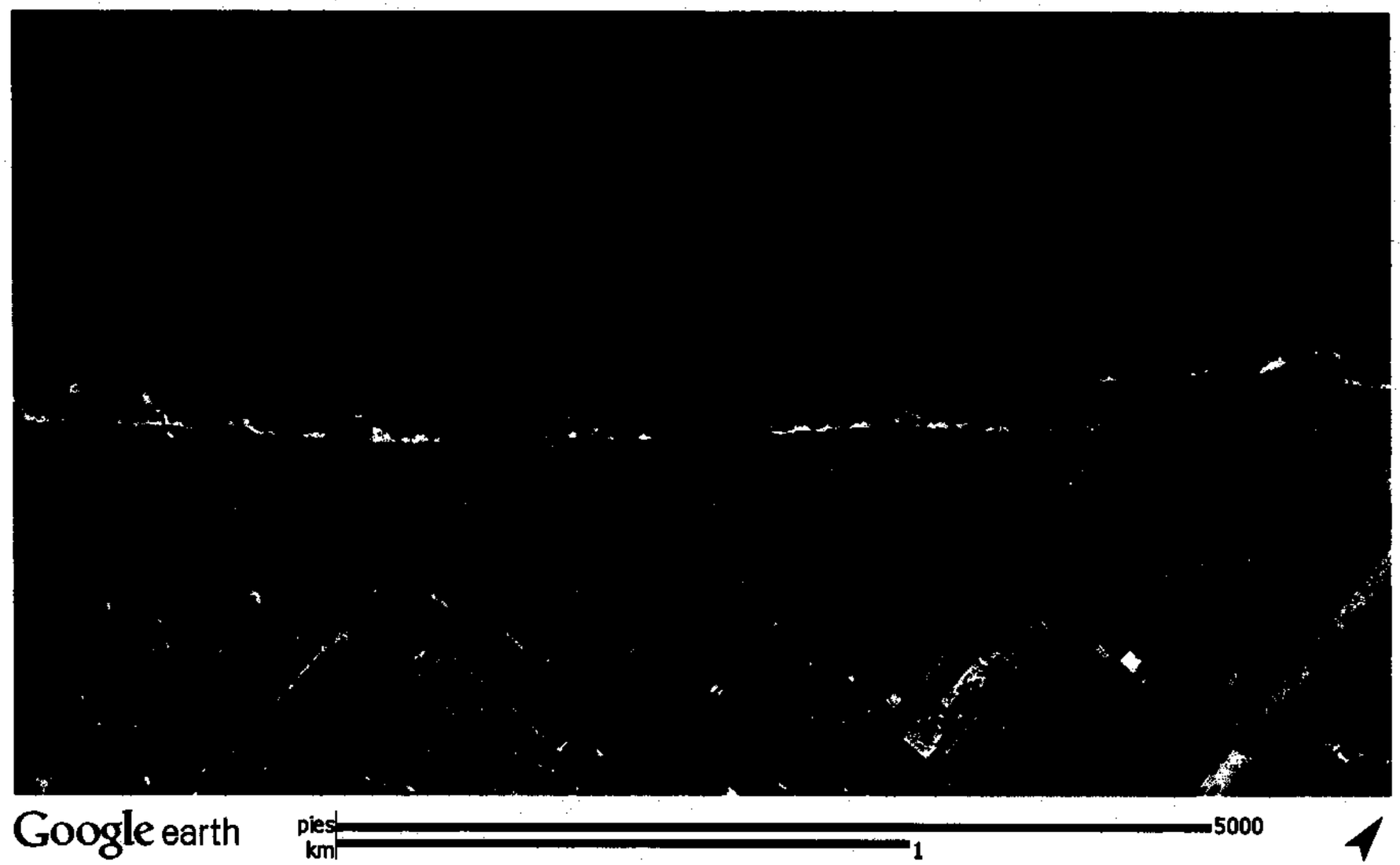
Por su parte, los buses también ratonean allí, y los taxis y autos particulares se detienen y hasta se aparcan sobre cualquiera de los carriles. La Calle 70 ya es el caos al que le temían algunos vecinos cuando se comenzó a hablar de ampliarla para unir la Santander al Anillo Vial hace algunos años.

Las autoridades deberían meterle mano al desorden de la 70 de todas maneras y cuanto antes, porque aunque se le quite el tráfico que usará el túnel, se necesita orden allí, especialmente si Cartagena espera crecer en turismo. Como vamos, está vía se infartará a pesar del túnel y atrancará al aeropuerto, que aún tiene una vida larga por delante antes de pensar en el megaaeropuerto.

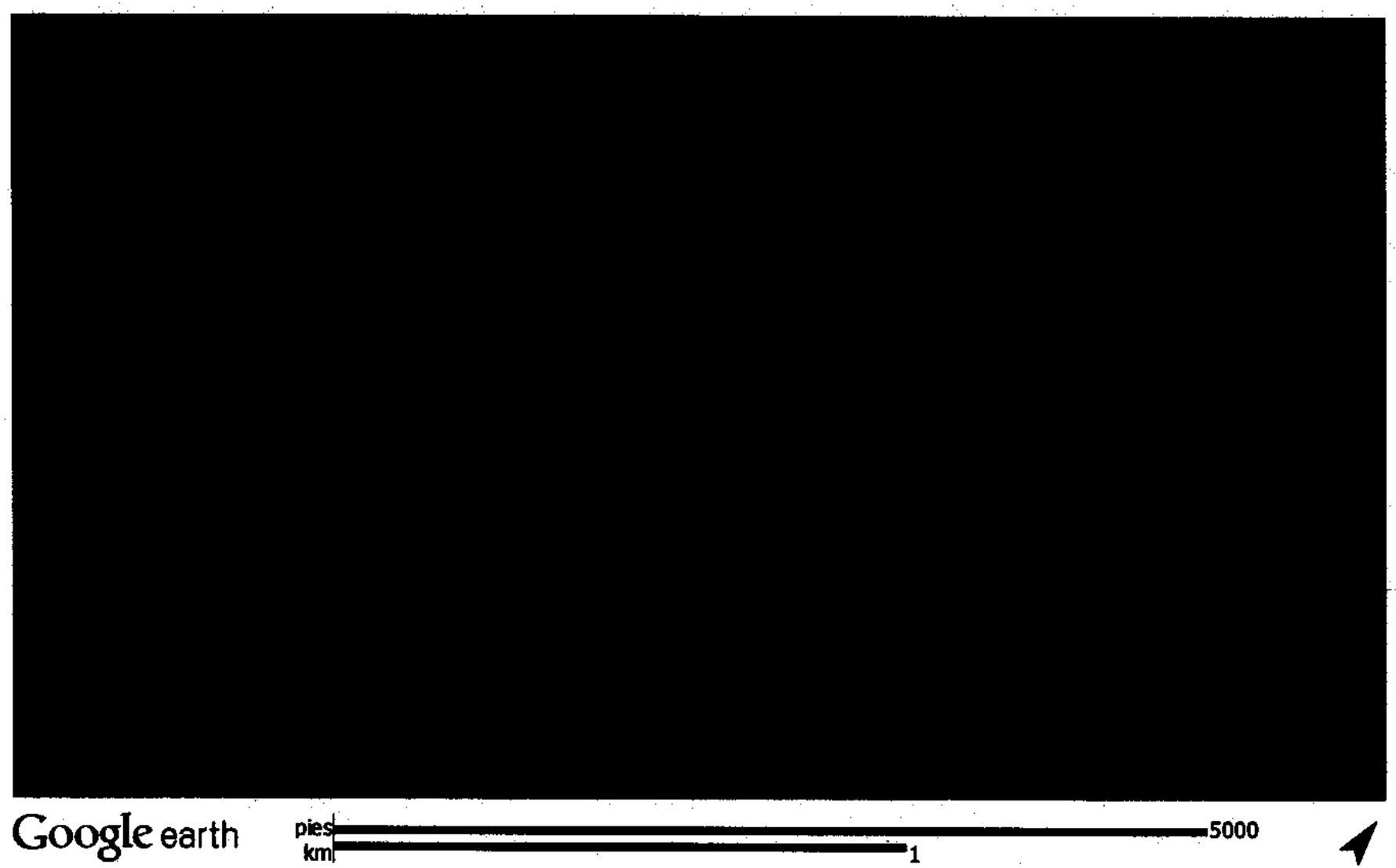
Los constructores del túnel anunciaron ayer, tal como lo publicamos hoy, que sus trabajos no interrumpirán el tráfico porque ninguna vía será cerrada, aunque será inevitable que las volquetas con piedras y otros materiales ocupen las calles. Si acaso van a transitar por la Calle 70, cosa que parece inevitable, los trancones empeorarán, haciendo más urgente ponerle orden.

El diseño del túnel y sus alrededores es importante, ya que habrá una serie de espolones que pretenden estabilizar la playa, que será anchísima, lo que a su vez protegerá la obra principal. No dudamos de que la construcción del túnel siga siendo motivo de críticas, pero esperamos que le ocurra lo mismo que al Centro de Convenciones: luego de que algunos ciudadanos calificaron al inmueble recién construido de horrible, de elefante blanco, y algunos hasta sugirieron que se demoliera sin usarse, terminó siendo una de las obras más útiles para Cartagena.

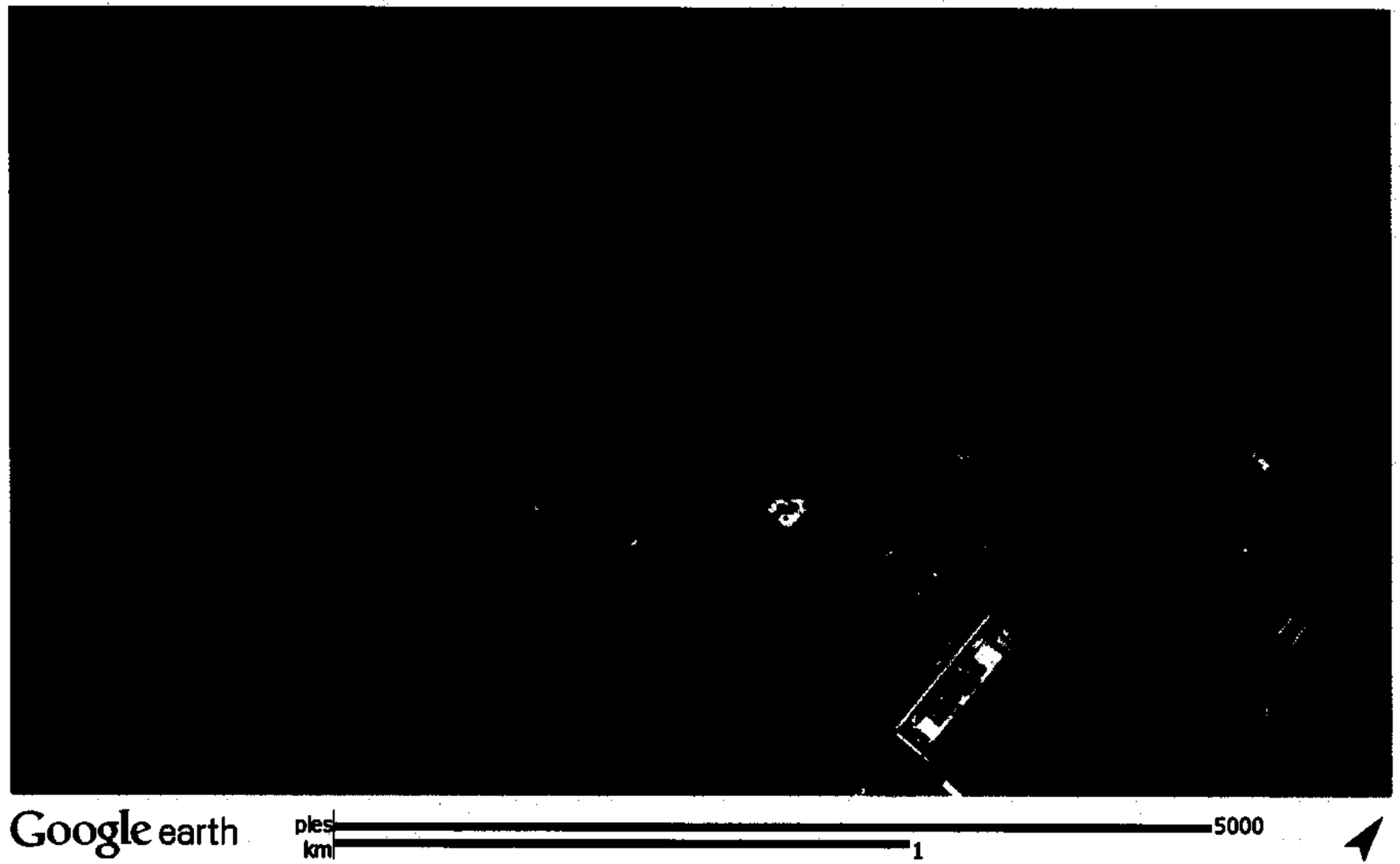
Exprese su opinión, participe enviando sus comentarios.



48



Fig


Google earth
ples
km
5000
1

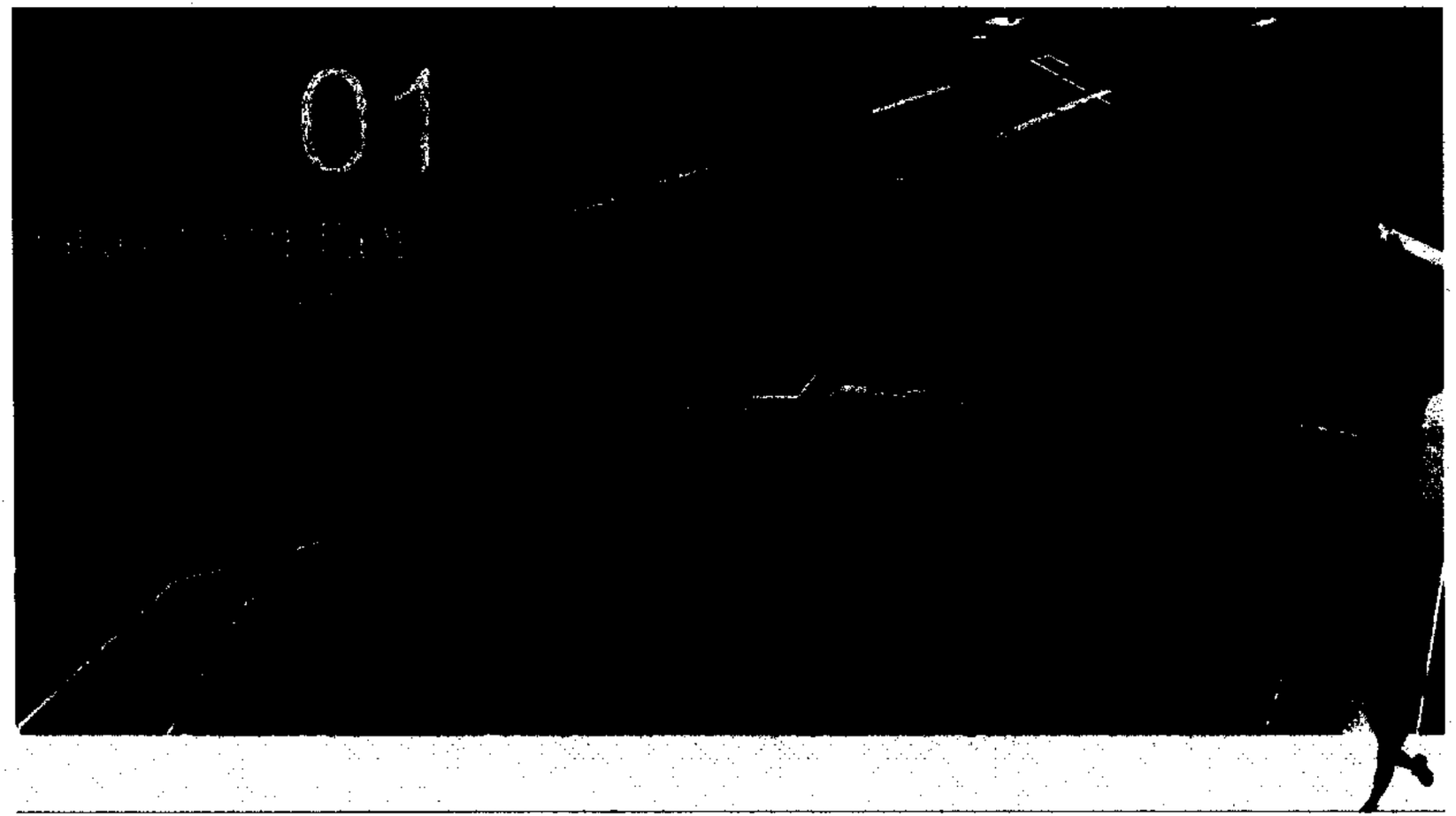

Google earth
pies
km
5000
1

MEMORIA
DISEÑO URBANO-PAISAJÍSTICO
ESTRUCTURA VERDE

ANILLO VIAL MALECÓN DE CRESPO

Grupo Verde Ltda. 2015/ Marzo

224



Esta obra en más que un Túnel...Es el Parque Lúdico de Crespo...de Cartagena; un ensanche del litoral con una playa que protege a Crespo; un proyecto motivo de orgullo Cartagenero en la construcción de una cultura del Paisaje

INTRODUCCION

El parque del Anillo Vial Malecón de Crespo es una apuesta por mejorar la calidad de vida de los Cartageneros mediante la Resignificación paisajística y la exploración visual y humana de la Infraestructura vial urbana, en 14 hectáreas de terreno recuperados al Mar.El proyecto busca crear una identidad de un lugar recuperado al mar para la ciudad de Cartagena, un lugar para conectar la gente, la flora, la fauna, en una vision de la movilidad sostenible y contemporánea.
GVL abordó el proceso con los análisis y propuestas conceptuales de distintas alternativas de desarrollo que permitieran partir de lo construido con el fin de desarrollar soluciones dirigidas a mejorar lo construido por parte del consorcio Vía al Mar, en forma significativa.
El proyecto evoca un ecosistema propio del lugar, mezclando armónicamente la realidad urbana con la belleza del paisaje, la relación de sí mismo con elementos saturados de simbología como las murallas, el mar, los manglares, la vegetación tropical... generando un oasis en un desierto de recebo, un espacio de reunión, un lugar de reflexión donde el hombre, la ciudad y la naturaleza son los elementos que componen el paisaje.

Un nuevo paisaje con creación de Micro tipologías _Bosque tropical y ornamental, Palmetum, masas de Manglares y uveros tropicales, coberturas nativas _ de 3.500 árboles; 850 Palmas, 10.000 plántulas de mangle, 2.990 metros cuadrados de coberturas, y más de 20.000 m2 de césped.

La estructura del espacio público busca abarcar la mayor parte del terreno, con senderos cuya importancia está definida por la diferencia en los materiales, texturas, colores, anchos, etc.; cada uno de los tramos de cada sendero atraviesa espacios con diferentes características, enriqueciendo y ampliando la percepción que un peatón pueda obtener al caminar por el parque. Las zonas de permanencia también están jerarquizadas por sus dimensiones, ubicación, material, uso, etc.; algunas están diseñadas para ser utilizadas como puntos de encuentro, otras como lugares de descanso, de recreación y deporte, otras para la meditación y contemplación del paisaje.
A través del aprovechamiento del área ganada al mar se busca mediante la generación del circuito lúdico, deportivo, recreativo y paisajístico configurar un espacio público de alto valor para las actividades cívicas, la conectividad urbana y la recuperación del frente costero. El parque contará con un área de 14 hectáreas, que incluyen 2.8 km de ciclorutas, un paseo marino de 13.000m2, 1.6km de playas estabilizadas para uso recreativo, 2.2 km de senderos peatonales, 2 módulos de baños públicos, 2 canchas para futbol playa, 4 canchas para voleibol playa, 2 parques infantiles, 1 mirador, 1 puente rampa habilitado para ser usado por discapacitados y bicicletas, un parqueadero, un drenaje las aguas pluviales del parque y del Barrio Crespo, mitigando las inundaciones.

Cartagena gana en su oferta física y paisajística, tanto por el incremento del área de espacio público y en vegetación por persona como por la revaloración que se hace de una ciudad de especial valor histórico y patrimonial. Una apuesta por la Esperanza y la reconciliación gracias a esta vision integral del urbanismo ambiental.
Martha Fajardo director Proyecto. www.grupoverdefida.com

PRESENTACION Grupo Verde Ltda. (GVL)

GVL es una empresa líder, que impulsa, coordina, diseña procesos innovadores de transformación y análisis del territorio desde el paisaje, a la ecología, de la biología al urbanismo; de la tecnología a la arquitectura; del arte, a la participación, siempre adaptados a la realidad local, con más de 30 años de experiencia. Conformada por un equipo multidisciplinario de Urbanistas, Arquitectos del Paisaje y Profesionales especializados en ecología, medio ambiente, liderada por Noboru Kawashima y Martha Cecilia Fajardo. Nuestro campo de acción es el urbanismo ambiental, la arquitectura del paisaje, y el diseño urbano.

