



Medio de control	REPARACIÓN DIRECTA
Radicación	13-001-23-33-000-2014-00392-00
Demandante	KATTY FONSECA ACOSTA Y OTROS
Demandado	MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS
Magistrado Ponente	LUIS MIGUEL VILLALOBOS ÁLVAREZ

DEL ANTERIOR RECURSO DE REPOSICIÓN PRESENTADO POR EL APODERADO DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI-, EL 17 DE MARZO DE 2023, CONTRA EL AUTO INTERLOCUTORIO No. 055/2023 FECHADO ONCE (11) DE ABRIL DE 2023, MEDIANTE EL CUAL SE ORDENA SANCIONAR A LA ENTIDAD ANI, SE CORRE TRASLADO POR EL TÉRMINO LEGAL DE TRES (3) DÍAS HÁBILES, DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL ARTÍCULO 242 DEL CPACA, EN CONCORDANCIA CON LOS ESTABLECIDO EN LOS ARTÍCULOS 319 Y 110 DEL CGP (ART 110 C.G.P.), HOY VEINTICINCO (25) DE ABRIL DE DOS MIL VEINTITRES (2023), A LAS 8:00 DE LA MAÑANA.

EMPIEZA EL TRASLADO: VEINTISEIS (26) DE ABRIL DE 2023,
A LAS 8:00 A.M.

DENISE AUXILIADORA CAMPO PEREZ
SECRETARIA GENERAL

VENCE EL TRASLADO: VENTIOCHO (28) DE ABRIL DE 2023,
A LAS 5:00 P.M.

DENISE AUXILIADORA CAMPO PEREZ
SECRETARIA GENERAL

Centro Avenida Venezuela, Calle 33 No. 8-25 Edificio Nacional-Primer Piso
E-Mail: desta010bol@notificacionesrj.gov.co



*Centro Avenida Venezuela, Calle 33 No. 8-25 Edificio Nacional-Primer Piso
E-Mail: desta010bol@notificacionesrj.gov.co*

Código: FCA - 017 Versión: 03 Fecha: 03-03-2020



SC5780-1-9

2014-00392-00 Recurso de Reposición ANI

Camilo Alberto Medina Parra <camedina@ani.gov.co>

Lun 17/04/2023 12:21 PM

Para: Secretaria Tribunal Administrativo - Seccional Cartagena

<stadcgena@cendoj.ramajudicial.gov.co>; Despacho 02 Tribunal Administrativo - Bolivar - Cartagena

<des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co>; Notificaciones Despacho 02 Tribunal Administrativo - Bolivar -

Cartagena <desta02bol@notificacionesrj.gov.co>

CC: Orfeo Radicar <orfeoradicar@ani.gov.co>; notificacionesjudiciales@segurexpo.com

<notificacionesjudiciales@segurexpo.com>; marco.arenas@qbe.com.co

<marco.arenas@qbe.com.co>; notificacionesjudiciales LastName

<notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co>; notificacionesjudiciales LastName

<notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co>; cbanquez@hotmail.com

<cbanquez@hotmail.com>; Notificaciones Judiciales Invias <njudiciales@invias.gov.co>; carlospalta

<carlospalta@hotmail.com>; Invias Bolivar (rbolivar@invias.gov.co)

<rbolivar@invias.gov.co>; epsilonvialcartagena@hotmail.com

<epsilonvialcartagena@hotmail.com>; serjuriconcabsas@hotmail.com

<serjuriconcabsas@hotmail.com>; k_ludyan@autopistasdelsol.com.co

<k_ludyan@autopistasdelsol.com.co>; LUISA FERNANDA ALVARADO

<ana.ramirez@abogadaconsultora.com.co>; Jimmy Alexander Garcia Urdaneta <jgarcia@ani.gov.co>; Algiro


Anaya Santiago <a_anaya@autopistasdelsol.com.co>; claudiaguzmanarias@gmail.com

<claudiaguzmanarias@gmail.com>; Eder Humberto Omana Maldonado

<eomana@procuraduria.gov.co>; alcalde@cartagena.gov.co

<alcalde@cartagena.gov.co>; notificacionesjudicialesadministrativo@cartagena.gov.co

<notificacionesjudicialesadministrativo@cartagena.gov.co>; martinezcy19 <martinezcy19@gmail.com>

 12 archivos adjuntos (21 MB)

2014-00392 REPOSICIÓN SANCIÓN ANI.pdf; 2014-00392-00 Memorial ANI.eml; 2013-00652-00 Apelación sentencia.eml; Acta Audiencia de Pruebas .eml; 1.- 2014-00392-00 Allega información y rinde informe.pdf; 2.1.- PMT.pdf; 2.3.- PLANO CALICANTO.pdf; 3.1.- Solicitud de información a Supervisión Ruta Caribe ANI.pdf; 3.2.- REQUERIMIENTOS INFORMACIÓN AUTOPISTAS DEL SOL.pdf; 3.3.- 20220223 ACTA LIQUIDACION CONSORCIO EPSILON VIAL.pdf; Captura de pantalla 2023-04-17 a la(s) 11.52.56 a.m..png; 2.2.- Imagen de Google Earth Tramo Calicanto.jpg;

Bogotá D.C.