Nuestra gente. Llevamos una visión, imaginación y rigor técnico a nuestros proyectos, independientemente de la escala, los profesionales de GVL ven el panorama completo - este es el papel de la arquitectura del paisaje. Representamos una gran variedad de experiencias culturales y de reconocida experiencia en diferentes disciplinas. El equipo tiene además del grado profesional, maestrías de Universidades Internacionales y experiencias internacionales. Con lo que nuestras perspectivas y logros individuales están confiados al trabajo y a aprender de nuestros colegas, de la gente, del ambiente, enriqueciendo nuestra vida profesional así también como el trabajo que producimos.

Nuestro trabajo se basa en los siguientes Principios:

- Trandisciplinareidad: Aportamos soluciones integrales porque poseemos una formación y una perspectiva coordinada de las principales materias que analizan el fenómeno urbano: sociología, geografía, paisajismo, derecho, urbanismo, ecología, economía, etc.
- Participación: Otorgamos un papel decisivo a la ciudadanía (al cliente) en la transformación de su entorno para generar una responsabilidad compartida, y la transparencia en los procesos
- Ecología y Sostenibilidad: Operamos mediante intervenciones reversibles, testeos y pruebas para llevar a cabo nuestras propuestas, bajo premisas de bajo impacto.
- Herramientas digitales: Las tecnologías de la información y la comunicación y el desarrollo tecnológico nos proporcionan ventajas ineludibles en la agilización de la participación ciudadana y la maximización de costos y tiempos.

Este proyecto se convertirá en el mejor ejemplo de urbanismo ambiental, de las buenas prácticas, a través de las cuales CONSORCIO VIA AL MAR liderara una singular propuesta de Humanización, con una plataforma para múltiples programas de integración comunal, a fin de ganar espacios para que la gente se reconecte entre sí, con la naturaleza y con el espacio construido, bajo una nuevo paradigma de manejo de la infraestructura vial y de movilidad.

02

926

445

OBJETIVO

Acompañar al CONSORCIO VIA AL MAR en la revisión y actualización de los diseños paisajísticos detallados del Anillo vial Malecón de Crespo, dando soporte a temas fundamentales como el sistema vial, el espacio público y el medio ambiente marino en Cartagena:

- El aporte de la disciplina del paisajismo privilegia el manejo ecológico y social del proyecto como resultado de la integración y colaboración interprofesional para el estudio y desarrollo de propuestas y estrategias para el manejo del lugar. Así, la consideración de elementos naturales como la geografía del lugar, el comportamiento del agua, condiciones climáticas, expectativas sociales, introducción de eco-técnicas paisajistas en modelos de resiliencia, y la incorporación de flora nativa o adaptada aspectos fundamentales en la concepción de las estrategias y diseños.
- Adicionalmente se trabaja en el *genus locchi* el mejoramiento local y del vecindario
- Una ética/ estética sostenible
- Una gran dosis de manejo ambiental en la protección o mejoras de la calidad del aire, al microclima, la protección o mejoras en la calidad de agua, la mejora en flujo de agua superficial (sistemas drenaje urbano sostenible SUD, la gestión amigable y sostenible de la vida animal, la protección o mejora de la vida vegetal. Serán determinantes la conservación y restauración de ecosistemas silvestres, a partir de inventarios de biodiversidad.

Este nuevo espacio tiene como beneficios:

1. Una apuesta para mejorar la calidad de vida de los Cartageneros mediante la Resignificación paisajística y la exploración ecológica y social de la Infraestructura vial urbana, en 14 hectáreas de terreno recuperados al Mar.
   - Crear una identidad de un lugar recuperado al mar para la ciudad de Cartagena, un lugar para conectar, recrear a la gente.
   - Mejorar la vitalidad de la economía local.
   - Crear un lugar distintivo para el turismo.
   - Tener desarrollo de un espacio público más habitable

2. Complementar la función de espacio público con un ambiente de mayor confort y diversidad.
   - Proporcionar refrigeración para la zona urbana.
   - Crear hábitats conectados para la vida silvestre.
   - Reducir el impacto de vientos alisios
   - Dar un espacio urbano para el descanso y la vida sana.

3. Generar una estructura Verde de Bajo mantenimiento para el proyecto, y bajo concepto de la resiliencia:
   - Selección de especies locales y nativas.
   - Mínimo de requisito de riego.

424

416

- Diseñar con el Agua: transformar el riesgo de inundaciones en una característica del paisaje, con áreas de terreno reintegradas al agua, la restauración de su función como llanura de inundación y la conexión en la red ecológica. El parque y su masa vegetal incorpora áreas de compensación de inundación en caso de un evento fuerte tormenta coincide con la marea alta
- Drenaje urbano sostenible DUS: El nuevo proyecto incorpora, el drenaje urbano sostenible para gestionar una mejor circulación de aguas superficiales, no solo a través de las depresiones topográficas, filtros como los materiales percolantes de los pisos y de las arquitecturas.

CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

Re significar una solución vial para el ingreso del tráfico a la ciudad de Cartagena, con las protecciones del frente del litoral para los embates del mar y el valor social y Paisajístico del frente costero.

Las obras costeras permitieron el ensanche del litoral de aproximadamente 35 hectáreas en las cuales se componen tres zonas:

1. La zona entre la vía y el frente urbano, la cual conforma la franja ambiental con arborizaciones y zonas verdes y dotada infraestructura para la actividad lúdica familiar.
2. Un corredor vial, conformado por dos calzadas de dos carriles por sentido, un túnel sumergido como gran puerta urbana y las intersecciones que permitirán condiciones de movilidad.
3. Zona de playa estable de 75 mts de ancho mínimo, para cualquier época del año, con longitud similar a la actual zona turística de Bocagrande.

Estas tres grandes zonas conforman el llamado "PASEO MARÍTIMO" con áreas de parqueo, canchas deportivas múltiples, caminos peatonales, ciclorutas y todo el inmobiliario urbano que hará de las playas de Crespo una zona turística a la altura de las mejores del mundo.

OBRAS ESTRUCTURALES

1. Relleno hidráulico artificial de más de 1.000.000 mts³
2. Estructuras de protección 7 espolones y un muro longitudinal marginal con aproximadamente 150.000 mts³ de roca.
3. Sistema vial de aprox. 2.5 kms conformado por dos intersecciones, una en la Avenida Santander y otra en la calle 70 del barrio Crespo
4. túnel sumergido de aproximadamente 1 km de longitud
5. Plazas de enlace entre el frente urbano y las playas.
6. Ciclorutas, parques infantiles, terrazas turísticas, zonas verdes y mobiliario urbano, zona de parqueaderos y canchas deportivas.
7. Red eléctrica e hidráulica que requiere el proyecto en cada uno de sus componentes.

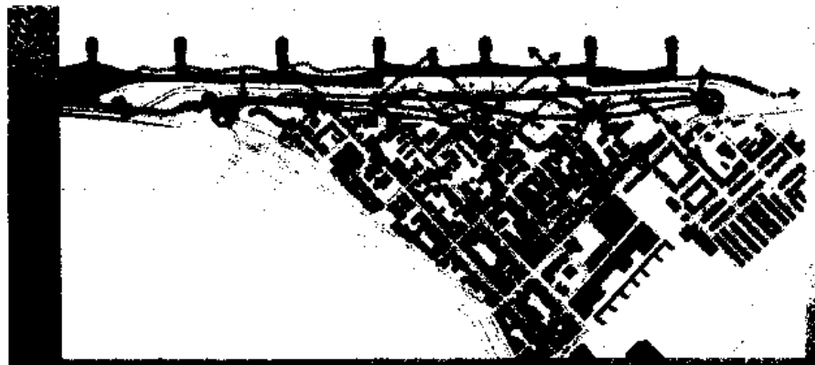
428

117

03

PROYECTO

ESTRATEGIAS



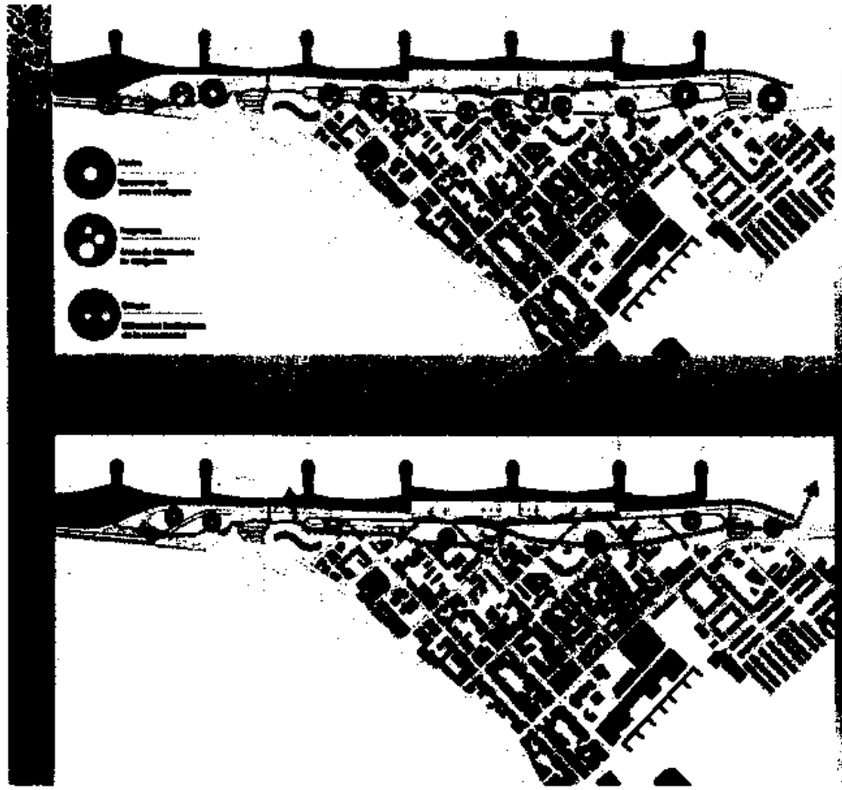
RESIGNIFICACIÓN PAISAJÍSTICA DE INFRAESTRUCTURAS VIALES URBANAS.

- Reconstruir la conectividad "humana", ambiental, paisajística perdida, por la fragmentación urbana de los elementos lineales presentes en el proyecto, y la falta de una red [illegible]

[illegible] vista a esta visión integral del ordenamiento ambiental.

430

419



CONECTIVIDAD AMBIENTAL

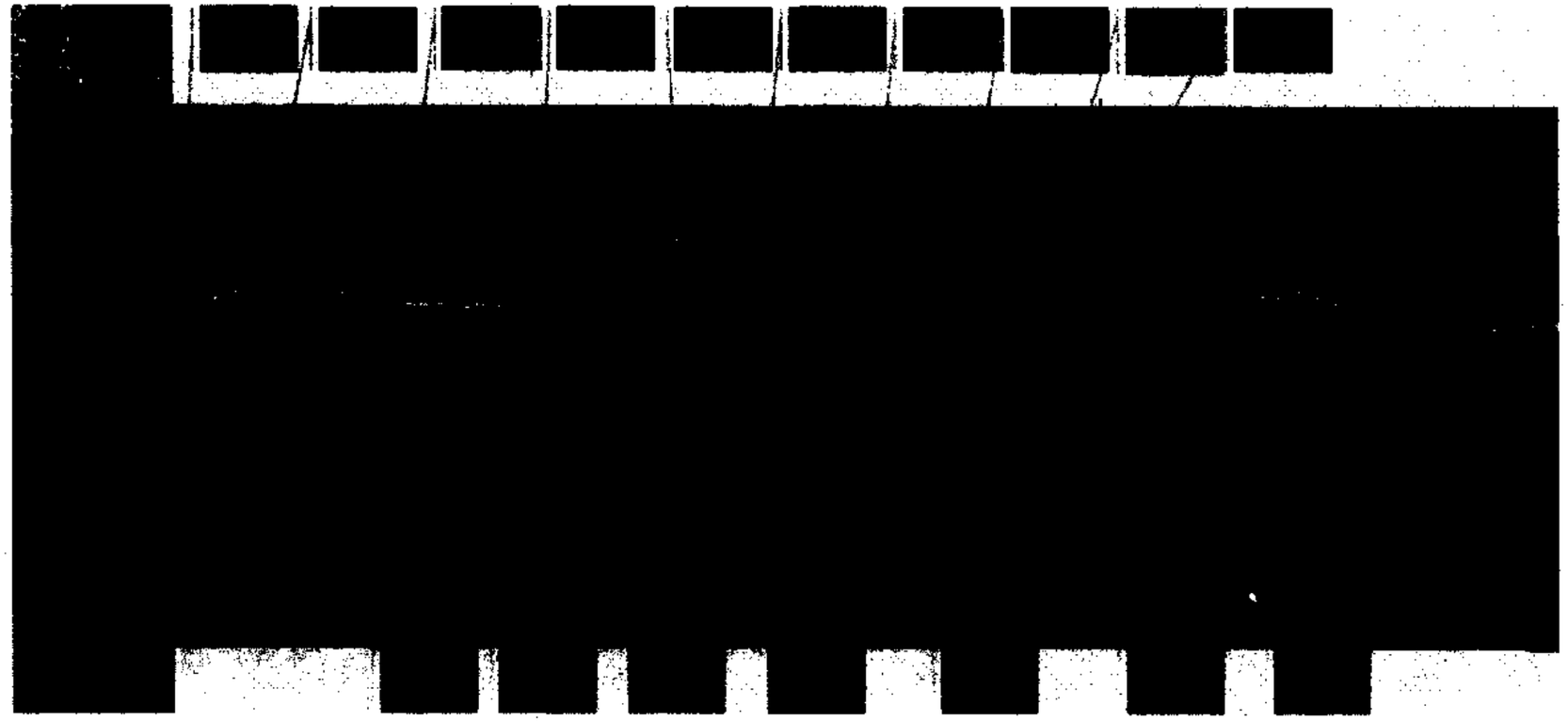
- **Redes Paisajísticas**

Nodos-Fragmentos- Enlaces (tipologías con potencial de reconocerse entre sí)

431

420

PLAN MAESTRO URBANO PAISAJISTA
USOS Y ACTIVIDADES



El parque Anillo vial Malecón de Crespo corresponde a aquellos espacios verdes de uso colectivo que actúan como reguladores del equilibrio ambiental, son elementos representativos del patrimonio natural y garantizan el espacio libre destinado a la recreación, contemplación y ocio para todos los habitantes de la ciudad. Se organizan jerárquicamente y en forma de red para garantizar el cubrimiento de todo el municipio, e involucran

funcionalmente los principales elementos de la estructura ecológica principal para mejorar las condiciones ambientales en todo el territorio urbano. Cumplen con las siguientes funciones:

- **Recreación activa:** Conjunto de actividades dirigidas al esparcimiento y al ejercicio de disciplinas lúdicas, artísticas o deportivas, que tienen como fin la salud física y mental, para las cuales se requiere infraestructura destinada a alojar concentraciones de público.
- **Recreación pasiva:** Conjunto de acciones y medidas dirigidas al ejercicio de actividades contemplativas, que tienen como fin el disfrute escénico y la salud física y mental, para las cuales tan solo se requieren equipamientos mínimos de muy bajo impacto ambiental, tales como senderos peatonales, miradores paisajísticos, observatorios de avifauna y mobiliario propio de las actividades contemplativas.

CONECTIVIDAD URBANA DEL ESPACIO PÚBLICO

El proyecto concibe una RED ambiental de ciclo rutas, utilizando el la placa del túnel y del drenaje como EJE PRINCIPAL, una Alameda central, de encuentro del deporte y la integración de una red peatonal secundaria conectando la ciudad, el barrio y la playa.

433

422

LOGIAS DE PAISAJE

BOSQUE TROPICAL

BOSQUE ANILLO

FLORES TROPICALES

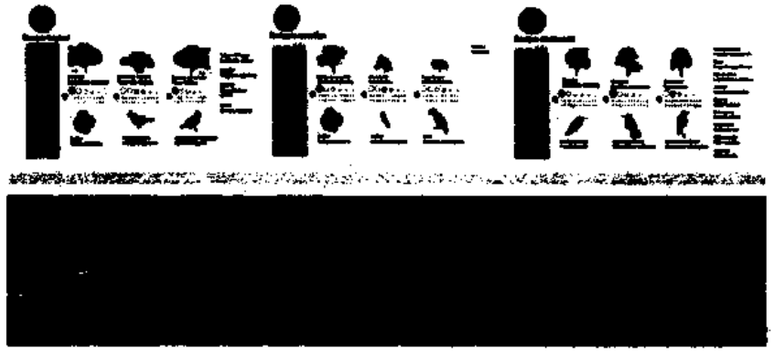
MICRO-PAISAJES

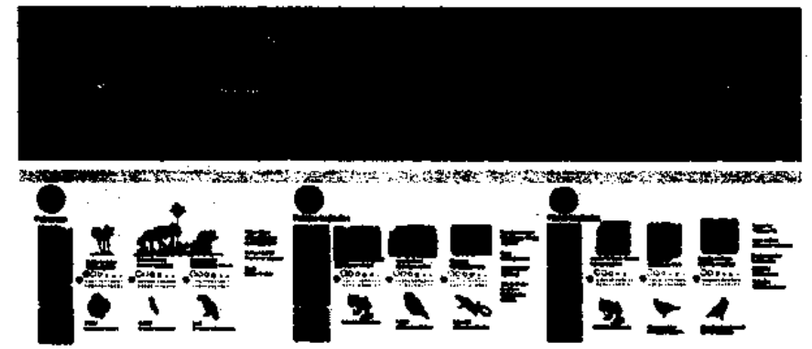
USOS DEL SUELO A PARTIR DE RECREACION DE AMBIENTES Y PAISAJES

Generar un sistema de micrositios a través del parque lineal, que [illegible]

434

123





INFRAESTRUCTURA VERDE

Objetivo: Implementar una estructura paisajístico-ambiental en este nuevo enlace peatonal y de ciclorutas, con vegetación que genere cobertura aérea, conecte flora-fauna y mitigue el efecto isla de calor.

La **Infraestructura Verde** es un concepto que aspira a recrear un sistema robusto que permita moverse y adaptarse a las especies y sus comunidades. Se trata de elementos naturales y artificiales tales como bosques, manglares, corredores verdes urbanos, Palmetum, arboretos, jardineras mitigación y muros verdes, cuerpos de agua, humedales, y jardines tropicales.

Esta nueva visión del urbanismo ambiental determina la función, la cantidad y el tipo de infraestructura verde versus infraestructura gris en una comunidad. Pues frente a las infraestructuras verdes se encuentran las infraestructuras grises, estructuras técnicas interconectadas que sirven de apoyo a la sociedad, en este caso las vías, el túnel soterrado, los puentes, suministro de agua, sistemas de alcantarillado y drenaje, redes eléctricas, telecomunicaciones, etc. El proyecto debe compatibilizar ambos tipos de infraestructuras para alcanzar el grado de desarrollo comunitario, social y de creación y protección de naturaleza que se persigue.

Objetivos clave de la infraestructura verde

- Lucha contra la pérdida de biodiversidad mediante el aumento de la conectividad entre las áreas existentes, las artificiales construidas y el aumento de su coherencia ecológica (elementos tales como los corredores verdes, fragmentos de vegetación boscosa, pequeños cursos de agua, 'eco-conductos', zonas verdes urbanas y los parches de hábitat ayudaran en este sentido).
- Incremento de la resiliencia mediante la mejora de su conectividad funcional y espacial, indispensable ante el cambio climático.

435

424

- Contribución al desarrollo de un proyecto más amigable, más 'verde' mediante la inversión en la implementación de los servicios de los ecosistemas en lugar de buscar soluciones puramente técnicas.
- Reconstrucción o ajustes de las Infraestructuras existentes o previstas para mitigar los efectos barrera y crear corredores ecológicos.

Con base a estos objetivos, se presentaron las especies pre-seleccionadas como una herramienta en el logro de la estructura verde. La especies de Árboles, palmas, coberturas y arbustos en su mayoría corresponden a nativas; razón por la cual el proyecto debe tener en cuenta los costos de su consecución, implementación y mantenimiento.

Las plantas fueron socializadas con la *Fundación Verde que te quiero Verde*, se agruparon en 6 tipologías de Paisaje según asociación de especies, uso y localización; en una paleta de diversidad entre árboles, palmas, arbustos, coberturas y trepadoras, de contraste en follajes, floración y de coexistencia. Están organizadas según tipología con su nombre vulgar y científico

- **Tipologías de Paisaje una vision integral**

Bosque tropical

Bosque cromático

Bosque ornamental

Palmetum

Follajes Tropicales

Flores tropicales

Biodiversidad: El concepto incluye la diversidad de interacciones durables entre las especies y su ambiente inmediato o biotopo, el ecosistema en que los organismos viven.
El beneficio de un proyecto biodiverso es: establecer una infraestructura que es adaptable y resistente a los embates climáticos.
Las conexiones físicas hacen que el mayor impacto, a menudo creando "puentes" que fomentan la migración de la biodiversidad. Conectando lugares como plazas, ciclo ruta, sendero lineales a través de la infraestructura verde.
Manejo diseño paisajístico: Generar micro-paisajes por definir los usos del suelo a partir de recreación de ambientes y paisajes.

436

125

TIPOLOGIAS NODOS Y ENLACES PAISAJISTICOS

TP1

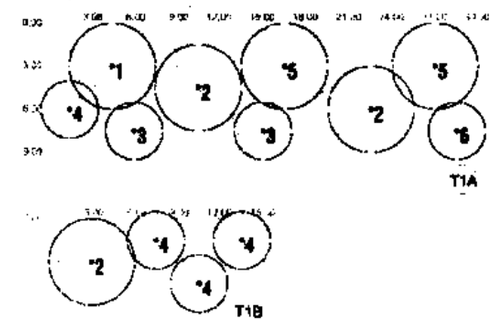
BOSQUE TROPICAL

1. **Lista de especies:**

1	Oli	Olivo negro	*Olea europaea*
2	Alm	Almendro	*Terminalia catappa*
3	Cau-i	Caucho de la India	*Ficus elástica*
4	Cle	Clavón	*Thespesia populnea*
5	Ceí	Ceiba	*Chorisia speciosa*
6	Mar	Marañón	*Anacardium occidentale*

1. Oli 2. Alm 3. Cau-i 4. Cle 5. Ceí 6. Mar

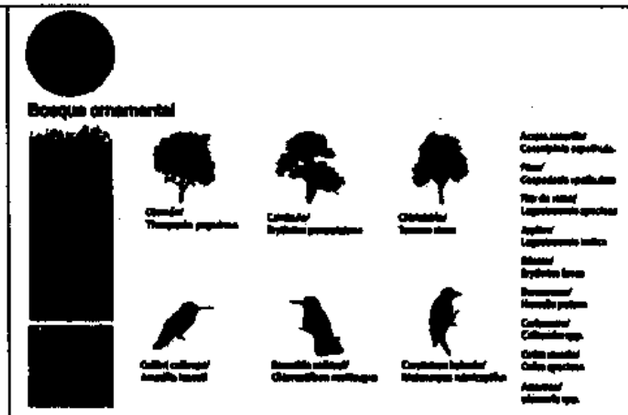
2. **Tipologías de diseño:**



437

126

TP2



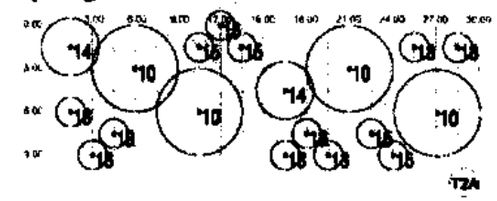
BOSQUE ORNAMENTAL

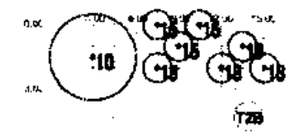
1. **Lista de especies:**

10	Aca-r	Acacia Roja	*Dalbrik regia*
13	Ace	Aromo	*Acacia farnesiana*
14	Mag-v	Mangle verde	*Conocarpus erectus*
15	Mag-p	Mangle plateado	*Conocarpus erectus "sericeus*

[redacted]

2. **Tipologías de diseño:**

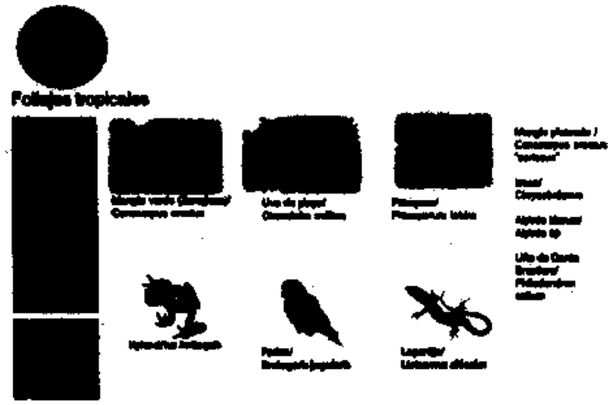




437

147

TP3

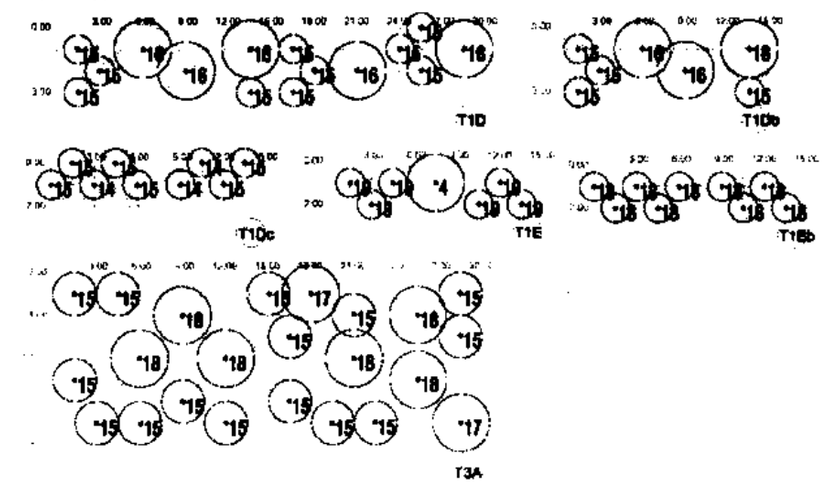


FOLLAJES TROPICALES

1. **Lista de especies:**

4	Cla	Clavón	*Thespesia populnea*
14	Mag-v	Mangle verde	*Conocarpus erectus*
15	Mag-p	Mangle plateado	*Conocarpus erectus "sericeus"*
16	Nem	Neem	*Azadirachta indica*
18	Uvp	Uva de Playa	*Coccoloba uvifera*
19	Pit	Pittosporum	*Pittosporum tobira*

4 Cla 14 Mag-v 15 Mag-p 16 Nem 18 Uvp 19 Pit



2. **Tipologías de diseño:**

439

28

TP4

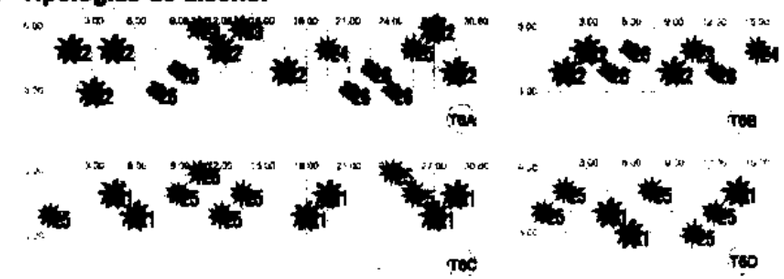
PALMETUM

1. **Lista de especies:**

21	Pa-co	Palma de Coco	*Cocos nucifera*
22	Pa-ac	Palma de aceite	*Elaeis guineensis*
23	Pa-da	Palma datilera	*Phoenix dactylifera*
24	Pa-ws	Palma Washingtonia	*Washingtonea robusta*
25	Pa-ll	Palma tenera	*Copernicia Tectorum*
26	Pa-cy	Cycas	*Cyca revoluta*

[redacted]

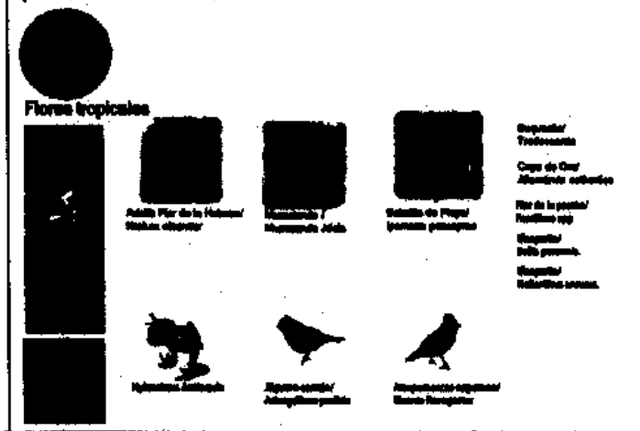
2. **Tipologías de diseño:**



440

429

TP5



FLORES TROPICALES

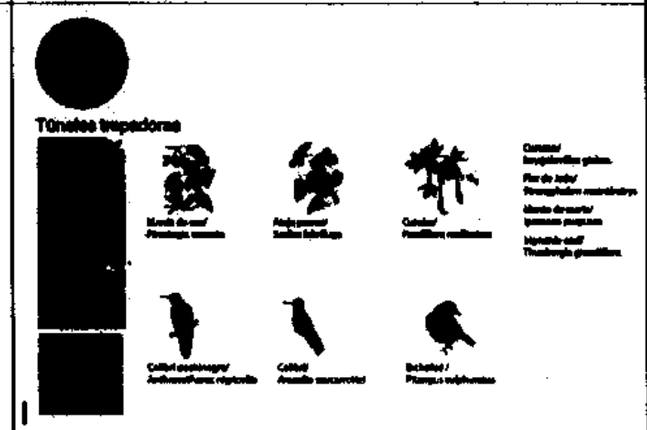
1. **Lista de especies:**

27	Ade	Adelfa flor habana	*Nerium oleander*
28	Bat	Batatilla de playa	*Ipomoea pescaprae*
29	Mus	Mussaendra	*Mussaendra alba*
30	Buq	Buganvilla	*Tradescantia*
31	Flu	Plumeria (Fucia)	*Plumeria alba*
32	Cor	Coral pelita	*Ixora sp.*

27. Ade 28. Bat 29. Mus 30. Buq 31. Flu 32. Cor

[redacted]

TP6



TUNELES TREPADORAS

1. **Lista de especies:**

33	Bug	Curazao	*Bougainville sp*
34	Flj	Flor de Jade	*Strongylodon*
35	Big	Bignonia azul	*Thunbergia grandiflora*

33. Bug 34. Flj 35. Big

[redacted]

147

130

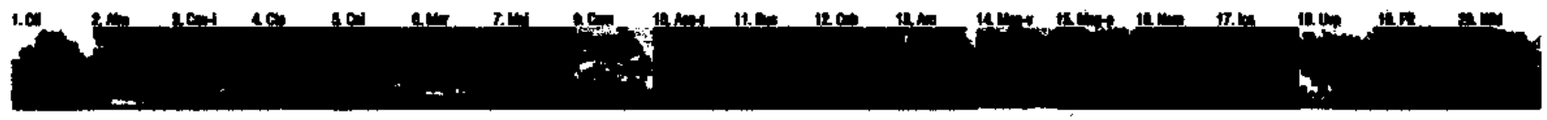
TP7		**MASAS BAMBU** **1. Lista de especies:** 36 Bam Bambu amarillo *Phyllostachys sp* [redacted] **2. Tipologías de diseño:** 
TP8		**GRAMA** **1. Lista de especies:** 37 Coz Césped Zoysia *Zoysia sp* 38 Cer Cesped verde *Pennisetum setaceum "Alba"* [redacted]
TP9		**GLACIS TOPOGRAFICOS (rellenos según recomendación CVC)**
TP10		**CUERPOS DE AGUA AMORTIGUACION**
TP11		**DUNAS DE ARENA**
TP12		**TIERRA ESPECIAL**
TP13		**ACONDICIONAMIENTO TERRENO**
TP14		**RELLENOS ICOPOR MATERAS MITIGACION**
TP15		**MULCHING CORTEZA COCO**

442

131

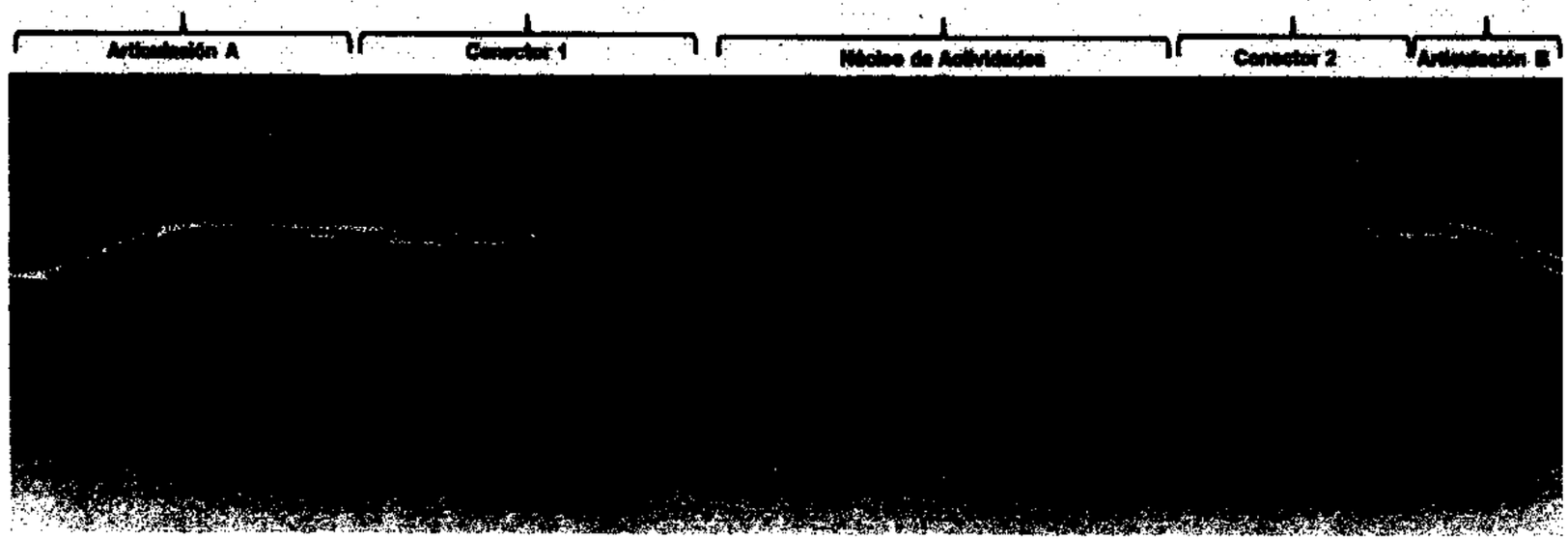
ESPECIES RECOMENDADAS Y CANTIDADES

Código		Nombre Común	Nombre Sientifico	T. Siembra	Cantidades		Código		Nombre Común	Nombre Sientifico	T. Siembra	Cantidades	
1	Oli	Olivo negro	*Olea europaea*	H=2,0mts	16	UN	19	Pit	Pitosporum	*Pitosporum tobira*	H=1,0mts	132	UN
2	Alm	Almendro	*Terminalia catappa*	H=2,0mts	120	UN	20	Ufd	Uña de Dante	*Philodendron selum*	8 UN / M2	0	M2
3	Cau-i	Caucho de la India	*Ficus elastica*	H=2,0mts	96	UN	21	Pa-co	Palma de Coco	*Cocos nucifera*	H=2,0mts	291	UN
4	Cle	Clemón	*Thespedia populnea*	H=2,0mts	113	UN	22	Pa-ac	Palma de aceite	*Elaeis guineensis*	H=2,0mts	166	UN
5	Cei	Ceibo	*Chorisia speciosa*	H=1,5mts	58	UN	23	Pa-da	Palma datilera	*Phoenix dactylifera*	H=2,0mts	50	UN
6	Mar	Marañón	*Anacardium occidentale*	H=2,0mts	16	UN	24	Pa-ws	Palma washingtonia	*Washingtonea robusta*	H=2,0mts	34	UN
7	Maj	Majagua	*Hibiscus elatus*	H=2,0mts	0	UN	25	Pa-ll	Palma llanera	*Copernicia Tectorum*	H=2,0mts	254	UN
8					0		26	Pa-cy	Cyca	*Cyca revoluta*	H=0,5mts	80	UN
9	Cam	Cambulo	*Erythrina poeppigiana*	H=2,0mts	0	UN	27	Ade	Adelfa flor habana	*Nerium oleander*	H=1,0mts	0	UN
10	Acs-r	Acacia Roja	*Delonix regia*	H=2,0mts	32	UN	28	Bat	Batatilla de playa	*Ipomoea pescaprae*	20 UN / M2	2861	M2
11	Buc	Bucaro	*Erythrina fusca*	H=1,5mts	0	UN	29	Mus	Mussaendra	*Mussaendra alicia*	H=1,0mts	0	UN
12	Cab	Carbonero	*Calliandra spp.*	H=1,5mts	0	UN	30	Buq	Buquecito	*Tradescantia*	20 UN / M2	0	M2
13	Aro	Aromo	*Acacia farnesiana*	H=1,5mts	68	UN	31	Plu	Plumaria (Fucia)	*Plumeria alba*	H=0,8mts	102	UN
14	Mag-v	Mangle verde	*Conocarpus erectus*	H=1,5mts	254	UN	32	Cor	Coral pelite	*Ixora sp.*	H=1,0mts	0	UN
				H=1,0mts	763	UN	33	Bug	Curazao	*Bougainvilla sp*	10 UN / M2	0	M2
				H=0,5mts; 8 UN / M2	88	M2	34	Flj	Flor de Jade	*Strongylodon*	10 UN / M2	0	M2
15	Mag-p	Mangle plateado	*Conocarpus erectus "sericeus*	H=1,5mts	362	UN	35	Big	Bignonia azul	*Thunbergia grandiflora*	10 UN / M2	0	M2
16	Nem	Neem	*Azadirachta indica*	H=2,0mts	270	UN	36	Bam	Bambu amarillo	*Phyllostachys sp*	H=1,0mts	0	UN
17	Ica	Icaco	*Chrysobalanus*	H=1,0mts	0	UN	37	Cez	Césped Zoysia	*Zoysia sp*	20 UN / M2		M2
18	Uvp	Uva de Playa	*Coccoloba uvifera*	H=1,0mts	207	UN	38	Cev	Cesped verde	*Pennisetum setaceum "Alba"*	20 UN / M2		M2