Señores:

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR

Mag. Luis Miguel Villalobos Álvarez

E. S. D.

Ref.: REPARACIÓN DIRECTA

Radicado No: 13001-23-33-000-**2024-00392-00**.

Demandante: KATTY YULIETH FONSECA ACOSTA Y OTROS

Demandados: ANI Y OTROS

Asunto: REMISIÓN DE DOCUMENTOS

CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi firma, actuando como apoderado especial de la Agencia Nacional de

Infraestructura, respetuosamente me permito remitir recurso de reposición contra el auto de fecha 11 de abril de 2023, notificado en estado electrónico del 12 de abril de 2023.

Por su parte, en atención a naturaleza jurídica de la Agencia, esto es una Entidad Pública de Naturaleza Especial del Orden Nacional con **única sede** en la ciudad de **Bogotá**, solicito que **todas** las providencias que se emitan dentro del presente asunto se notifiquen a la Entidad que represento a los correos electrónicos buzonjudicial@ani.gov.co y camedina@ani.gov.co.

Finalmente, se remite el presente mensaje de datos a los demás sujetos procesales.

Del honorable Despacho, cordialmente;

Camilo Alberto Medina Parra

Contratista

G.I.T. Defensa Judicial

Vicepresidencia Jurídica

PBX: 571 - 484 8860 Ext:

Calle 24 A Nro. 59 - 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2

Bogotá D.C. – Colombia - www.ani.gov.co



“Resolución 0666 del 24 de abril de 2020 expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social Principales medidas de bioseguridad:

- Lávese las manos frecuentemente.
- Use el tapabocas cubriendo nariz y boca.
- Practique el distanciamiento físico.
- Lo invitamos a descargar y reportar diariamente su condición de salud en la Aplicación CoronApp-Colombia o en Alissta si está afiliado a la ARL POSITIVA.

La información contenida en este correo electrónico es propiedad de la Agencia Nacional de Infraestructura.: es confidencial y para uso exclusivo de el (los) destinatario(s) / En la Agencia Nacional de Infraestructura respetamos y garantizamos que los datos personales suministrados por usted, a través de nuestros canales de comunicación, estén protegidos y no se divulgarán sin su consentimiento. Cumplimos con nuestra política de Confidencialidad y Protección de Datos. Si quiere conocerla lo invitamos a consultarla [aquí](#). Si ha recibido este mensaje por error, por favor notifíquese inmediatamente al remitente: no copie, imprima, distribuya ni difunda su contenido. Las opiniones, conclusiones e informaciones que no estén relacionadas directamente con el negocio de la Agencia Nacional de Infraestructura. deben entenderse como personales y no están avaladas por la compañía.

Bogotá D.C.

Doctor

LUIS MIGUEL VILLALOBOS ÁLVAREZ

Magistrado

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR

Correo electrónico: stadcgena@cendoj.ramajudicial.gov.co

des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co

Cartagena – Bolívar.

E.S.D.

Medio de Control:	REPARACIÓN DIRECTA
Expediente:	13001-23-33-000- 2014-00392-00.
Demandantes:	Katty Yulieth Fonseca Acosta y otros.
Demandados:	ANI y otros.
Asunto:	RECURSO DE REPOSICIÓN

CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en calidad de apoderado de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI, según poder obrante en el plenario, y dentro del término legal, me permito interponer **RECURSO DE REPOSICIÓN** contra de la providencia proferida el 11 de abril de 2023, notificada en estado electrónico del 12 de abril de 2023, de la siguiente forma:

I. OPORTUNIDAD Y PROCEDENCIA DEL RECURSO DE REPOSICIÓN

De conformidad a lo preceptuado en el artículo 242 de la ley 1437 de 2011¹, “*El recurso de reposición procede contra todos los autos, salvo norma legal en contrario*”, lo que hace viable su proposición, en atención a que la parte resolutive que es objeto de controversia fue emitida como auto.

Igualmente, al tratarse de una sanción impuesta en ejercicio de las facultades correccionales establecidas en el artículo 44 del Código General del Proceso, resulta aplicable su inciso final, donde indica que “*Contra las sanciones correccionales sólo procede el recurso de reposición, que se se resolverá de plano*”, por lo cual dicho medio impugnativo es el efectivo para controvertir el auto emitido por esta Corporación.

Por otro lado, la misma normativa, por remisión expresa a la ley procesal civil vigente, que hoy en día corresponde al Código General del Proceso, señala en su artículo 318 que aquel debe proponerse dentro de los 3 días siguientes a su notificación; y en atención a que el enteramiento tuvo lugar por estado electrónico del día 12 de abril de 2023, la actuación está dentro de la oportunidad establecida por el legislador, teniendo que el término de ejecutoria vence el 17 de abril de 2023 a las 5:00 P.M..

¹ Modificado por el artículo 61 de la ley 2080 de 2021.

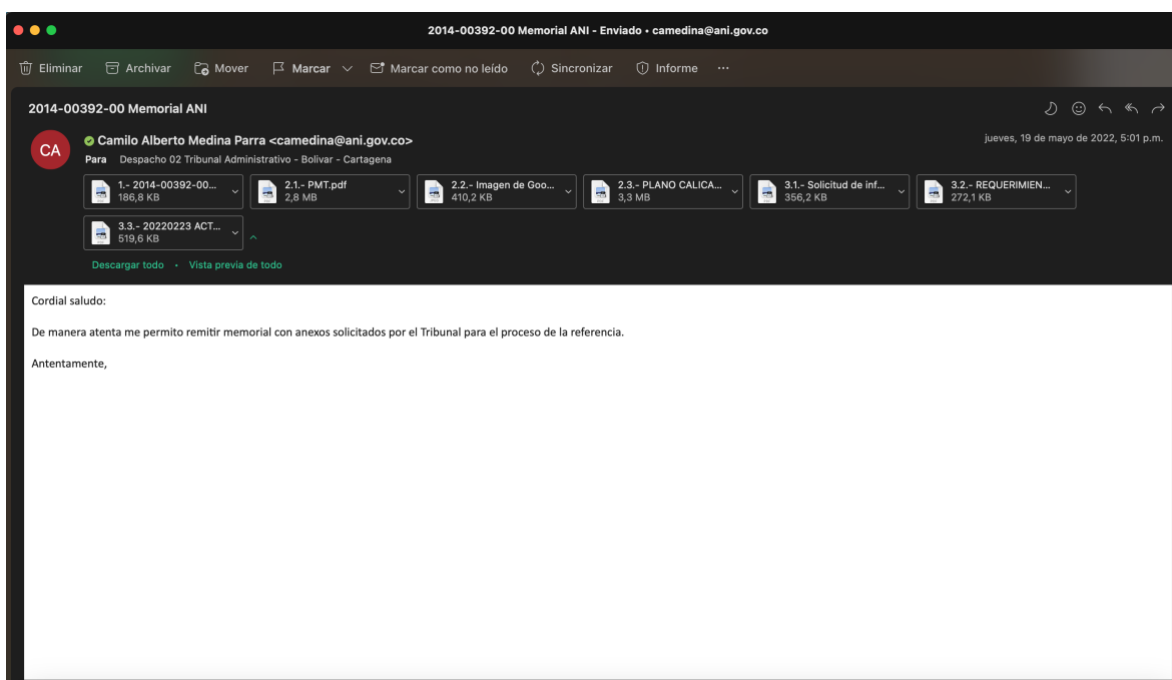
II. LA PROVIDENCIA RECURRIDA

El objeto del recurso acá interpuesto recae sobre el ordinal primero del auto adiado 12/04/2023, mediante el cual el magistrado ponente sancionó al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura con multa de 10 SMLMV porque, supuestamente, la entidad no dio cumplimiento con el requerimiento efectuado para el recaudo de información solicitado en la audiencia de pruebas.

III. MOTIVOS DE DISENSO

El motivo por el cual se interpone este recurso radica en el hecho que esta defensa, contrario a lo afirmado por el honorable magistrado en su providencia, sí dio cumplimiento a la carga procesal que se le había impuesto y que dio origen a la apertura de un incidente de desacato que no tuvo en consideración que se estaba pidiendo el recaudo de una información que databa de más de 10 años y que oportunamente se había puesto en conocimiento a las áreas correspondientes y, que por tratarse de información de tanto tiempo, requería de varios procedimientos para su recaudo oportuno y su cumplimiento de manera satisfactoria.