343

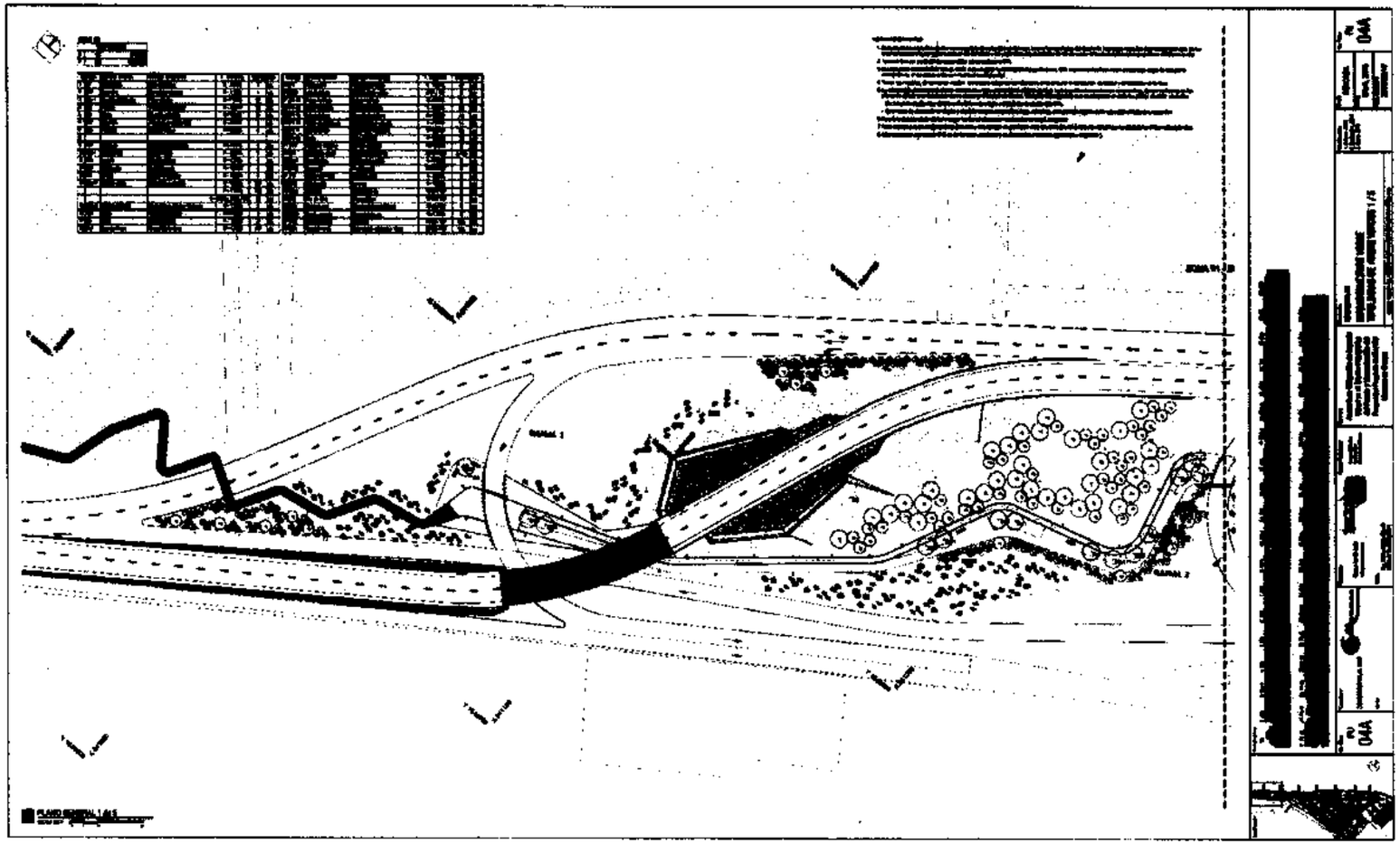
132



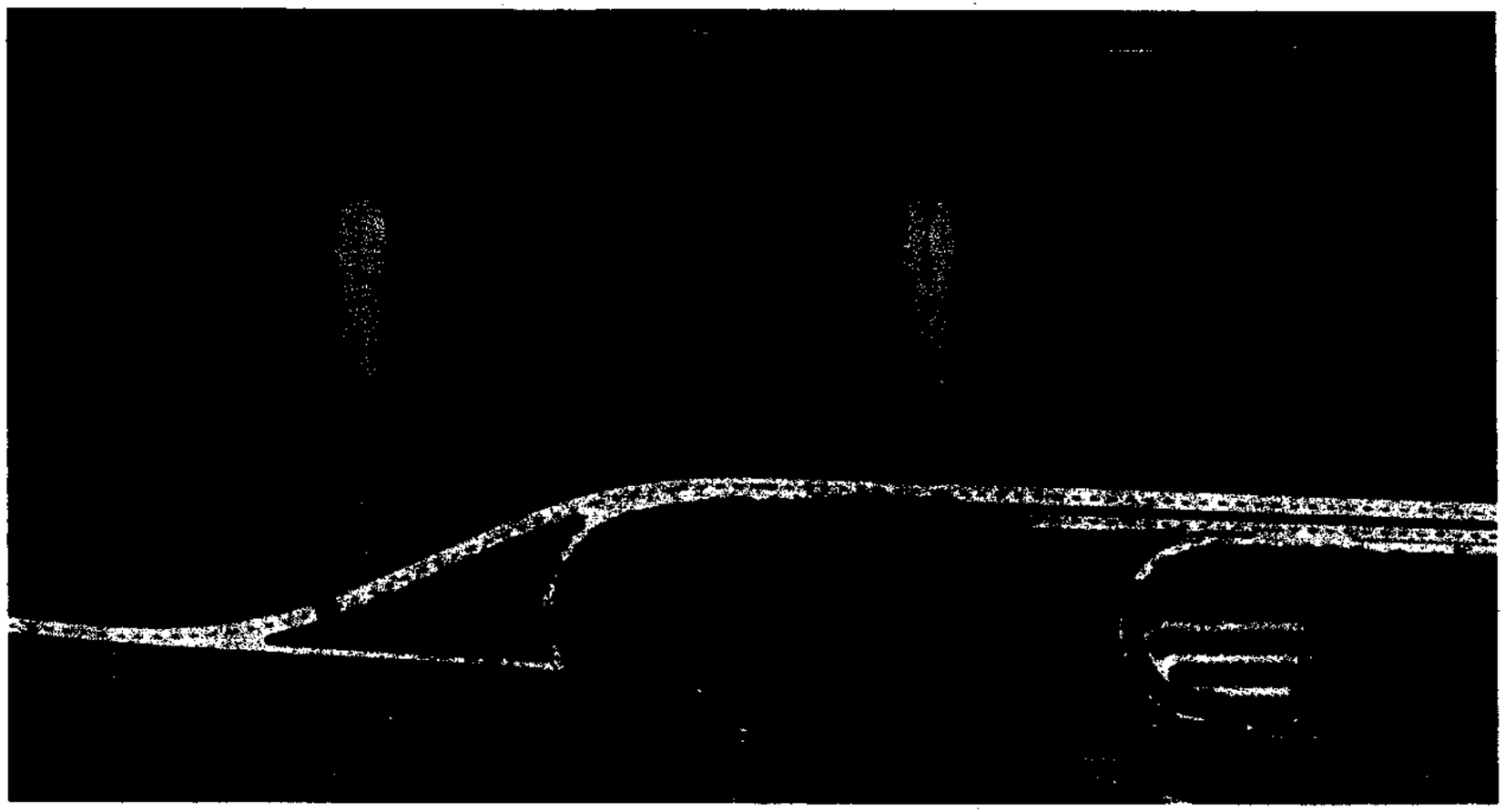
Los planos detallados Paisajistas tienen localizadas cada una de las tipologías, las cuales se pueden ver fácilmente referenciadas con las coordenadas, y las cantidades de especies, en el plano AutoCAD

133

PLANOS DISEÑO PAISAJÍSTICOS
Coordenadas Articulación A



134



ZONA 01

COORDENADA		
X	E	841139
Y	N	1646813

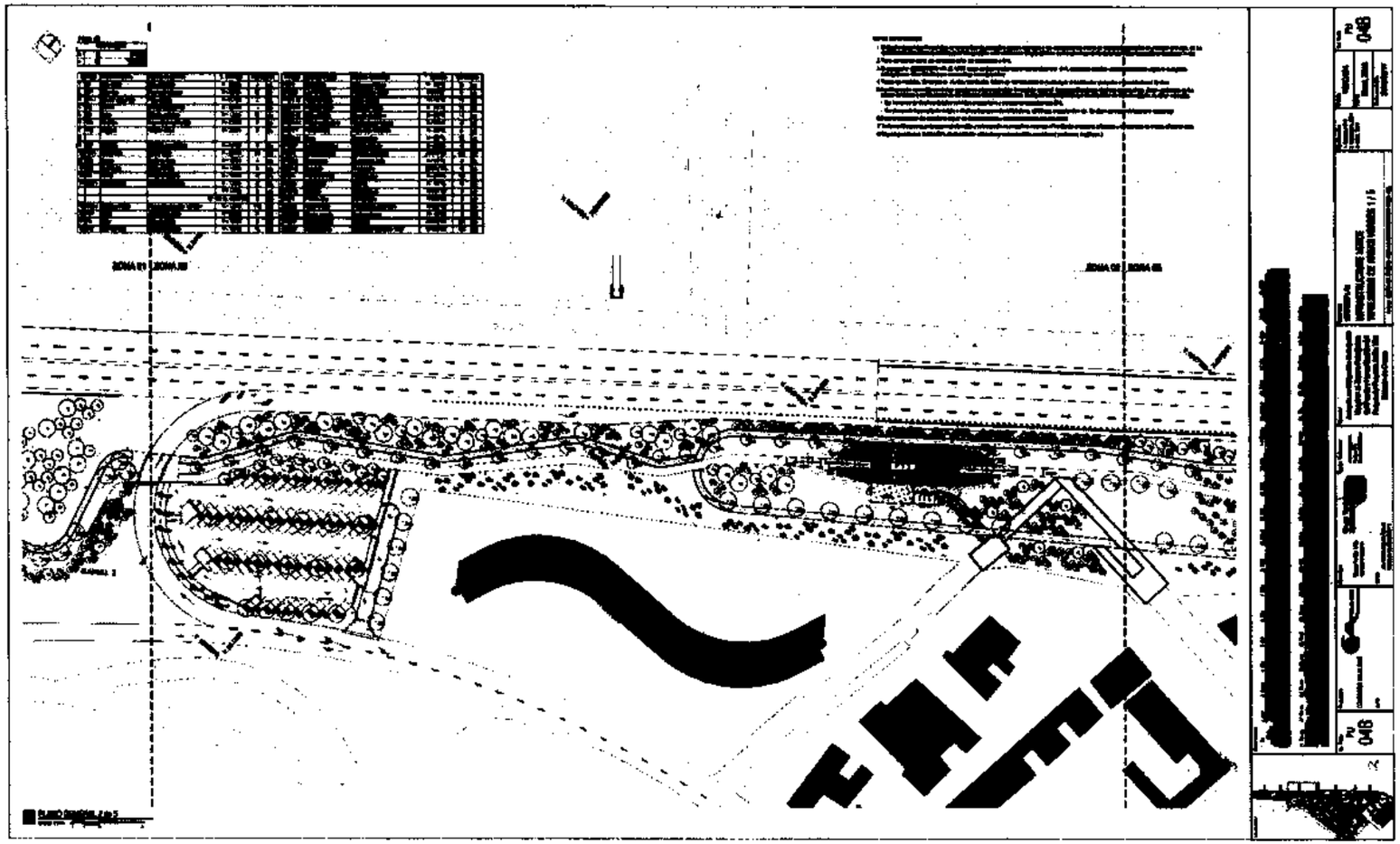
Código		Nombre Común	Nombre Sientifico	T. Siembra	Cantidades	
1	Oli	Olivo negro	*Olea europaea*	H=2,0mts	5	UN
2	Alm	Almendro	*Terminalia catappa*	H=2,0mts	1	UN
3	Cau-i	Caucho de la India	*Ficus elástica*	H=2,0mts	13	UN
4	Cle	Clemón	*Thespedia populnea*	H=2,0mts	38	UN
5	Cei	Ceibo	*Chorisia speciosa*	H=1,5mts	10	UN
6	Mar	Marañón	*Anacardium occidentale*	H=2,0mts	5	UN
7	Maj	Majagua	*Hibiscus elatus*	H=2,0mts	0	UN
8						
9	Cam	Cambuto	*Erythrina poeppigiana*	H=2,0mts	0	UN
10	Aca-r	Acacia Roja	*Delonix regia*	H=2,0mts	0	UN
11	Buc	Bucaro	*Erythrina fusca*	H=1,5mts	0	UN
12	Cab	Carbonero	*Calliandra spp.*	H=1,5mts	0	UN
13	Aro	Aromo	*Acacia farnesiana*	H=1,5mts	0	UN
14	Mag-v	Mangle verde	*Conocarpus erectus*	H=1,5mts	242	UN
				H=1,0mts	763	UN
			H=0,5mts; 6 UN / M2		88	M2
15	Mag-p	Mangle plateado	*Conocarpus erectus "sericeus*	H=1,5mts	0	UN
16	Nem	Neem	*Azadirachta indica*	H=2,0mts	0	UN
17	Ica	Icaco	*Chrysobalanus*	H=1,0mts	0	UN
18	Uvp	Uva de Playa	*Coccoloba uvifera*	H=1,0mts	117	UN

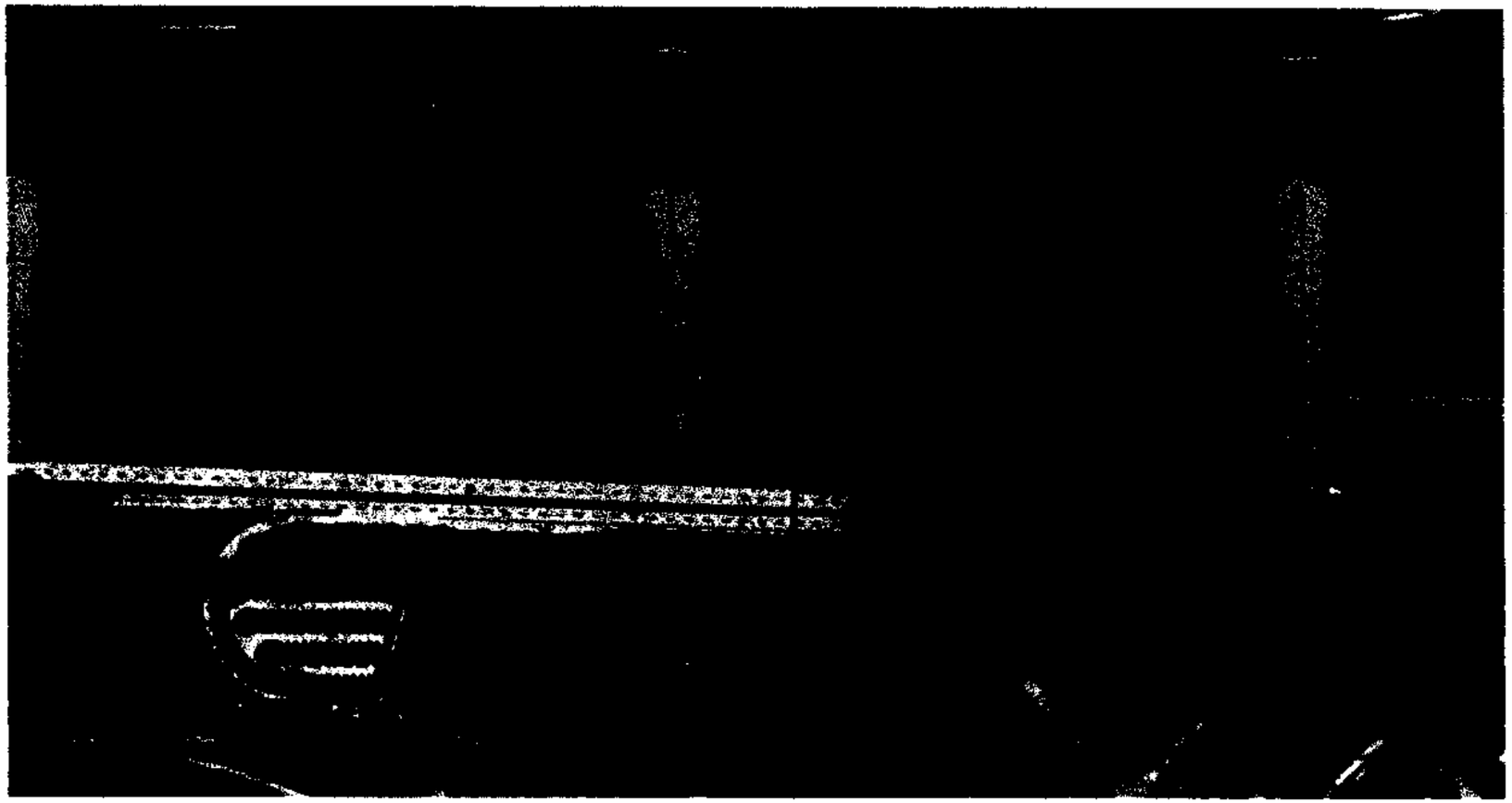
Código		Nombre Común	Nombre Sientifico	T. Siembra	Cantidades	
19	Pit	Pitosporum	*Pittosporum tobira*	H=1,0mts	72	UN
20	Ufd	Ufia de Dania	*Philodendron selum*	8 UN / M2	0	M2
21	Pa-co	Palma de Coco	*Cocos nucifera*	H=2,0mts	21	UN
22	Pa-ac	Palma de aceite	*Elaeis guineensis*	H=2,0mts	66	UN
23	Pa-da	Palma datilera	*Phoenix dactylifera*	H=2,0mts	20	UN
24	Pa-ws	Palma washingtonia	*Washingtonea robusta*	H=2,0mts	14	UN
25	Pa-ll	Palma llanera	*Copernicia Tectorum*	H=2,0mts	35	UN
26	Pa-cy	Cyca	*Cyca revoluta*	H=0,5mts	30	UN
27	Ade	Adelia flor habana	*Nerium oleander*	H=1,0mts	0	UN
28	Bat	Batatilla de playa	*Ipomoea pescaprae*	20 UN / M2	2.495	M2
29	Mus	Mussaendra	*Mussaendra alicia*	H=1,0mts	0	UN
30	Buq	Buquecito	*Tradescantia*	20 UN / M2	0	M2
31	Plu	Plumeria (Fucia)	*Plumeria alba*	H=0,8mts	0	UN
32	Cor	Coral pelila	*Ixora sp.*	H=1,0mts	0	UN
33	Bug	Curazao	*Bougainville sp*	10 UN / M2	0	M2
34	Flj	Flor de Jade	*Strongylodon*	10 UN / M2	0	M2
35	Big	Bignonia azul	*Thunbergia grandiflora*	10 UN / M2	0	M2
36	Bam	Bambu amarillo	*Phyllostachys sp*	H=1,0mts	0	UN
37	Cez	Césped Zoysia	*Zoysia sp*	20 UN / M2	N/A	M2
38	Cev	Cesped verde	*Pennisetum setaceum "Alba"*	20 UN / M2	N/A	M2

4447

136

Coordenadas Conector 1





ZONA 02

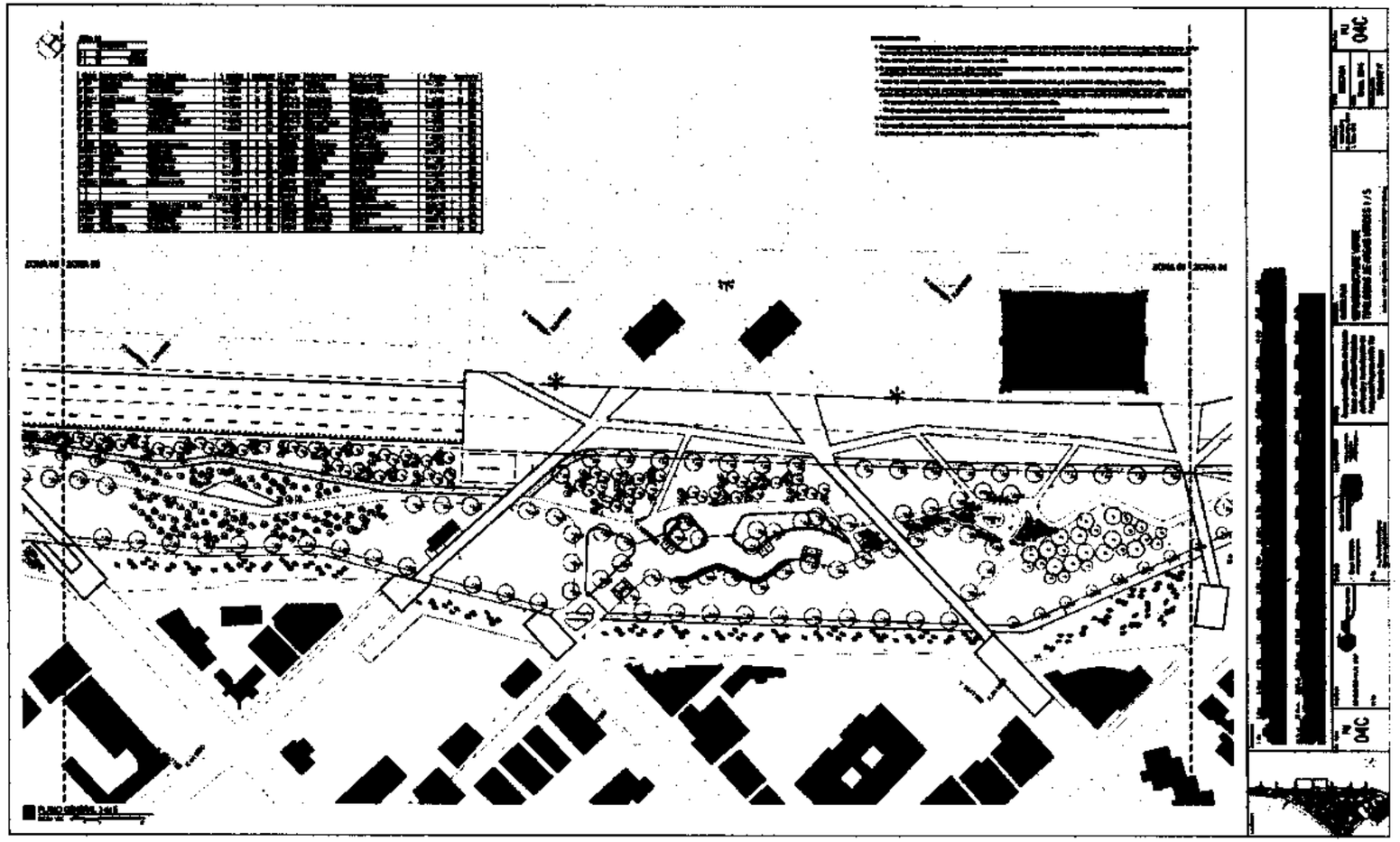
COORDENADA		
X	E	841412
Y	N	1647038

	Código	Nombre Común	Nombre Sientifico	T. Siembra	Cantidades			Código	Nombre Común	Nombre Sientifico	T. Siembra	Cantidades	
1	Oli	Olivo negro	*Olea europaea*	H=2,0mts	0	UN	19	Pit	Pitosporum	*Pittosporum tobira*	H=1,0mts	30	UN
2	Alm	Almendro	*Terminalia catappa*	H=2,0mts	35	UN	20	Ufid	Ufia de Dama	*Philodendron selium*	8 UN / M2	0	M2
3	Cau-i	Caucho de la India	*Ficus elastica*	H=2,0mts	2	UN	21	Pa-co	Palma de Coco	*Cocos nucifera*	H=2,0mts	10	UN
4	Cle	Clemón	*Thespedia populnea*	H=2,0mts	5	UN	22	Pa-ac	Palma de aceite	*Elaeis guineensis*	H=2,0mts	38	UN
5	Cel	Ceibo	*Chorisia speciosa*	H=1,5mts	13	UN	23	Pa-da	Palma dátilera	*Phoenix dactylifera*	H=2,0mts	11	UN
6	Mar	Marañón	*Anacardium occidentale*	H=2,0mts	0	UN	24	Pa-ws	Palma washingtonia	*Washingtonea robusta*	H=2,0mts	6	UN
7	Maj	Majagua	*Hibiscus elatus*	H=2,0mts	0	UN	25	Pa-ll	Palma llanera	*Copernicia Tectorum*	H=2,0mts	5	UN
8							26	Pa-cy	Cyca	*Cyca revoluta*	H=0,5mts	25	UN
9	Cam	Cambulo	*Erythrina poeppigiana*	H=2,0mts	0	UN	27	Ade	Adelia flor habana	*Nerium oleander*	H=1,0mts	0	UN
10	Aca-r	Acacia Roja	*Delonix regia*	H=2,0mts	24	UN	28	Bat	Batatilla de playa	*Ipomoea pescaprae*	20 UN / M2	386	M2
11	Buc	Bucaro	*Erythrina fusca*	H=1,5mts	0	UN	29	Mus	Mussaendra	*Mussaendra alicia*	H=1,0mts	0	UN
12	Cab	Carbonero	*Calliandra spp.*	H=1,5mts	0	UN	30	Buq	Buquacito	*Tradescania*	20 UN / M2	0	M2
13	Aro	Aromo	*Acacia farnesiana*	H=1,5mts	46	UN	31	Plu	Plumeria (Fucia)	*Plumeria alba*	H=0,8mts	102	UN
14	Mag-v	Mangle verde	*Conocarpus erectus*	H=1,5mts	10	UN	32	Cor	Coral peilla	*Ixora sp.*	H=1,0mts	0	UN
				H=1,0mts	0	UN	33	Bug	Curazao	*Bougainville sp*	10 UN / M2	0	M2
			H=0,5mts; 6 UN / M2		0	M2	34	Flj	Flor de Jade	*Strongylodon*	10 UN / M2	0	M2
15	Mag-p	Mangle plateado	*Conocarpus erectus "sericeus*	H=1,5mts	115	UN	35	Big	Bignonia azul	*Thunberggia grandiflora*	10 UN / M2	0	M2
16	Nem	Neem	*Azadirachta indica*	H=2,0mts	71	UN	36	Bam	Bambu amarillo	*Phyllostachys sp*	H=1,0mts	0	UN
17	Ica	Icaco	*Chrysobalanus*	H=1,0mts	0	UN	37	Cez	Césped Zoysia	*Zoysia sp*	20 UN / M2	N/A	M2
18	Uvp	Uva de Playa	*Coccoloba uvifera*	H=1,0mts	45	UN	38	Cev	Cesped verde	*Pennisetum setaceum "Alba"*	20 UN / M2	N/A	M2

450

134

Coordenadas Conector 1 / Núcleo de Actividades



151

440

ZONA 03

COORDENADA		
X	E	841727
Y	N	1647269

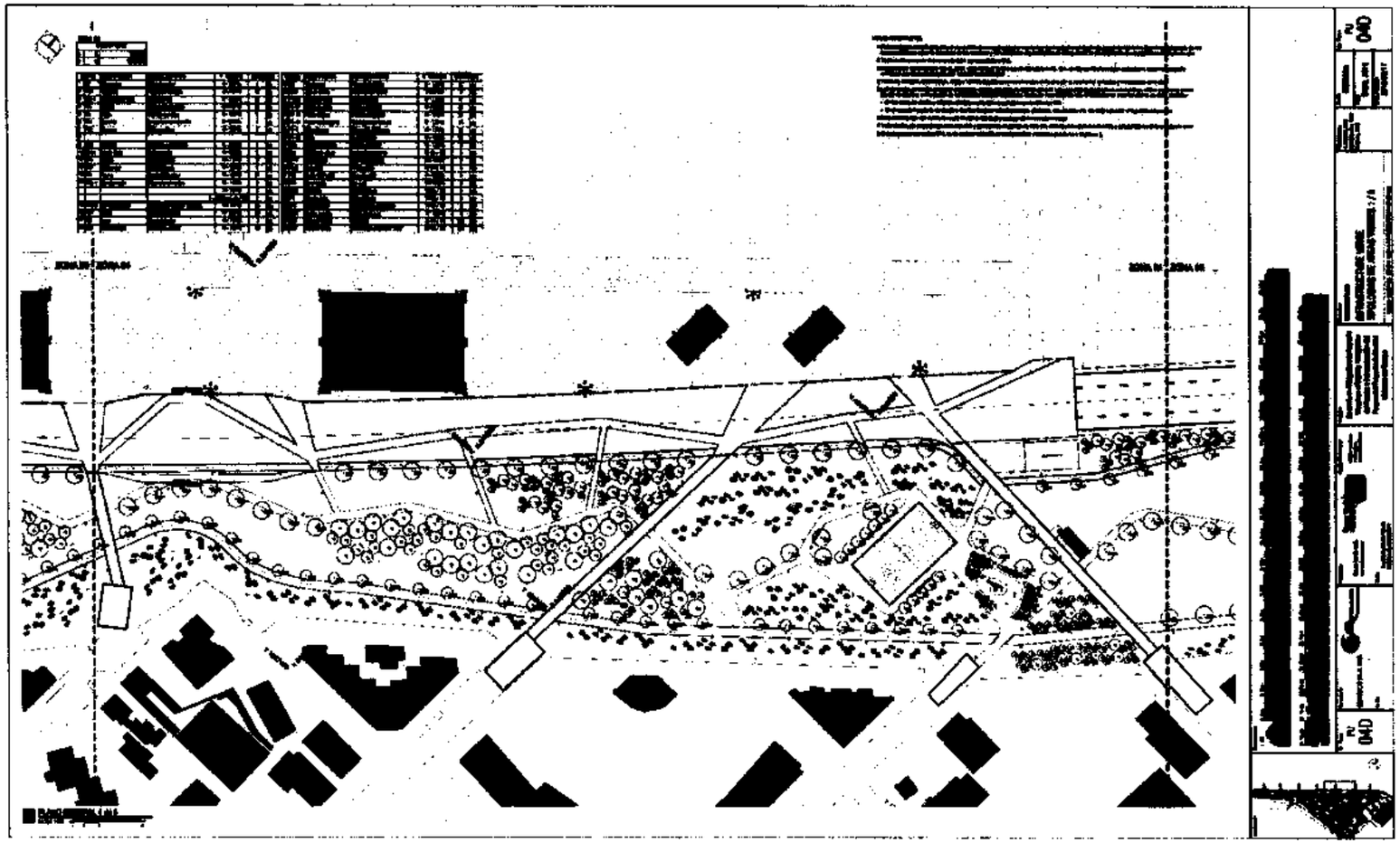
	Código	Nombre Común	Nombre Sientifico	T. Siembra	Cantidades	
1	Oli	Olivo negro	*Olea europaea*	H=2,0mts	2	UN
2	Alm	Almendro	*Terminalia catappa*	H=2,0mts	41	UN
3	Cau-i	Caucho de la India	*Ficus elastica*	H=2,0mts	55	UN
4	Cle	Clemón	*Thespedia populnea*	H=2,0mts	8	UN
5	Cei	Ceibo	*Chorisia speciosa*	H=1,5mts	17	UN
6	Mar	Marañón	*Anacardium occidentale*	H=2,0mts	2	UN
7	Maj	Majagua	*Hibiscus elatus*	H=2,0mts	0	UN
8						
9	Cam	Cambulo	*Erythrina poeppigiana*	H=2,0mts	0	UN
10	Aca-r	Acacia Roja	*Delonix regia*	H=2,0mts	0	UN
11	Buc	Bucaro	*Erythrina fusca*	H=1,5mts	0	UN
12	Cab	Carbonero	*Calliandra spp.*	H=1,5mts	0	UN
13	Aro	Aromo	*Acacia farnesiana*	H=1,5mts	0	UN
14	Mag-v	Mangle verde	*Conocarpus erectus*	H=1,5mts	0	UN
				H=1,0mts	0	UN
			H=0,5mts; 6 UN / M2		0	M2
15	Mag-p	Mangle plateado	*Conocarpus erectus "sericeus*	H=1,5mts	104	UN
16	Nem	Neem	*Azadirachta indica*	H=2,0mts	67	UN
17	Ica	Icaco	*Chrysobalanus*	H=1,0mts	0	UN
18	Uvp	Uva de Playa	*Coccoloba uvifera*	H=1,0mts	0	UN

	Código	Nombre Común	Nombre Sientifico	T. Siembra	Cantidades	
19	Pit	Pitosporum	*Pittosporum tobira*	H=1,0mts	0	UN
20	Ufid	Ufia de Dania	*Philodendron selum*	8 UN / M2	0	M2
21	Pa-co	Palma de Coco	*Cocos nucifera*	H=2,0mts	101	UN
22	Pa-ac	Palma de aceite	*Elaeis guineensis*	H=2,0mts	0	UN
23	Pa-da	Palma datilera	*Phoenix dactylifera*	H=2,0mts	0	UN
24	Pa-ws	Palma washingtonia	*Washingtonea robusta*	H=2,0mts	0	UN
25	Pa-ll	Palma llanera	*Copernicia Tectorum*	H=2,0mts	78	UN
26	Pa-cy	Cyca	*Cyca revolute*	H=0,5mts	0	UN
27	Ade	Adelia flor habana	*Nerium oleander*	H=1,0mts	0	UN
28	Bat	Batatilla de playa	*Ipomoea pescaprae*	20 UN / M2	0	M2
29	Mus	Mussaendra	*Mussaendra alicia*	H=1,0mts	0	UN
30	Buq	Buquecito	*Tradescantia*	20 UN / M2	0	M2
31	Plu	Plumeria (Fucia)	*Plumeria alba*	H=0,8mts	0	UN
32	Cor	Coral peilla	*Ixora sp.*	H=1,0mts	0	UN
33	Bug	Curazao	*Bougainville sp*	10 UN / M2	0	M2
34	Fll	Flor de Jade	*Strongylodon*	10 UN / M2	0	M2
35	Big	Bignonia azul	*Thunbergia grandiflora*	10 UN / M2	0	M2
36	Bam	Bambu amarillo	*Phyllostachys sp*	H=1,0mts	0	UN
37	Cez	Césped Zoysia	*Zoysia sp*	20 UN / M2	N/A	M2
38	Cev	Cesped verde	*Pennisetum setaceum "Alba"*	20 UN / M2	N/A	M2

452

444

Coordenadas Núcleo de Actividades



453

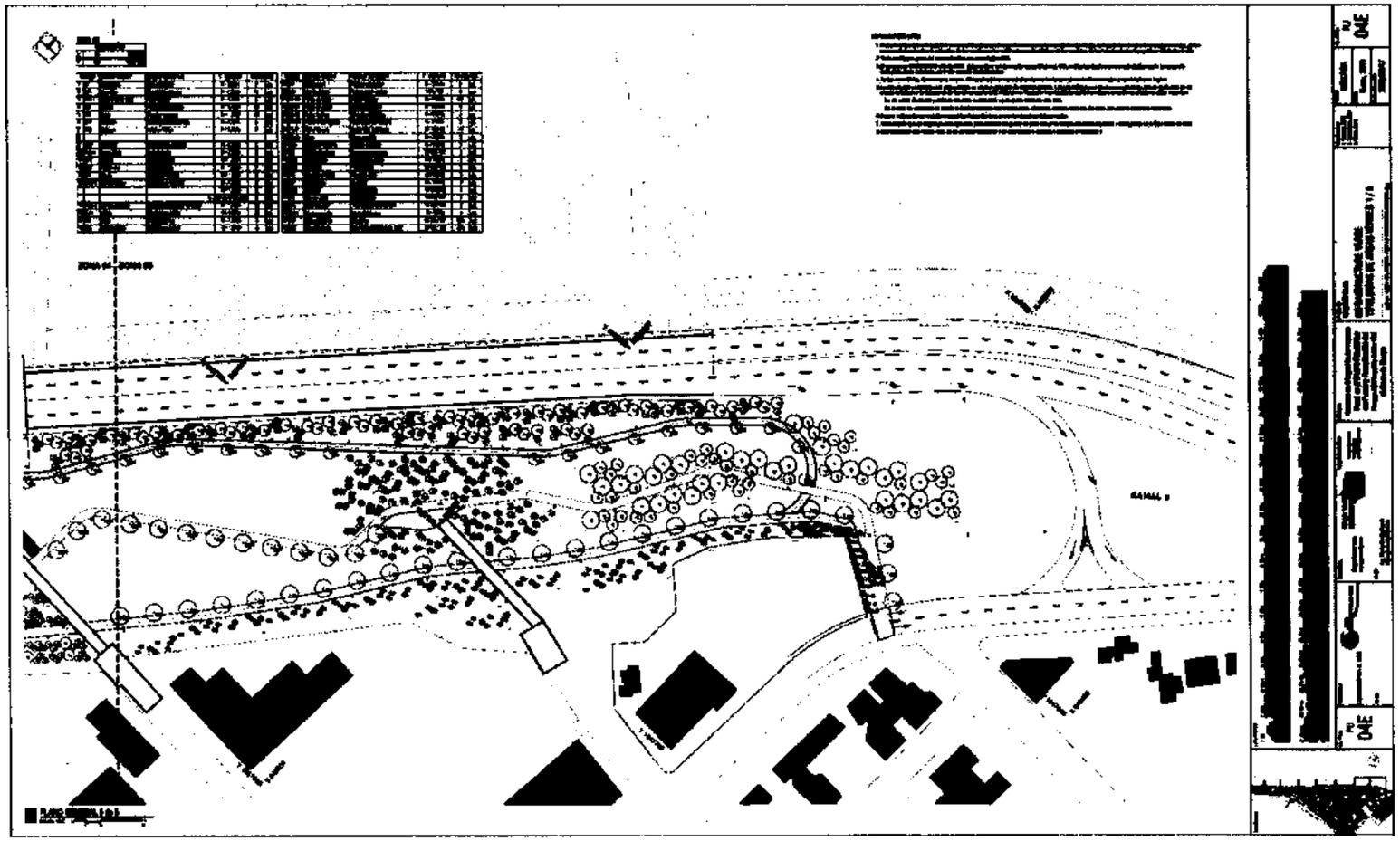
412

ZONA 04														
COORDENADA														
X	E	842006												
Y	N	1647475												
Código		Nombre Común	Nombre Sientifico	T. Siembra	Cantidades		Código		Nombre Común	Nombre Sientifico	T. Siembra	Cantidades	
1	Oli	Olivo negro	*Olea europaea*	H=2,0mts	4	UN	19	Pit	Pitosporum	*Pitosporum tobira*	H=1,0mts	30	UN
2	Alm	Almendro	*Terminalia catappa*	H=2,0mts	18	UN	20	Ufd	Uña de Dama	*Philodendron selum*	6 UN / M2	0	M2
3	Cau-i	Caucho de la India	*Ficus elástica*	H=2,0mts	26	UN	21	Pa-co	Palma de Coco	*Cocos nucifera*	H=2,0mts	75	UN
4	Cle	Clemón	*Thespedia populnea*	H=2,0mts	36	UN	22	Pa-ac	Palma de aceite	*Elaeis guineensis*	H=2,0mts	62	UN
5	Cei	Ceibo	*Chorisia speciosa*	H=1,5mts	8	UN	23	Pa-da	Palma datilera	*Phoenix dactylifera*	H=2,0mts	19	UN
6	Mar	Marañón	*Anacardium occidentale*	H=2,0mts	4	UN	24	Pa-ws	Palma washingtonia	*Washingtonea robusta*	H=2,0mts	14	UN
7	Maj	Majagua	*Hibiscus elatus*	H=2,0mts	0	UN	25	Pa-ll	Palma llanera	*Copernicia Tectorum*	H=2,0mts	62	UN
8							26	Pa-cy	Cyca	*Cyca revoluta*	H=0,5mts	25	UN
9	Cam	Cambulo	*Erythrina poeppigiana*	H=2,0mts	0	UN	27	Ade	Adelia flor habana	*Nerium oleander*	H=1,0mts	0	UN
10	Aca-r	Acacia Roja	*Delonix regia*	H=2,0mts	6	UN	28	Bat	Batatilla de playa	*Ipomoea pescaprae*	20 UN / M2	0	M2
11	Buc	Bucaro	*Erythrina fusca*	H=1,5mts	0	UN	29	Mus	Mussaendra	*Mussaendra alicia*	H=1,0mts	0	UN
12	Cab	Carbonero	*Calliandra spp.*	H=1,5mts	0	UN	30	Buq	Buquecito	*Tradescania*	20 UN / M2	0	M2
13	Aro	Aromo	*Acacia farnesiana*	H=1,5mts	22	UN	31	Plu	Plumeria (Fucia)	*Plumeria alba*	H=0,8mts	0	UN
14	Mag-v	Mangle verde	*Conocarpus erectus*	H=1,5mts	2	UN	32	Cor	Coral pelilla	*Ixora sp.*	H=1,0mts	0	UN
				H=1,0mts	0	UN	33	Bug	Curazao	*Bougainville sp*	10 UN / M2	0	M2
			H=0,5mts; 6 UN / M2		0	M2	34	Flj	Flor de Jade	*Strongylodon*	10 UN / M2	0	M2
15	Mag-p	Mangle plateado	*Conocarpus erectus "sericeus*	H=1,5mts	55	UN	35	Blg	Bignonia azul	*Thunbergia grandiflora*	10 UN / M2	0	M2
16	Nem	Neem	*Azadirachta indica*	H=2,0mts	64	UN	36	Bam	Bambu amarillo	*Phyllostachys sp*	H=1,0mts	0	UN
17	Ica	Icaco	*Chrysobalanus*	H=1,0mts	0	UN	37	Caz	Césped Zoysia	*Zoysia sp*	20 UN / M2	N/A	M2
18	Uvp	Uva de Playa	*Coccoloba uvifera*	H=1,0mts	45	UN	38	Cev	Cesped verde	*Pennisetum setaceum "Alba"*	20 UN / M2	N/A	M2