Lo anterior obra no solamente en archivo .eml, sino también en el siguiente pantallazo:



Por otro lado, se tiene que el 19 de mayo de 2022 el suscrito remitió a la dirección electrónica des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co la información requerida, así como el informe frente a la apertura del incidente de desacato, donde no solamente se expusieron las razones de hecho que motivaron a que la información no se hubiera podido llegar de manera oportuna, sino que también explicó que desde un primer momento la entidad, por conducto del suscrito en calidad de apoderado judicial dentro del proceso de la referencia, solicitó la información respectiva a las áreas correspondientes quienes informaron las complicaciones que había para poder entregar los insumos deprecados por este estrado judicial.



El correo electrónico al que se hace mención no rebotó e, igualmente, se tiene que la dirección electrónica a la que se le remitió el insumo y el informe mencionado líneas atrás corresponde a la que se encuentra reportada en el directorio oficial de la página web de la rama judicial, como consta en el siguiente pantallazo:

EMAIL	NOMBRE	DEPARTAMENTO	CIUDAD	CORPORACIÓN O ÁREA	ESPECIALIDAD O ÁREA	TIPO D
des01tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 01 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach
des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 02 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach
des03tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 03 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach
des04tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 04 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach
des05tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 05 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach
des06tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 06 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach
des07tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 07 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach

Por lo anterior, es claro que dicha dirección electrónica corresponde a la reportada por dicho estrado judicial para el desarrollo de sus funciones, como lo establece el artículo 27 del Acuerdo PCSJA20-11567², el cual dispone lo siguiente:

“Artículo 27. Cuentas institucionales de correo electrónico. Cada uno de los despachos judiciales, secretarías, oficinas de apoyo, centros de servicios y demás dependencias y usuarios que así lo requieran, tienen la responsabilidad de usar la cuenta de correo electrónico institucional como herramienta tecnológica para el desarrollo de sus funciones.

Antes del 17 de junio, el Consejo Superior de la Judicatura, a través del CENDOJ, publicará en la página el directorio de correos electrónicos.

Parágrafo. El Consejo Superior de la Judicatura expedirá un instructivo específico para usuarios internos y externos sobre las funcionalidades con efectos procesales del manejo de los correos electrónicos.”

Así las cosas, se tiene que dicha dirección electrónica es la reportada públicamente por esta Sala para la recepción de comunicaciones, dado que no la ajustado en el directorio web de la Rama Judicial, por lo que, en cumplimiento del principio de confianza legítima, la remisión del mensaje de datos efectuada por el suscrito resulta válida para el cumplimiento de la solicitud efectuada en el curso de audiencia de pruebas.

Dicha circunstancia tiene mayor connotación si se tiene en cuenta que el 14 de febrero de 2022 se radicó a dicha dirección electrónica (des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co) un recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia proferida dentro del medio

² Por medio del cual se adoptan medidas para el levantamiento de los términos judiciales y se dictan otras disposiciones por motivos de salubridad pública y fuerza mayor.



de control de reparación directa con radicado No. 2013-00652, demandante Alvis Yepes S.A.S., el cual fue tenido en cuenta para su concesión. Igualmente, se evidencia que esta dirección electrónica ha sido empleada por este despacho para comunicar varias actuaciones judiciales por lo cual se puede colegir que este correo electrónico sí se encuentra activo a la fecha dado que a la en estos momentos dicha dirección de correo electrónico no ha sufrido modificación alguna en el directorio oficial de la página web de la rama judicial, como se puede observar de los siguientes pantallazos:

RV: APLAZAMIENTO AUDIENCIA

BJ **Buzon Judicial <buzonjudicial@ani.gov.co>** lunes, 11 de julio de 2022, 12:47 p.m.

Para Camilo Alberto Medina Parra

18PasoDespachoSoli...
247,3 KB

[Descargar](#) · [Vista previa](#)

De: Despacho 02 Tribunal Administrativo - Bolivar - Cartagena <des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Enviado el: viernes, 8 de julio de 2022 4:21 p. m.
Para: ederjenny1@hotmail.com; assaconcepciones@gmail.com; h_hernandez@autopistasdelsol.com; Jose Alirio Medina Carreno <njudiciales@invias.gov.co>; gobernador@bolivar.gov.co; contactenos@bolivar.gov.co; Buzon Judicial <buzonjudicial@ani.gov.co>; j.garzon@autopistasdelasabana.com.co; m_valenzuela@autopistasdelasabana.com.co; bolivar@defensoria.gov.co; juridica@defensoria.gov.co; NOTIFICACIONES@BOLIVAR.GOV.CO; notificaciones_gd@defensoria.gov.co; atherrera@invias.gov.co; juridica@unicartagena.edu.co; secretariageneral@unicartagena.edu.co; rectoria@unicartagena.edu.co; Moises Herrera Cotta <moisesherreracotta@hotmail.com>; CLAUDIAMILLENABLANCO@GMAIL.COM; rector@unicartagena.edu.co
Asunto: APLAZAMIENTO AUDIENCIA

Buenas tardes.

De manera respetuosa se les informa del aplazamiento de la audiencia inicial dentro del proceso de Nulidad y Restablecimiento del Derecho con Radicado No 13001233300020190016800.

Lo anterior se hace, debido a que el apoderado de la parte demandante dentro del presente proceso presentó solicitud de aplazamiento de audiencia, alegando que para la misma fecha tiene audiencia de juzgamiento, todo el día, a partir de las 8:00 a.m., programada por el Juzgado 3 Penal del Circuito de Cartagena en el proceso penal del radicado RAD. No. CUI 130016001128201207142.; situación que, a juicio del Despacho, es justificativa para acceder al aplazamiento

Por medio de auto separado se les notificará la nueva fecha en la cual se realizará la audiencia.

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD: Este correo electrónico contiene información de la Rama Judicial de Colombia. Si no



RV: Inasistencia a la audiencia inicial fijada en el medio de control Radicado No 13001-23-33-000-2019-00168-00

miércoles, 3 de agosto de 2022, 5:18 p.m.

Buzon Judicial <buzonjudicial@ani.gov.co>

Para Juan Fernando Lopez Mora; Camilo Alberto Medina Parra

Oficio N° GOBOL-22... 369,8 KB

Descargar · Vista previa

departamento de Bolívar en el asunto indicado en la referencia, según documento adjunto.

De: Despacho 02 Tribunal Administrativo - Bolivar - Cartagena <des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Enviado: miércoles, 3 de agosto de 2022 10:24
Para: Moises Herrera Cotta <moisesherreracotta@hotmail.com>; ederjenny1@hotmail.com <ederjenny1@hotmail.com>; bolívar@defensoria.gov.co <bolívar@defensoria.gov.co>; m_valenzuela@autopistasdelasabana.com.co <m_valenzuela@autopistasdelasabana.com.co>; Contáctenos - Gobernación de Bolívar <contactenos@bolivar.gov.co>; j.garzon@autopistasdelasabana.com.co <j.garzon@autopistasdelasabana.com.co>; Notificaciones Jurídica <notificaciones@bolivar.gov.co>; Vicente Antonio Blel Scaff <gobernador@bolivar.gov.co>; assaconcepciones@gmail.com <assaconcepciones@gmail.com>; h_hernandez@autopistasdelsol.com <h_hernandez@autopistasdelsol.com>; atherrera@invias.gov.co <atherrera@invias.gov.co>; Felipe Andres Bastidas Paredes <buzonjudicial@ani.gov.co>; Contáctenos - Gobernación de Bolívar <contactenos@bolivar.gov.co>; CLAUDIAMILENABLANCO@GMAIL.COM <CLAUDIAMIENABLANCO@GMAIL.COM>; Jose Alirio Medina Carreno <njudiciales@invias.gov.co>; juridica <juridica@defensoria.gov.co>; juridica@unicartagena.edu.co <juridica@unicartagena.edu.co>; secretariageneral@unicartagena.edu.co <secretariageneral@unicartagena.edu.co>; rectoria@unicartagena.edu.co <rectoria@unicartagena.edu.co>; notificaciones_gd@defensoria.gov.co <notificaciones_gd@defensoria.gov.co>
Asunto: LINK DE AUDIENCIA PARA EL DÍA 08/08/2022

Buenos días.

De manera respetuosa se les informa de la audiencia inicial dentro del proceso de Nulidad y Restablecimiento del Derecho con Radicado No. 13001233300020190016800, que se desarrollará el próximo lunes 08 de septiembre de 2022 a las 10:00 de la mañana.

Para la comparecencia de todos, se adjunta el link de ingreso de la audiencia.

<https://call.lifefizecloud.com/15379348>

En ese orden de ideas, en dicha situación solamente se pueden predicar tres posibilidades que hayan generado dicha omisión: la primera que el correo no se haya recibido por el despacho pese a su envío efectivo, de lo cual no existe evidencia por parte del suscrito dado que el correo no rebotó ni recibió respuesta de no ser posible su entrega cómo ocurre cuando el correo electrónico se ha bloqueado por motivos técnicos o la bandeja de entrada del despacho del correo del correo receptor se encuentra lleno. La segunda, que el correo haya llegado a la bandeja de entrada del despacho pero, por error involuntario, no se haya encontrado al momento de dar de de darle el correspondiente trámite. La tercera, que el correo enviado por el suscrito hubiera llegado a la bandeja de spam o correo no deseado del despacho el cual, por disposiciones técnicas permanece en dicha bandeja por un término de 30 días, y luego es borrado automáticamente por el sistema, y que durante dicho interregno no se hubiera rescatado dicho correo y hubiera generado que el sistema lo borrara sin sin poder ser advertido oportunamente por el funcionario encargado de administrar dicha cuenta de correo electrónico.