455

444

Coordenadas Conector 2 / Articulación B



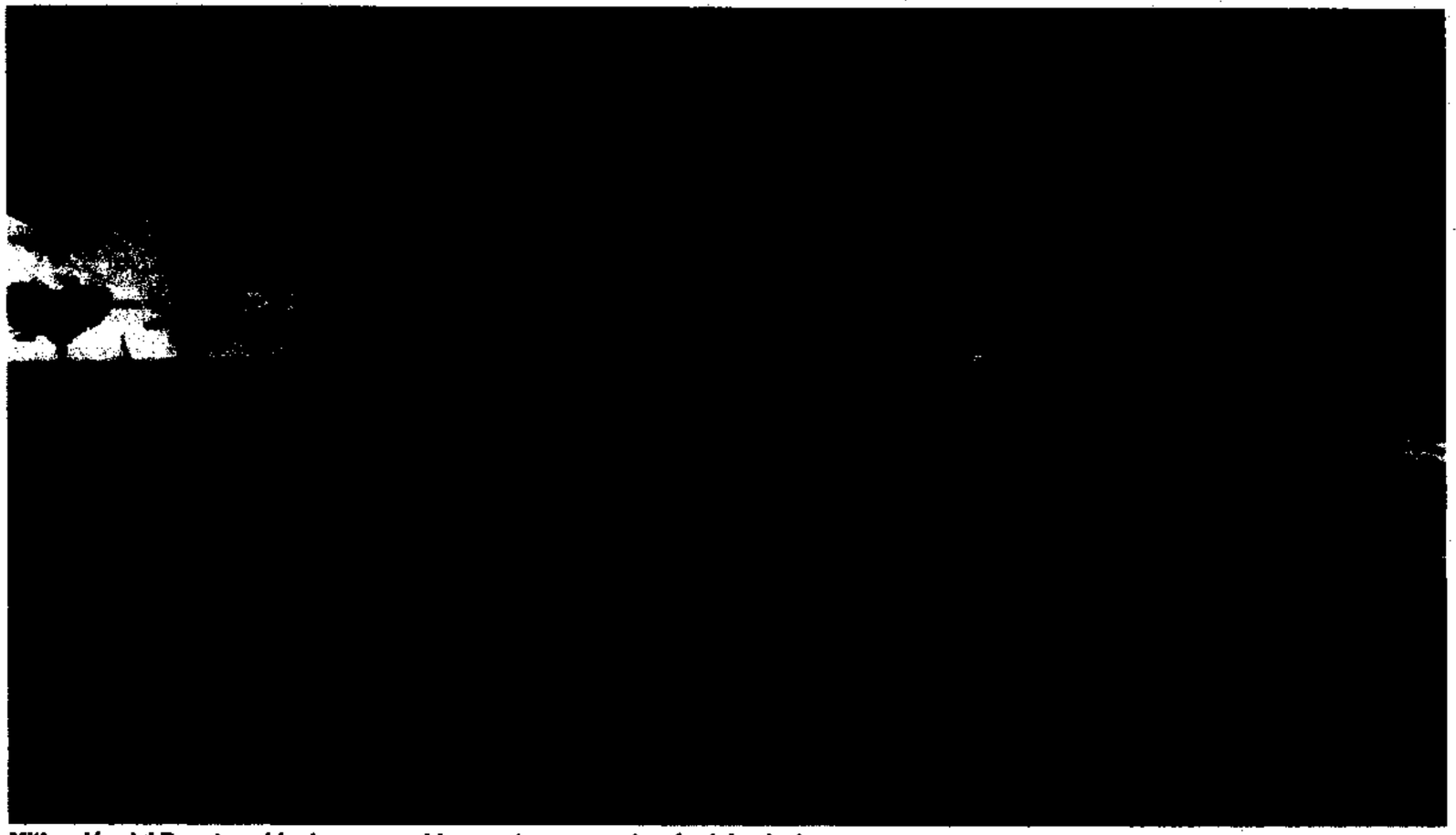
454

74

ZONA 05														
COORDENADA														
X	E	842239												
Y	N	1647709												
Código		Nombre Común	Nombre Sientifico	T. Siembra	Cantidades		Código		Nombre Común	Nombre Sientifico	T. Siembra	Cantidades	
1	Oli	Olivo negro	*Olea europaea*	H=2,0mts	5	UN	19	Plt	Pilloeporum	*Pilloeporum lobira*	H=1,0mts	0	UN
2	Alm	Almendro	*Terminelia catappa*	H=2,0mts	25	UN	20	Und	Uña de Danta	*Philodendron selium*	6 UN / M2	0	M2
3	Cau-i	Caucho de la India	*Ficus elástica*	H=2,0mts	0	UN	21	Pa-co	Palma de Coco	*Cocos nucifera*	H=2,0mts	84	UN
4	Cle	Clemón	*Theepedia populnea*	H=2,0mts	26	UN	22	Pa-ac	Palma de aceite	*Elaeis guineensis*	H=2,0mts	0	UN
5	Cei	Ceibo	*Chorisia speciosa*	H=1,5mts	10	UN	23	Pa-da	Palma datilera	*Phoenix dactylifera*	H=2,0mts	0	UN
6	Mar	Marañón	*Anacardium occidentale*	H=2,0mts	5	UN	24	Pa-ws	Palma washingtonia	*Washingtonea robusta*	H=2,0mts	0	UN
7	Maj	Majagua	*Hibiscus elatus*	H=2,0mts	0	UN	25	Pa-ll	Palma llanera	*Copernicia Tectorum*	H=2,0mts	74	UN
8							26	Pa-cy	Cyca	*Cyca revoluta*	H=0,5mts	0	UN
9	Cam	Cambulo	*Erythrina poeppigiana*	H=2,0mts	0	UN	27	Ade	Adelfa flor habana	*Nerium oleander*	H=1,0mts	0	UN
10	Aca-r	Acacia Roja	*Delonix regia*	H=2,0mts	0	UN	28	Bat	Batatilla de playa	*Ipomoea pescaprae*	20 UN / M2	0	M2
11	Buc	Bucaro	*Erythrina fusca*	H=1,5mts	0	UN	29	Mus	Mussaendra	*Mussaendra alicia*	H=1,0mts	0	UN
12	Cab	Carbonero	*Calliandra spp.*	H=1,5mts	0	UN	30	Buq	Buquecito	*Tradescania*	20 UN / M2	0	M2
13	Aro	Aromo	*Acacia farnesiana*	H=1,5mts	0	UN	31	Plu	Plumeria (Fucia)	*Plumeria alba*	H=0,8mts	0	UN
14	Mag-v	Mangle verde	*Conocarpus erectus*	H=1,5mts	0	UN	32	Cor	Coral palilla	*Ixora sp.*	H=1,0mts	0	UN
				H=1,0mts	0	UN	33	Bug	Curazao	*Bougainvilla sp*	10 UN / M2	0	M2
			H=0,5mts; 6 UN / M2		0	M2	34	Flj	Flor de Jade	*Strongylodon*	10 UN / M2	0	M2
15	Mag-p	Mangle plateado	*Conocarpus erectus "sericeus*	H=1,5mts	88	UN	35	Blg	Bignonia azul	*Thunbergia grandiflora*	10 UN / M2	0	M2
16	Nem	Neem	*Azadirachta indica*	H=2,0mts	68	UN	36	Bam	Bambu amarillo	*Phyllostachys sp*	H=1,0mts	0	UN
17	Ica	Icaco	*Chrysobalanus*	H=1,0mts	0	UN	37	Cez	Césped Zoysia	*Zoysia sp*	20 UN / M2	N/A	M2
18	Uvp	Uva de Playa	*Coccoloba uvifera*	H=1,0mts	0	UN	38	Cev	Cesped verde	*Pennisetum setaceum "Alba"*	20 UN / M2	N/A	M2

452

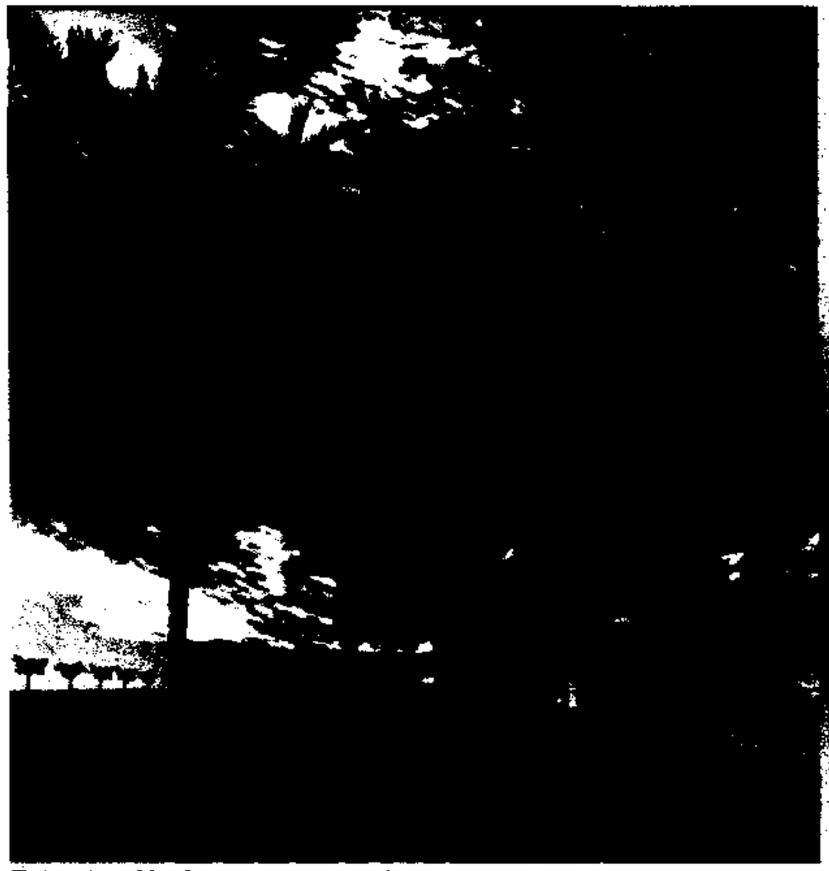
IMÁGENES A FUTURO



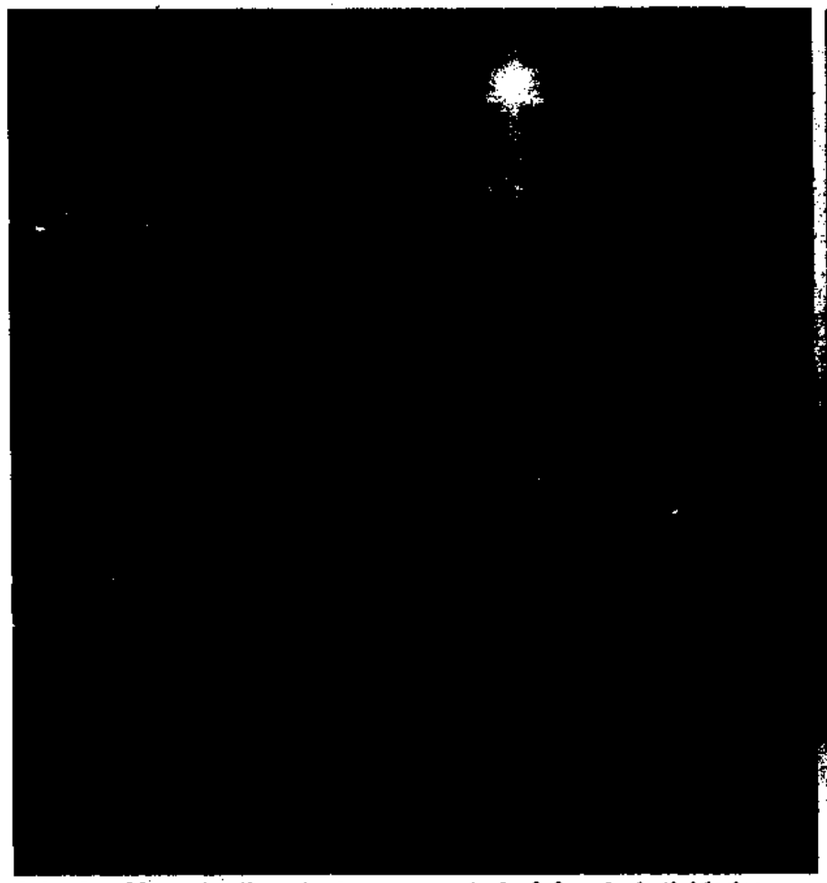
Mitigación del Puente vehicular y recorrido puente rampa a través del paisaje

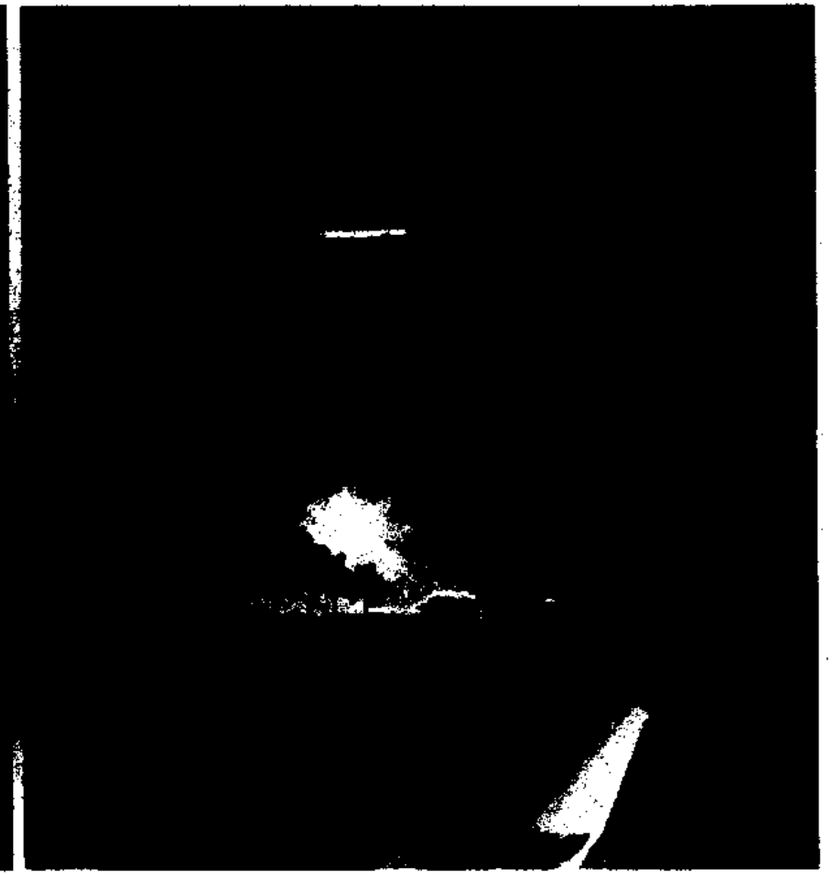
459

408



Estructura Verde zona puente vehicular y peatonal





Arborización y ajardinamiento zona central núcleo de Actividades

462

CONSORCIO VIA AL MAR

Construyamos un mejor país

ANI

SIGUENOS:

[redacted]

463

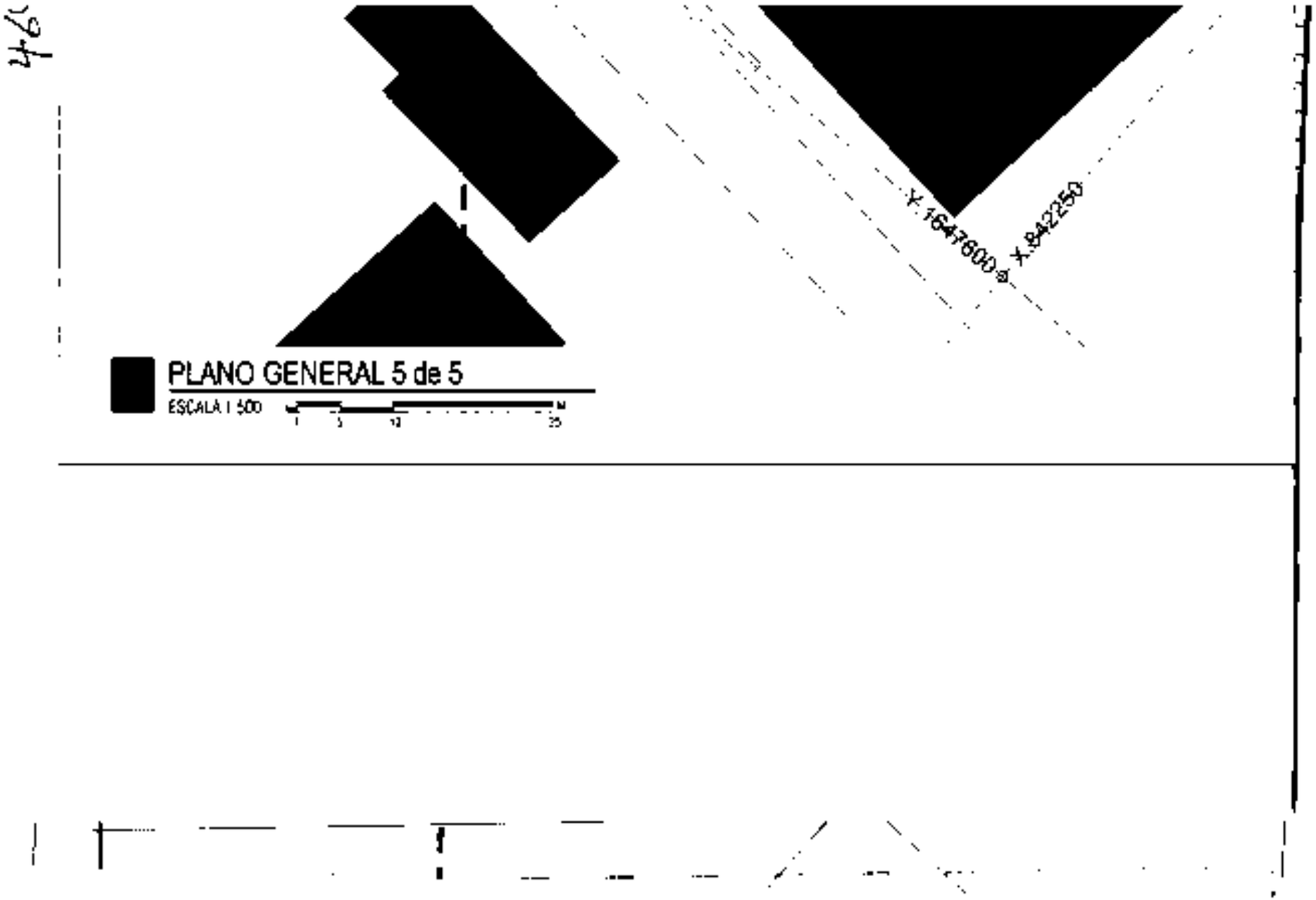
CONSORCIO VIA AL MAR

Construyamos un mejor país

ANI

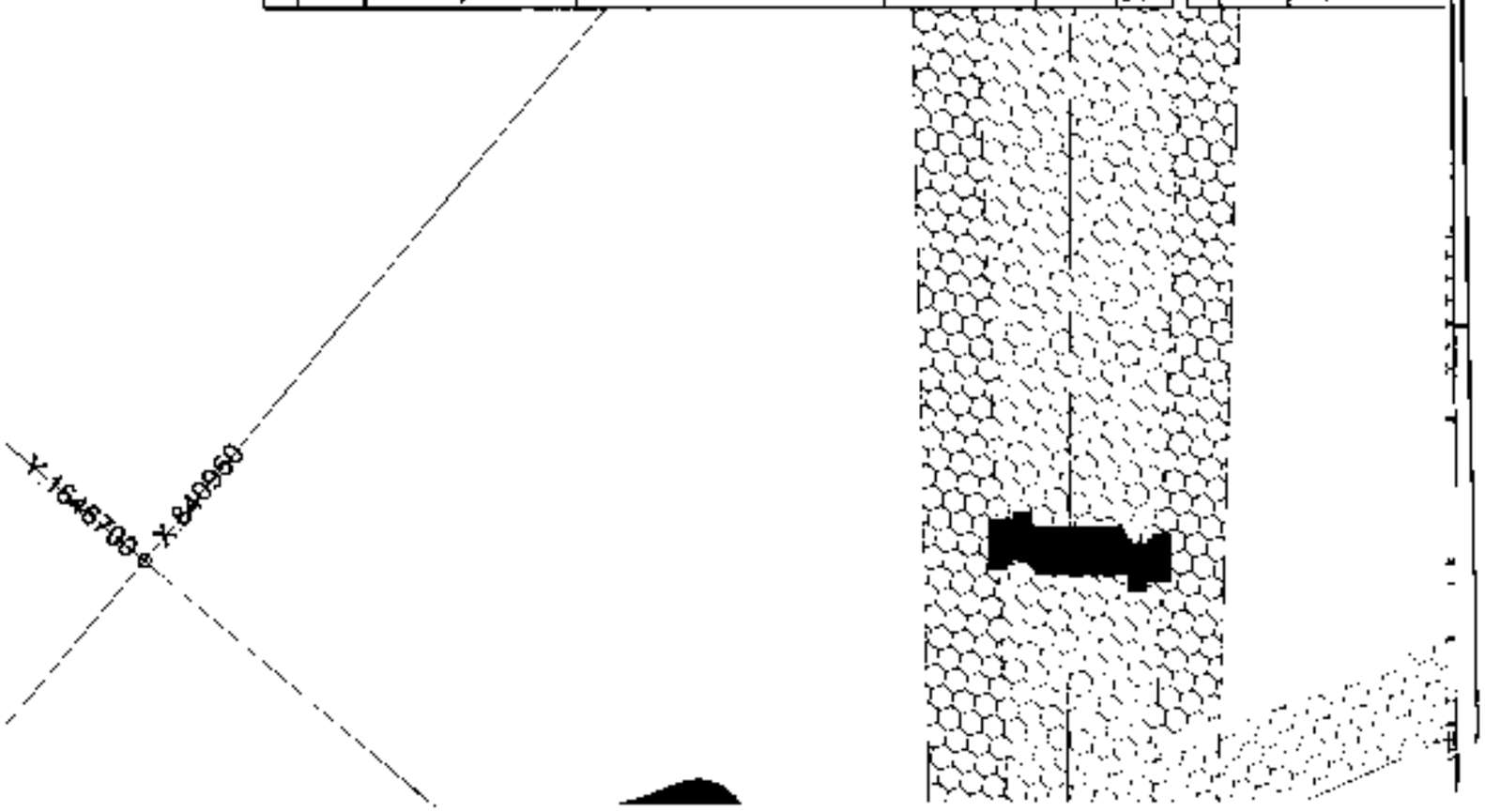
SIGUENOS:

[redacted]