Dicho lo anterior, se tiene que de las tres hipótesis planteadas no se puede colegir que alguna de ellas obedezca a una gestión negligente o descuidada de parte del suscrito, quien cumplió con la carga de enviar la información y el informe solicitados por el despacho de manera oportuna a través de los canales públicos reportados sus bases de datos públicas, sumado al hecho que cuando se hizo la reiteración de la información deprecada en el curso de la audiencia de pruebas el despacho no reportó un canal electrónico específico al cual debía enviarse tanto la respuesta como el informe al desacato abierto.

Bajo esas circunstancias, es claro que las fallas de tipo técnico que se hubieran podido generar al momento de enviar la información por parte del suscrito no pueden traducirse en un incumplimiento de la carga procesal a cargo teniendo en cuenta que dicha gestión escapa de la órbita de competencia del suscrito, por lo que, para el caso concreto, no



concorre frente a mi representada el presupuesto fáctico que se le endilga, lo cual, de contera, impide aplicar la consecuencia jurídica efectuada.

En conclusión, se tiene que el suscrito sí cumplió con la carga procesal de informar al despacho no sólo las circunstancias que dieron lugar a la demora en entregar la los insumos solicitados sino que también fueron aportados por lo que según el soporte que se adjunta que corresponde al correo electrónico remitido el 19 de mayo de 2022 a la dirección electrónica des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co, y, en ese sentido, se solicita muy amablemente al Despacho adoptar los correctivos necesarios frente a la decisión adoptada, por cuanto la situación planteada no se puede traducir en una renuencia al suministro de información aducido por este estrado judicial. Además no es dable endilgar una consecuencia jurídica tan drástica tanto a mi representada como al suscrito por un inconveniente de orden técnico que puede conllevar no solamente consecuencias de tipo pecuniario, sino también de orden disciplinario que claramente buscan sancionar conductas de tipo subjetivo y no de orden objetivo como es la posible falla técnica en la recepción de un correo electrónico o su omisión por parte del funcionario judicial encargado de administrar los correos que llegan a dicha dirección electrónica, así como de las demás bandejas que comprende dicho correo.

IV. PETICIÓN

Con base en lo expuesto, se solicita muy amablemente al Despacho **REPONER** el ordinal Primero de la providencia de fecha 11 de abril de 2023, y, en su lugar, se abstenga de imponer sanción al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Cordialmente,

CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA
Apoderado Agencia Nacional de Infraestructura
C.C. 1.018.410.077 de Bogotá D.C.
T.P. No. 197.144 del C.S. de la J.

Bogotá D.C.

Doctor

LUIS MIGUEL VILLALOBOS ÁLVAREZ

Magistrado

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR

Correo electrónico: stadcgena@cendoj.ramajudicial.gov.co

des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co

Cartagena – Bolívar.

E.S.D.

Medio de Control:	REPARACIÓN DIRECTA
Expediente:	13001-23-33-000- 2014-00392-00.
Demandantes:	Katty Yulieth Fonseca Acosta y otros.
Demandados:	ANI y otros.
Asunto:	RECURSO DE REPOSICIÓN

CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en calidad de apoderado de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI, según poder obrante en el plenario, y dentro del término legal, me permito interponer **RECURSO DE REPOSICIÓN** contra de la providencia proferida el 11 de abril de 2023, notificada en estado electrónico del 12 de abril de 2023, de la siguiente forma:

I. OPORTUNIDAD Y PROCEDENCIA DEL RECURSO DE REPOSICIÓN

De conformidad a lo preceptuado en el artículo 242 de la ley 1437 de 2011¹, “*El recurso de reposición procede contra todos los autos, salvo norma legal en contrario*”, lo que hace viable su proposición, en atención a que la parte resolutive que es objeto de controversia fue emitida como auto.

Igualmente, al tratarse de una sanción impuesta en ejercicio de las facultades correccionales establecidas en el artículo 44 del Código General del Proceso, resulta aplicable su inciso final, donde indica que “*Contra las sanciones correccionales sólo procede el recurso de reposición, que se se resolverá de plano*”, por lo cual dicho medio impugnativo es el efectivo para controvertir el auto emitido por esta Corporación.

Por otro lado, la misma normativa, por remisión expresa a la ley procesal civil vigente, que hoy en día corresponde al Código General del Proceso, señala en su artículo 318 que aquel debe proponerse dentro de los 3 días siguientes a su notificación; y en atención a que el enteramiento tuvo lugar por estado electrónico del día 12 de abril de 2023, la actuación está dentro de la oportunidad establecida por el legislador, teniendo que el término de ejecutoria vence el 17 de abril de 2023 a las 5:00 P.M..

¹ Modificado por el artículo 61 de la ley 2080 de 2021.

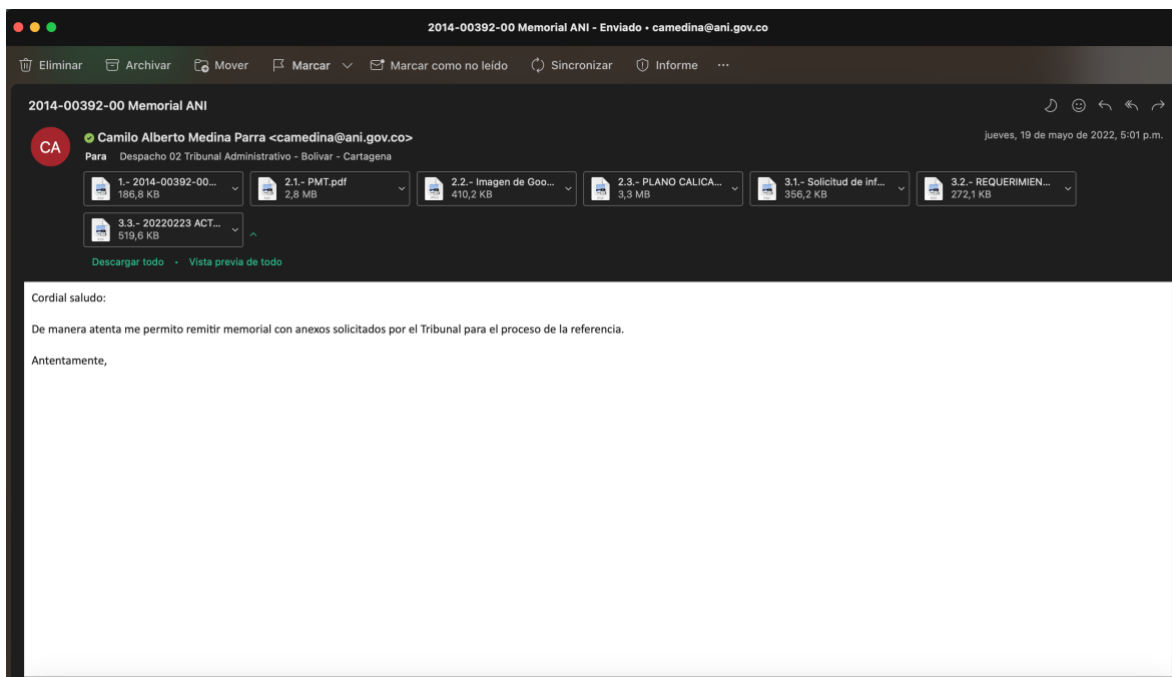
II. LA PROVIDENCIA RECURRIDA

El objeto del recurso acá interpuesto recae sobre el ordinal primero del auto adiado 12/04/2023, mediante el cual el magistrado ponente sancionó al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura con multa de 10 SMLMV porque, supuestamente, la entidad no dio cumplimiento con el requerimiento efectuado para el recaudo de información solicitado en la audiencia de pruebas.

III. MOTIVOS DE DISENSO

El motivo por el cual se interpone este recurso radica en el hecho que esta defensa, contrario a lo afirmado por el honorable magistrado en su providencia, sí dio cumplimiento a la carga procesal que se le había impuesto y que dio origen a la apertura de un incidente de desacato que no tuvo en consideración que se estaba pidiendo el recaudo de una información que databa de más de 10 años y que oportunamente se había puesto en conocimiento a las áreas correspondientes y, que por tratarse de información de tanto tiempo, requería de varios procedimientos para su recaudo oportuno y su cumplimiento de manera satisfactoria.

Lo anterior obra no solamente en archivo .eml, sino también en el siguiente pantallazo:



Por otro lado, se tiene que el 19 de mayo de 2022 el suscrito remitió a la dirección electrónica des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co la información requerida, así como el informe frente a la apertura del incidente de desacato, donde no solamente se expusieron las razones de hecho que motivaron a que la información no se hubiera podido llegar de manera oportuna, sino que también explicó que desde un primer momento la entidad, por conducto del suscrito en calidad de apoderado judicial dentro del proceso de la referencia, solicitó la información respectiva a las áreas correspondientes quienes informaron las complicaciones que había para poder entregar los insumos deprecados por este estrado judicial.