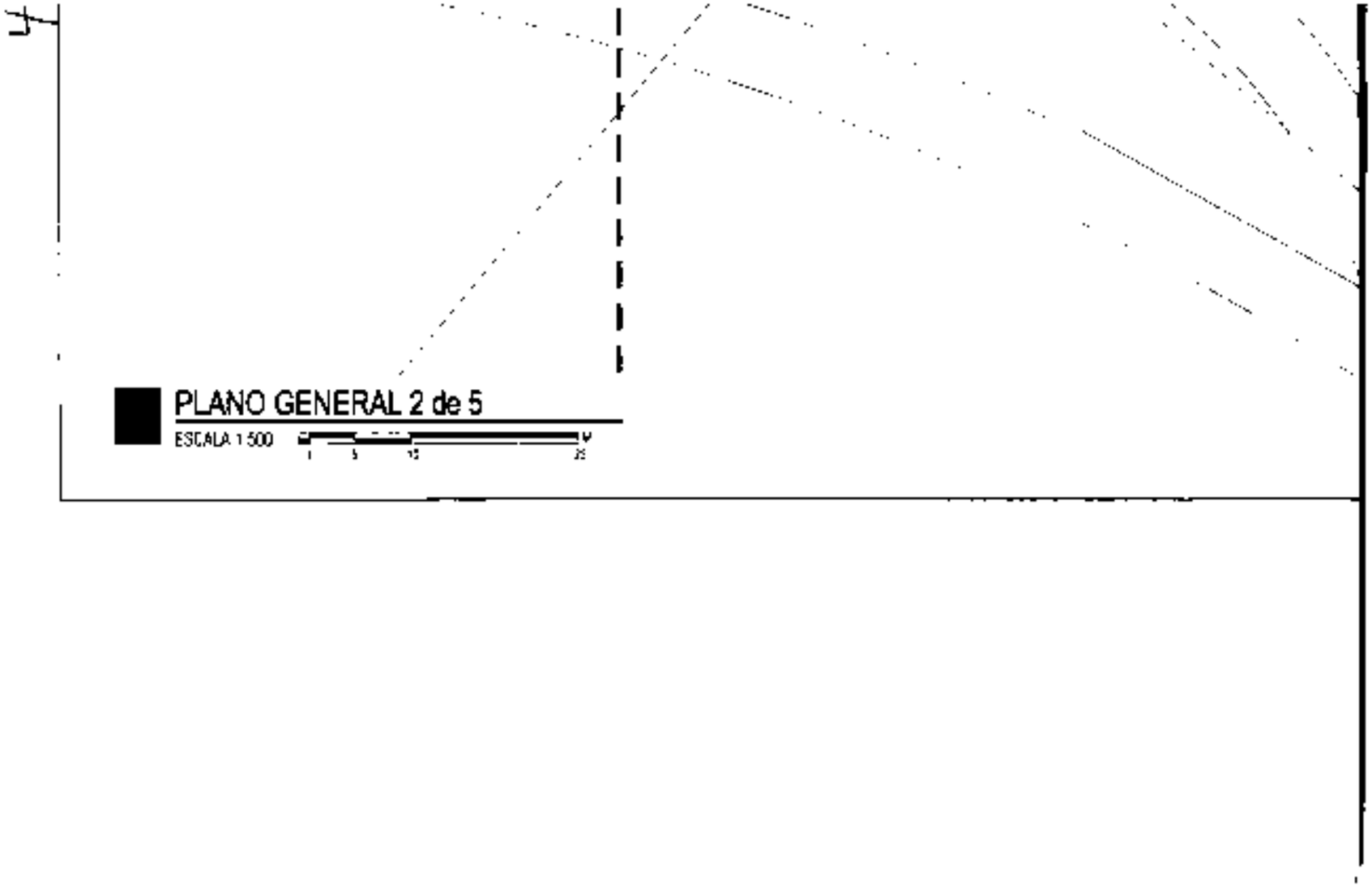

Y: 1647600
X: 842250
PLANO GENERAL 5 de 5
ESCALA 1:500

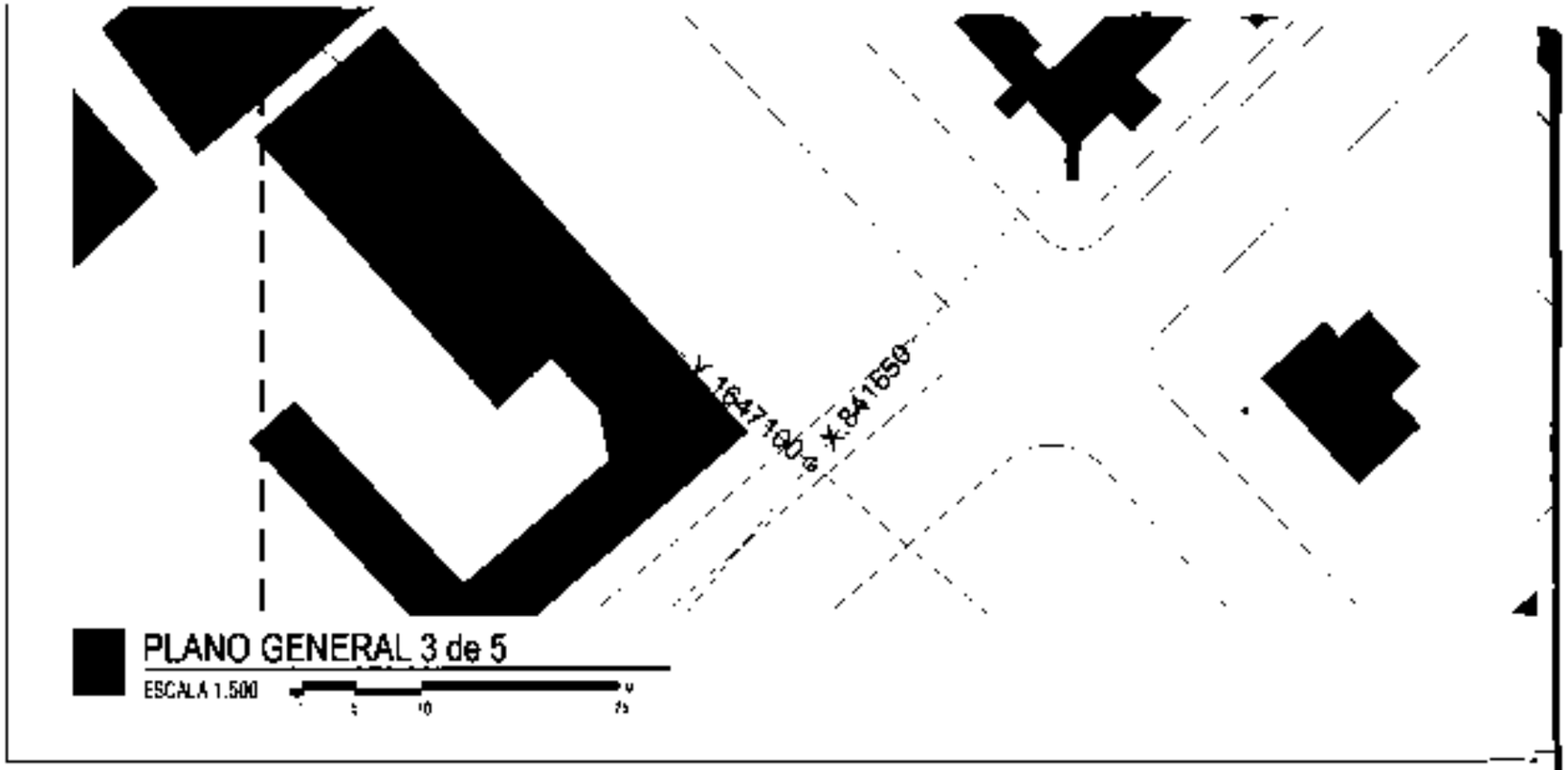
12	Car	Carbonero	*Calliandra spp.*	H=1,5mts	0	UN
13	Aro	Aromo	*Acacia farnesiana*	H=1,5mts	0	UN
14	Mag-v	Mangle verde	*Conocarpus erectus*	H=1,5mts	242	UN
				H=1.0mts	763	UN
				H= 0.5mts, 6 UN / M2	88	M2
15	Mag-p	Mangle plateado	*Conocarpus erectus "sericeus"*	H=1.5mts	0	UN
16	Nem	Neem	*Azadirachta indica*	H=2.0mts	0	UN
17	Ica	Icaco	*Chrysobalanus*	H=1.0mts	0	UN
18	Uvp	Uva de Playa	*Coccoloba uvifera*	H=1.0mts	144	UN

30	Buq	Buqueca
31	Plu	Plumeria (Fuca)
32	Cor	Coral palila
33	Bug	Curazao
34	Fl	Flor de Jade
35	Big	Bignonia azul
36	Bam	Bambu amarillo
37	Cez	Césped Zoysia
38	Cev	Cesped verde



465


PLANO GENERAL 2 de 5
ESCALA 1:500


Y 1647100
X 841550
PLANO GENERAL 3 de 5
ESCALA 1:500
0
5
10
15


PLANO GENERAL 4 de 5
ESCALA 1:500
5
10
25

Defensoría del Pueblo
COLOMBIA

469

Cartagena de Indias, D. T y C., 11 de mayo de 2015.

SECRETARIA TRIBUNAL ADM
TIPO: MEMORIAL DEFENSORIA DEL PUEBLO INTERVENCION
REMITENTE: LUIS ZEA CRISTANCHO
DESTINATARIO: HIRINA MEZA RHENALS
CONSECUTIVO: 20150515478
No. FOLIOS: 6 — No. CUADERNOS: 0
RECIBIDO POR: SECRETARIA TRIBUNAL ADM
FECHA Y HORA: 11/05/2015 04:58:09 PM
FIRMA:

Honorables Magistrados
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR
M.P.: Doctora HIRINA MEZA RHENALS
Ciudad

MEDIO DE CONTROL: POPULAR
DEMANDANTE: LUIS ANTONIO GARCÍA Y OTROS
DEMANDADO: CONSORCIO VÍA AL MAR Y OTROS
EXPEDIENTE: 13001-33-31-000-2015-00019-00

IRINA ALEJANDRA JUNIELES ACOSTA, mayor de edad, identificada con la cédula de ciudadanía 45.483.429 expedida en Cartagena, actuando en calidad de Defensora del Pueblo Regional Bolívar, a usted me dirijo con el fin de intervenir como parte en defensa de los derechos colectivos, de conformidad con lo dispuesto por la Ley 472 de 1998.

Teniendo en cuenta lo anterior y dentro del marco de nuestras competencias, me permito pronunciarme sobre los hechos y pretensiones de la demanda, tal y como sigue a continuación:

SOBRE LOS HECHOS Y LAS PRETENSIONES

Debido a las continuas y sistemáticas quejas ciudadanas e información obtenida por medio de la prensa local y nacional, ésta Defensoría Regional inició las gestiones con miras a indagar sobre las razones del inconformismo de la comunidad con ocasión a la ejecución el proyecto "Anillo Vial - Malecón del Barrio de Crespo", especialmente con la construcción de la llamada LOMA DE MARBELLA.

En ese marco, esta Agencia del Ministerio Público fue convocada a una reunión celebrada por vecinos del barrio Crespo, el día 15 de octubre de 2014, en la que los participantes expusieron sus preocupaciones e inquietudes sobre la ejecución de las obras y en particular, del denominado PUENTE O LOMA DE MARBELLA, frente al cual, señalaron su inconformismo debido a varios factores: la falta de socialización del proyecto de forma integral con la comunidad, las fallas estructurales que habrían advertido tanto en el túnel como en el puente y serios reparos sobre el amparo de ese componente del proyecto (puente) en la

Manga, Callejon Santa Clara #24-28 Cartagena de Indias Tel: (57) (6604003) ·Celular 3108539395 - www.defensoria.org.co

Resolución 1630 de 2009 (Por medio de la cual se otorgó la licencia ambiental al proyecto), por lo que han sostenido, que la llamada LOMA DE MARBELLA, carece de licencia ambiental.

En ese orden de ideas, la Defensoría del Pueblo Regional Bolívar, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 282 de la Constitución Política de Colombia, la Ley 24 de 1992 y el Decreto 025 de 2014, remitió sendos oficios a la Alcaldía de Cartagena, a la Agencia Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y al Consorcio Vía al Mar, con el propósito de solicitar información concreta sobre la queja ciudadana y efectuar algunas recomendaciones en a torno a los problemas estructurales, ambientales y paisajísticos que habría presentado la obra.

Concretamente señalamos a las entidades antes relacionadas que, los componentes del proyecto "Anillo Vial - Malecón del Barrio Crespo" (Túnel y Puente), que fueron concebidos: (1) Como una solución a los problemas de movilidad presentados por las congestiones vehiculares entre el barrio Crespo y el Centro Histórico de Cartagena; (2) Como una respuesta a la erosión costera que afectaba al barrio; (3) Como una oportunidad para ampliar y optimizar el disfrute del bien público que son las playas; y (4) Para el mejoramiento paisajístico de la zona, de tal manera que los desarrollos viales no afectaran el derecho al paisaje cultural; terminaron convertidos en fuente generadora de grandes interrogantes e inconformismo.

Los temas centrales que causan incertidumbre en la comunidad fueron planteados por esta Defensoría Regional a la Alcaldía Mayor de Cartagena, a la ANLA, a la ANI y al Consorcio Vía al Mar, de la siguiente forma:

1. ***"Presuntas fallas estructurales del llamado "Túnel de Crespo".***

De conformidad con la información que tenemos y que resulta de los medios de comunicación local se han evidenciado fallas estructurales en la obra, filtraciones de agua de mar, problemas de calidad del concreto y de los elementos metálicos, lo cual podría generar consecuencias negativas para la integridad de los usuarios. Igualmente se reporta una supuesta inestabilidad en la obra que podría hacerla colapsar de no tomar los correctivos a tiempo. Más allá de los medios de comunicación, miembros de la asociación de vecinos afirman a la Defensoría que han tomado registro de estas falencias.

En este sentido llama poderosamente la atención a esta Regional las declaraciones en medios de comunicación emitidas por el Director de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, Doctor LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO, en las cuales da cuenta de retrasos en la entrega de las obras debido a que,

Manga, Callejon Santa Clara #24-28 Cartagena de Indias Tel: (57) (6604003) ·Celular 3108539395 · www.defensoria.org.co

especialmente con relación al túnel, se tienen problemas con el concreto y con las estructuras, por lo que se hace necesario realizar un reforzamiento de las mismas toda vez que amenazan deterioro en el periodo de 5 a 10 años (El Universal, 27 de septiembre de 2014)

Por otra parte, es importante tener en cuenta, que esta obra ha significado una fuerte ejecución de presupuesto público, y al parecer tendrían que invertirse nuevos y cuantiosos dineros en las reparaciones, los cuales no habrían estado incluidos dentro de la planificación inicial de gastos.

En este sentido, debemos recordar que el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia señala que las autoridades de la República están instituidas para proteger a los ciudadanos en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

2. ***Afectaciones por la construcción del llamado "Puente de Marbella"***

Desde el punto de vista ambiental y paisajístico, las objeciones ciudadanas a la obra dan cuenta de notorios impactos negativos debido a la remoción de grandes cantidades de arena y a la injustificada restricción visual del mar debido al levantamiento del puente que según es informado por la comunidad a esta Regional, no se encontraba contemplado en los diseños iniciales.

Los miembros de la comunidad nos informan que de la Resolución No. 1630 de 2009 (por medio de la cual el entonces Ministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial otorgó Licencia Ambiental para la ejecución de las obras aquí descritas), se desprende que la autoridad ambiental aprobó las intersecciones y su conexión con la Avenida Santander, pero no se hizo alusión expresa a la construcción de un puente sobre rellenos, y que el artículo 17 del citado acto administrativo, se dispuso que "(...) El Consorcio no podrá adelantar obras dentro de la franja de propiedad del Estado a que se refiere el literal d) artículo 83 del Decreto 2811 de 1974".

Igualmente, nos plantean dudas relacionadas con el hecho de que el Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena señala a la Avenida Santander como parte del sistema arterial (V2E) de la ciudad y está definida como parte de los ejes especiales ambientales, y que el área donde se construyen las obras está identificada y delimitada como "suelo área de protección y conservación de los recursos naturales y paisajísticos del Distrito de Cartagena, contenido en el Decreto 0977 de noviembre 20 de 2001". En ese orden de ideas, la obra se estaría adelantando a pesar de la prohibición expresa contenida en el POT.

Manga, Callejon Santa Clara #24-28 Cartagena de Indias Tel: (57) (6604003) ·Celular 3108539395 · www.defensoria.org.co

3. ***Omisión participación comunitaria en decisiones relacionadas con cierre de playas.***

Otra queja suscitada a raíz de la construcción del puente de Marbella, y que fue puesta en conocimiento del señor Alcalde Mayor de Cartagena, por medio del oficio No. 002133 del 16 de octubre del cursante año, es la referida a la ausencia de espacios para la concertación de la decisión, lo cual da al traste con lo dispuesto por el artículo 79 de la Constitución Política de Colombia que en reiteradas sentencias de la Corte Constitucional[1], y en instrumentos de protección internacional tales como la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo, precisan que en cualquier decisión con la que se cause afectación al derecho al goce de un ambiente sano, se debe garantizar la participación de la comunidad.

Aunado a lo anterior, no se puede perder de vista que la construcción del citado puente ha restringido el uso y goce de más de 1 kilómetro de la franja de playa de Marbella a la comunidad cartagenera que ha utilizado tradicionalmente ese bien natural como un espacio para el disfrute y la recreación".

Igualmente, teniendo en cuenta las competencias de cada una de las entidades involucradas en el tema, hicimos solicitudes de información y recomendaciones frente a las principales preocupaciones planteadas por la comunidad con el objeto de que se tomaran las medidas de mitigación y corrección a las que hubiera lugar, obteniendo las respuestas que anexamos a este memorial para su estudio y análisis.

Sin embargo, es pertinente resaltar que esta Defensoría Regional tiene serios reparos sobre el amparo de la obra correspondiente al llamado PUENTE O LOMA DE MARBELLA dentro de la resolución que otorgó la licencia ambiental al proyecto (Res. 1630 de 2009), pues hemos insistido que, la intersección que uniría el Túnel con el cuestionado Puente, no fue descrita ni detallada en los estudios ambientales (Estudio de Impacto y Plan de Manejo Ambiental), tal como lo exigía la normatividad vigente para la época (Decreto 1220 de 2005), máxime si consideramos que se trata de una obra que en modo alguno podemos calificar de complementaria teniendo en cuenta sus magnitudes paisajísticas y ambientales además de los grandes impactos sociales que ha generado.

Aunado a lo anterior, el llamado Puente o Loma de Marbella tampoco fue detallado en la evaluación ambiental que dio origen al Concepto Técnico No. 1367 de 2009, previo al otorgamiento de la Licencia, lo que indicaría la ausencia de

[1] Sentencias C-328 de 1995, C-593 de 1995, C-535 de 1996 y C-348 de 2012. Corte Constitucional.

Manga, Callejon Santa Clara #24-28 Cartagena de Indias Tel: (57) (6604003) ·Celular 3108539395 · www.defensoria.org.co

valoración de impactos ambientales, frente a un componente de semejantes dimensiones y con ocasión al cual, hubo una importante intervención de más de 1 kilómetro de la franja playa de Marbella (bien de uso público) y remoción de grandes cantidades de arena, por lo que esto debió ser revisado y detallado, porque reiteramos, si bien durante el trámite licenciatorio se planteó la necesidad de una intersección, de los documentos analizados por esta Defensoría Regional, no se halló evidencia de que se describiera con la suficiencia y especificidad requerida, qué tipo de intersección se iba a utilizar, como se desprende de lo dispuesto por el artículo 24 del Decreto 1220 de 2005 en el que se exige en el numeral *a) "Una descripción explicativa del proyecto, obra o actividad que incluya por lo menos su localización, dimensión y costo estimado de inversión y operación (...)"* .

En virtud de lo anterior, estimamos violadas tanto la Resolución No. 1630 de 2009 (Licencia Ambiental). Artículo 17 del citado acto administrativo,"(...) *El Consorcio no podrá adelantar obras dentro de la franja de propiedad del Estado a que se refiere el literal d) artículo 83 del Decreto 2811 de 1974"* y el POT, en el sentido de que el área donde se construyen las obras está identificada y delimitada como "suelo área de protección y conservación de los recursos naturales y paisajísticos del Distrito de Cartagena, contenido en el Decreto 0977 de noviembre 20 de 2001".

Para esta Defensoría Regional resulta inadmisible el criterio que ha defendido la ANLA respecto de la especificidad o descripción del tipo de intersección cuando ha afirmado que ésta se encontraba *"detallada en forma clara en la figura 2-13 del EIA"*. Esa figura no es menos que un pequeño plano que para la comunidad en general y para quienes no son ingenieros o arquitectos, no resulta en lo absoluto explicativa; por ello la sorpresa y el inconformismo de la ciudadanía cuando la llamada "Loma de Marbella" empezó a ser levantada sobre concreto, máxime si se trata de una obra que restringe ostensiblemente la visual del mar debido al puente que no se encontraba contemplado en los diseños iniciales y frente a la cual ha habido una ausencia de espacios de concertación.

Así las cosas, y frente a las respuestas recibidas en la solicitud de información inicial, planteamos a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, por medio del oficio DPRB-6006-2535 calendado el 9 de diciembre de 2014, unas nuevas observaciones sobre el proyecto y el trámite licenciatorio surtido y la reiteración de nuestras preocupaciones frente a la socialización y legalidad de la licencia ambiental, actuaciones en defensa de los derechos colectivos presuntamente vulnerados con la ejecución de las obras cuestionadas.

En ese marco, el día 2 de enero de 2015, recibimos el Oficio No. 2014070800-2-001, suscrito por la Doctora CLAUDIA LORENA LÓPEZ, Jefe Oficina Asesora

Manga, Callejon Santa Clara #24-28 Cartagena de Indias Tel: (57) (6604003) -Celular 3108539395 - www.defensoria.org.co

Jurídica de la ANLA, por medio del cual hemos reconfirmado nuestras preocupaciones inicial, ello por cuanto en dicho documento, se ha indicado a esta Agencia del Ministerio Público que pese a que la Resolución que otorgó la licencia ambiental también aprobó el Plan de Manejo, el cual incluye en la Ficha 5 el Manejo Morfológico y Paisajístico, éste aún no ha sido presentado ante la autoridad ambiental.

De tal suerte que, ello apunta a señalar que una licencia ambiental otorgada en el año 2009, aún el 2 de enero de 2015, es decir, casi 6 años después, no cuenta con los diseños paisajísticos y urbanísticos finales para la construcción de las 2 intersecciones viales. Ahora bien, en el mismo documento se aprecia que, la ANLA afirma que el Concesionario (Consorcio Vía al Mar) en escrito radicado con el No. 2014068136-1-000 adiado el 5 de diciembre de 2014 informó que *"se encuentra trabajando con la comunidad de la ciudad de Cartagena en relación con el tema de la intersección"*, lo cual indicaría, que el tema de la intersección o PUENTE o LOMA DE MARBELLA está siendo concertada con la comunidad después de construida, lo que evidenciaría una vulneración a los derechos a la participación democrática, al medio ambiente sano, a la libre escogencia de oficio (pescadores y servidores turísticos), al goce de los bienes naturales y del paisaje cultural y a la dignidad humana de la comunidad cartagenera.

SOLICITUDES

Teniendo en cuenta los planteamientos anteriormente expuestos, le solicito de forma respetuosa a los Honorables Magistrados, disponer la vinculación de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, al trámite del presente medio de control.

En vista de que la obra está en construcción estimamos pertinente solicitar, teniendo en cuenta lo dispuesto por el artículo 230 del CPACA, **MEDIDA CAUTELAR** consistente en imponer a las entidades involucradas en el proceso, la obligación de generar mesas de trabajo de carácter inmediato donde las comunidades puedan expresar sus opiniones, preocupaciones y motivos de inconformidad, de manera que se incluyan estas consideraciones en los diseños finales de la obra. Todo lo anterior dado que la obra continua avanzando mientras la acción popular se tramita.

Atentamente,

IRINA ALEJANDRA JUNIELES ACOSTA
Defensora del Pueblo Regional Bolívar

Manga, Callejon Santa Clara #24-28 Cartagena de Indias Tel: (57) (6604003) ·Celular 3108539395 · www.defensoria.org.co

REVISO

NOTIFICACION CORREO ELECTRONICO
CERTIFICO QUE ESTE MENSAJE FUE ENVIADO POR CORREO ELECTRONICO

JUAN CARLOS GALVIS BARRIOS
SECRETARIO GENERAL
SE DEJA CONSTANCIA QUE SE LE DIO APLICACION AL ARTICULO 205 DEL CPACA

Secretaria Tribunal Administrativo De Bolivar

475

De: Irina Junieles <ijunieles@defensoria.gov.co>
Enviado el: lunes, 11 de mayo de 2015 4:59 p.m.
Para: sgtadminbol@notificacionesrj.gov.co
CC: Luis Zea; Bolivar
Asunto: RV: ESCRITO DEFENSORIA BOLIVAR EN ACCION POPULAR
Datos adjuntos: Intervención Acción Popular Túnel.pdf

Atentamente,

IRINA ALEJANDRA JUNIELES ACOSTA
Defensora Regional Bolívar
Defensoría del Pueblo

Cartagena, Manga, Callejón Santa Clara, numero 24-28. Teléfonos institucionales 3108539392 - 6604003

De: Irina Junieles
Enviado: lunes, 11 de mayo de 2015 04:57 p.m.
Para: stadcgena@acendoj.ramajudicial.gov.co
Cc: Luis Zea; Bolivar
Asunto: ESCRITO DEFENSORIA BOLIVAR EN ACCION POPULAR

Cordial saludo,
Adjuntamos escrito en el proceso de la referencia, para que haga parte del expediente.
Gracias.

Atentamente,

IRINA ALEJANDRA JUNIELES ACOSTA
Defensora Regional Bolívar
Defensoría del Pueblo

Cartagena, Manga, Callejón Santa Clara, numero 24-28. Teléfonos institucionales 3108539392 - 6604003

SECRETARIA TRIBUNAL ADM
TIPO: INTERVENCION PROCURADURIA
REMITENTE: DEFENSORIA DEL PUEBLO BOLIVAR
DESTINATARIO: HIRINA MEZA
CONSECUTIVO: 2015061549I
No. FOLIOS: 4 — No. CUADERNOS: 0
RECIBIDO POR: SECRETARIA TRIBUNAL ADM
FECHA Y HORA: 12/05/2015 08:57:20 AM
FIRMA:

476

Defensoría del Pueblo
COLOMBIA

Cartagena de Indias, D. T y C., 11 de mayo de 2015.

Honorables Magistrados
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR
M.P.: Doctora HIRINA MEZA RHENALS
Ciudad

MEDIO DE CONTROL: POPULAR
DEMANDANTE: LUIS ANTONIO GARCÍA Y OTROS
DEMANDADO: CONSORCIO VÍA AL MAR Y OTROS
EXPEDIENTE: 13001-33-31-000-2015-00019-00

IRINA ALEJANDRA JUNIELES ACOSTA, mayor de edad, identificada con la cédula de ciudadanía 45.483.429 expedida en Cartagena, actuando en calidad de Defensora del Pueblo Regional Bolívar, a usted me dirijo con el fin de intervenir como parte en defensa de los derechos colectivos, de conformidad con lo dispuesto por la Ley 472 de 1998.

Teniendo en cuenta lo anterior y dentro del marco de nuestras competencias, me permito pronunciarme sobre los hechos y pretensiones de la demanda, tal y como sigue a continuación:

SOBRE LOS HECHOS Y LAS PRETENSIONES

Debido a las continuas y sistemáticas quejas ciudadanas e información obtenida por medio de la prensa local y nacional, ésta Defensoría Regional inició las gestiones con miras a indagar sobre las razones del inconformismo de la comunidad con ocasión a la ejecución el proyecto "Anillo Vial - Malecón del Barrio de Crespo", especialmente con la construcción de la llamada LOMA DE MARBELLA.

En ese marco, esta Agencia del Ministerio Público fue convocada a una reunión celebrada por vecinos del barrio Crespo, el día 15 de octubre de 2014, en la que los participantes expusieron sus preocupaciones e inquietudes sobre la ejecución de las obras y en particular, del denominado PUENTE O LOMA DE MARBELLA, frente al cual, señalaron su inconformismo debido a varios factores: la falta de socialización del proyecto de forma integral con la comunidad, las fallas estructurales que habrían advertido tanto en el túnel como en el puente y serios reparos sobre el amparo de ese componente del proyecto (puente) en la

Manga, Callejon Santa Clara #24-28 Cartagena de Indias Tel: (57) (6604003) -Celular 3108539395 - www.defensoria.org.co

Defensoría del Pueblo
COLOMBIA

Resolución 1630 de 2009 (Por medio de la cual se otorgó la licencia ambiental al proyecto), por lo que han sostenido, que la llamada LOMA DE MARBELLA, carece de licencia ambiental.

En ese orden de ideas, la Defensoría del Pueblo Regional Bolívar, en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 282 de la Constitución Política de Colombia, la Ley 24 de 1992 y el Decreto 025 de 2014, remitió sendos oficios a la Alcaldía de Cartagena, a la Agencia Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y al Consorcio Vía al Mar, con el propósito de solicitar información concreta sobre la queja ciudadana y efectuar algunas recomendaciones en a torno a los problemas estructurales, ambientales y paisajísticos que habría presentado la obra.

Concretamente señalamos a las entidades antes relacionadas que, los componentes del proyecto "Anillo Vial - Malecón del Barrio Crespo" (Túnel y Puente), que fueron concebidos: (1) Como una solución a los problemas de movilidad presentados por las congestiones vehiculares entre el barrio Crespo y el Centro Histórico de Cartagena; (2) Como una respuesta a la erosión costera que afectaba al barrio; (3) Como una oportunidad para ampliar y optimizar el disfrute del bien público que son las playas; y (4) Para el mejoramiento paisajístico de la zona, de tal manera que los desarrollos viales no afectaran el derecho al paisaje cultural; terminaron convertidos en fuente generadora de grandes interrogantes e inconformismo.

Los temas centrales que causan incertidumbre en la comunidad fueron planteados por esta Defensoría Regional a la Alcaldía Mayor de Cartagena, a la ANLA, a la ANI y al Consorcio Vía al Mar, de la siguiente forma:

1. ***"Presuntas fallas estructurales del llamado "Túnel de Crespo".***

De conformidad con la información que tenemos y que resulta de los medios de comunicación local se han evidenciado fallas estructurales en la obra, filtraciones de agua de mar, problemas de calidad del concreto y de los elementos metálicos, lo cual podría generar consecuencias negativas para la integridad de los usuarios. Igualmente se reporta una supuesta inestabilidad en la obra que podría hacerla colapsar de no tomar los correctivos a tiempo. Más allá de los medios de comunicación, miembros de la asociación de vecinos afirman a la Defensoría que han tomado registro de estas falencias.

En este sentido llama poderosamente la atención a esta Regional las declaraciones en medios de comunicación emitidas por el Director de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, Doctor LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO, en las cuales da cuenta de retrasos en la entrega de las obras debido a que,

Manga, Callejon Santa Clara #24-28 Cartagena de Indias Tel: (57) (6604003) -Celular 3108539395 - www.defensoria.org.co

Defensoría del Pueblo
COLOMBIA

especialmente con relación al túnel, se tienen problemas con el concreto y con las estructuras, por lo que se hace necesario realizar un reforzamiento de las mismas toda vez que amenazan deterioro en el periodo de 5 a 10 años (El Universal, 27 de septiembre de 2014)

Por otra parte, es importante tener en cuenta, que esta obra ha significado una fuerte ejecución de presupuesto público, y al parecer tendrían que invertirse nuevos y cuantiosos dineros en las reparaciones, los cuales no habrían estado incluidos dentro de la planificación inicial de gastos.

En este sentido, debemos recordar que el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia señala que las autoridades de la República están instituidas para proteger a los ciudadanos en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

2. Afectaciones por la construcción del llamado "Puente de Marbella"

Desde el punto de vista ambiental y paisajístico, las objeciones ciudadanas a la obra dan cuenta de notorios impactos negativos debido a la remoción de grandes cantidades de arena y a la injustificada restricción visual del mar debido al levantamiento del puente que según es informado por la comunidad a esta Regional, no se encontraba contemplado en los diseños iniciales.

Los miembros de la comunidad nos informan que de la Resolución No. 1630 de 2009 (por medio de la cual el entonces Ministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial otorgó Licencia Ambiental para la ejecución de las obras aquí descritas), se desprende que la autoridad ambiental aprobó las intersecciones y su conexión con la Avenida Santander, pero no se hizo alusión expresa a la construcción de un puente sobre rellenos, y que el artículo 17 del citado acto administrativo, se dispuso que "(...) El Consorcio no podrá adelantar obras dentro de la franja de propiedad del Estado a que se refiere el literal d) artículo 83 del Decreto 2811 de 1974".

Igualmente, nos plantean dudas relacionadas con el hecho de que el Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena señala a la Avenida Santander como parte del sistema arterial (V2E) de la ciudad y está definida como parte de los ejes especiales ambientales, y que el área donde se construyen las obras está identificada y delimitada como "suelo área de protección y conservación de los recursos naturales y paisajísticos del Distrito de Cartagena, contenido en el Decreto 0977 de noviembre 20 de 2001". En ese orden de ideas, la obra se estaría adelantando a pesar de la prohibición expresa contenida en el POT.

Manga, Callejon Santa Clara #24-28 Cartagena de Indias Tel: (57) (6604003) -Celular 3108539395 - www.defensoria.org.co

Defensoría del Pueblo
COLOMBIA

3. ***Omisión participación comunitaria en decisiones relacionadas con cierre de playas.***

Otra queja suscitada a raíz de la construcción del puente de Marbella, y que fue puesta en conocimiento del señor Alcalde Mayor de Cartagena, por medio del oficio No. 002133 del 16 de octubre del cursante año, es la referida a la ausencia de espacios para la concertación de la decisión, lo cual da al traste con lo dispuesto por el artículo 79 de la Constitución Política de Colombia que en reiteradas sentencias de la Corte Constitucional[1], y en instrumentos de protección internacional tales como la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo, precisan que en cualquier decisión con la que se cause afectación al derecho al goce de un ambiente sano, se debe garantizar la participación de la comunidad.

Aunado a lo anterior, no se puede perder de vista que la construcción del citado puente ha restringido el uso y goce de más de 1 kilómetro de la franja de playa de Marbella a la comunidad cartagenera que ha utilizado tradicionalmente ese bien natural como un espacio para el disfrute y la recreación".

Igualmente, teniendo en cuenta las competencias de cada una de las entidades involucradas en el tema, hicimos solicitudes de información y recomendaciones frente a las principales preocupaciones planteadas por la comunidad con el objeto de que se tomaran las medidas de mitigación y corrección a las que hubiera lugar, obteniendo las respuestas que anexamos a este memorial para su estudio y análisis.

Sin embargo, es pertinente resaltar que esta Defensoría Regional tiene serios reparos sobre el amparo de la obra correspondiente al llamado PUENTE O LOMA DE MARBELLA dentro de la resolución que otorgó la licencia ambiental al proyecto (Res. 1630 de 2009), pues hemos insistido que, la intersección que uniría el Túnel con el cuestionado Puente, no fue descrita ni detallada en los estudios ambientales (Estudio de Impacto y Plan de Manejo Ambiental), tal como lo exigía la normatividad vigente para la época (Decreto 1220 de 2005), máxime si consideramos que se trata de una obra que en modo alguno podemos calificar de complementaria teniendo en cuenta sus magnitudes paisajísticas y ambientales además de los grandes impactos sociales que ha generado.

Aunado a lo anterior, el llamado Puente o Loma de Marbella tampoco fue detallado en la evaluación ambiental que dio origen al Concepto Técnico No. 1367 de 2009, previo al otorgamiento de la Licencia, lo que indicaría la ausencia de

[1] Sentencias C-328 de 1995, C-593 de 1995, C-535 de 1996 y C-348 de 2012. Corte Constitucional.

Manga, Callejon Santa Clara #24-28 Cartagena de Indias Tel: (57) (6604003) -Celular 3108539395 - www.defensoria.org.co

Defensoría del Pueblo
COLOMBIA

valoración de impactos ambientales, frente a un componente de semejantes dimensiones y con ocasión al cual, hubo una importante intervención de más de 1 kilómetro de la franja playa de Marbella (bien de uso público) y remoción de grandes cantidades de arena, por lo que esto debió ser revisado y detallado, porque reiteramos, si bien durante el trámite licenciatorio se planteó la necesidad de una intersección, de los documentos analizados por esta Defensoría Regional, no se halló evidencia de que se describiera con la suficiencia y especificidad requerida, qué tipo de intersección se iba a utilizar, como se desprende de lo dispuesto por el artículo 24 del Decreto 1220 de 2005 en el que se exige en el numeral *a) "Una descripción explicativa del proyecto, obra o actividad que incluya por lo menos su localización, dimensión y costo estimado de inversión y operación (...)"* .

En virtud de lo anterior, estimamos violadas tanto la Resolución No. 1630 de 2009 (Licencia Ambiental). Artículo 17 del citado acto administrativo,"(...) *El Consorcio no podrá adelantar obras dentro de la franja de propiedad del Estado a que se refiere el literal d) artículo 83 del Decreto 2811 de 1974"* y el POT, en el sentido de que el área donde se construyen las obras está identificada y delimitada como "suelo área de protección y conservación de los recursos naturales y paisajísticos del Distrito de Cartagena, contenido en el Decreto 0977 de noviembre 20 de 2001".

Para esta Defensoría Regional resulta inadmisible el criterio que ha defendido la ANLA respecto de la especificidad o descripción del tipo de intersección cuando ha afirmado que ésta se encontraba *"detallada en forma clara en la figura 2-13 del EIA"*. Esa figura no es menos que un pequeño plano que para la comunidad en general y para quienes no son ingenieros o arquitectos, no resulta en lo absoluto explicativa; por ello la sorpresa y el inconformismo de la ciudadanía cuando la llamada "Loma de Marbella" empezó a ser levantada sobre concreto, máxime si se trata de una obra que restringe ostensiblemente la visual del mar debido al puente que no se encontraba contemplado en los diseños iniciales y frente a la cual ha habido una ausencia de espacios de concertación.

Así las cosas, y frente a las respuestas recibidas en la solicitud de información inicial, planteamos a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, por medio del oficio DPRB-6006-2535 calendado el 9 de diciembre de 2014, unas nuevas observaciones sobre el proyecto y el trámite licenciatorio surtido y la reiteración de nuestras preocupaciones frente a la socialización y legalidad de la licencia ambiental, actuaciones en defensa de los derechos colectivos presuntamente vulnerados con la ejecución de las obras cuestionadas.

En ese marco, el día 2 de enero de 2015, recibimos el Oficio No. 2014070800-2-001, suscrito por la Doctora CLAUDIA LORENA LÓPEZ, Jefe Oficina Asesora

Manga, Callejon Santa Clara #24-28 Cartagena de Indias Tel: (57) (6604003) ·Celular 3108539395 · www.defensoria.org.co

Defensoría del Pueblo
COLOMBIA

Jurídica de la ANLA, por medio del cual hemos reconfirmado nuestras preocupaciones inicial, ello por cuanto en dicho documento, se ha indicado a esta Agencia del Ministerio Público que pese a que la Resolución que otorgó la licencia ambiental también aprobó el Plan de Manejo, el cual incluye en la Ficha 5 el Manejo Morfológico y Paisajístico, éste aún no ha sido presentado ante la autoridad ambiental.

De tal suerte que, ello apunta a señalar que una licencia ambiental otorgada en el año 2009, aún el 2 de enero de 2015, es decir, casi 6 años después, no cuenta con los diseños paisajísticos y urbanísticos finales para la construcción de las 2 intersecciones viales. Ahora bien, en el mismo documento se aprecia que, la ANLA afirma que el Concesionario (Consorcio Vía al Mar) en escrito radicado con el No. 2014068136-1-000 adiado el 5 de diciembre de 2014 informó que *"se encuentra trabajando con la comunidad de la ciudad de Cartagena en relación con el tema de la intersección"*, lo cual indicaría, que el tema de la intersección o PUENTE o LOMA DE MARBELLA está siendo concertada con la comunidad después de construida, lo que evidenciaría una vulneración a los derechos a la participación democrática, al medio ambiente sano, a la libre escogencia de oficio (pescadores y servidores turísticos), al goce de los bienes naturales y del paisaje cultural y a la dignidad humana de la comunidad cartagenera.

SOLICITUDES

Teniendo en cuenta los planteamientos anteriormente expuestos, le solicito de forma respetuosa a los Honorables Magistrados, disponer la vinculación de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, al trámite del presente medio de control.

En vista de que la obra está en construcción estimamos pertinente solicitar, teniendo en cuenta lo dispuesto por el artículo 230 del CPACA, **MEDIDA CAUTELAR** consistente en imponer a las entidades involucradas en el proceso, la obligación de generar mesas de trabajo de carácter inmediato donde las comunidades puedan expresar sus opiniones, preocupaciones y motivos de inconformidad, de manera que se incluyan estas consideraciones en los diseños finales de la obra. Todo lo anterior dado que la obra continua avanzando mientras la acción popular se tramita. Atentamente,

IRINA ALEJANDRA JUNIELES ACOSTA
Defensora del Pueblo Regional Bolívar

Manga, Callejon Santa Clara #24-28 Cartagena de Indias Tel: (57) (6604003) ·Celular 3108539395 · www.defensoria.org.co