El correo electrónico al que se hace mención no rebotó e, igualmente, se tiene que la dirección electrónica a la que se le remitió el insumo y el informe mencionado líneas atrás corresponde a la que se encuentra reportada en el directorio oficial de la página web de la rama judicial, como consta en el siguiente pantallazo:

The screenshot shows a web browser window displaying the judicial directory. The filters are set to: DEPARTAMENTO: Bolívar; CIUDAD: Cartagena; CORPORACIÓN O DESPACHO: Tribunal Administrativo; ESPECIALIDAD: Administrativa. The table below lists the email accounts.

EMAIL	NOMBRE	DEPARTAMENTO	CIUDAD	CORPORACIÓN O ÁREA	ESPECIALIDAD O ÁREA	TIPO D
des01tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 01 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach
des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 02 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach
des03tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 03 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach
des04tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 04 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach
des05tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 05 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach
des06tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 06 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach
des07tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co	Despacho 07 Tribunal Administrativo - Bolívar - Cartagena	Bolívar	Cartagena	Tribunal Administrativo	Administrativa	Despach

Por lo anterior, es claro que dicha dirección electrónica corresponde a la reportada por dicho estrado judicial para el desarrollo de sus funciones, como lo establece el artículo 27 del Acuerdo PCSJA20-11567², el cual dispone lo siguiente:

“Artículo 27. Cuentas institucionales de correo electrónico. Cada uno de los despachos judiciales, secretarías, oficinas de apoyo, centros de servicios y demás dependencias y usuarios que así lo requieran, tienen la responsabilidad de usar la cuenta de correo electrónico institucional como herramienta tecnológica para el desarrollo de sus funciones.

Antes del 17 de junio, el Consejo Superior de la Judicatura, a través del CENDOJ, publicará en la página el directorio de correos electrónicos.

Parágrafo. El Consejo Superior de la Judicatura expedirá un instructivo específico para usuarios internos y externos sobre las funcionalidades con efectos procesales del manejo de los correos electrónicos.”

Así las cosas, se tiene que dicha dirección electrónica es la reportada públicamente por esta Sala para la recepción de comunicaciones, dado que no la ajustado en el directorio web de la Rama Judicial, por lo que, en cumplimiento del principio de confianza legítima, la remisión del mensaje de datos efectuada por el suscrito resulta válida para el cumplimiento de la solicitud efectuada en el curso de audiencia de pruebas.

Dicha circunstancia tiene mayor connotación si se tiene en cuenta que el 14 de febrero de 2022 se radicó a dicha dirección electrónica (des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co) un recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia proferida dentro del medio

² Por medio del cual se adoptan medidas para el levantamiento de los términos judiciales y se dictan otras disposiciones por motivos de salubridad pública y fuerza mayor.



de control de reparación directa con radicado No. 2013-00652, demandante Alvis Yepes S.A.S., el cual fue tenido en cuenta para su concesión. Igualmente, se evidencia que esta dirección electrónica ha sido empleada por este despacho para comunicar varias actuaciones judiciales por lo cual se puede colegir que este correo electrónico sí se encuentra activo a la fecha dado que a la en estos momentos dicha dirección de correo electrónico no ha sufrido modificación alguna en el directorio oficial de la página web de la rama judicial, como se puede observar de los siguientes pantallazos:

RV: APLAZAMIENTO AUDIENCIA

BJ Buzon Judicial <buzonjudicial@ani.gov.co> lunes, 11 de julio de 2022, 12:47 p.m.

Para Camilo Alberto Medina Parra

18PasoDespachoSoli...
247,3 KB

Descargar · Vista previa

De: Despacho 02 Tribunal Administrativo - Bolivar - Cartagena <des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Enviado el: viernes, 8 de julio de 2022 4:21 p. m.
Para: ederjenny1@hotmail.com; assaconcepciones@gmail.com; h_hernandez@autopistasdelsol.com; Jose Alirio Medina Carreno <njudiciales@invias.gov.co>; gobernador@bolivar.gov.co; contactenos@bolivar.gov.co; Buzon Judicial <buzonjudicial@ani.gov.co>; j.garzon@autopistasdelasabana.com.co; m_valenzuela@autopistasdelasabana.com.co; bolivar@defensoria.gov.co; juridica <juridica@defensoria.gov.co>; NOTIFICACIONES@BOLIVAR.GOV.CO; notificaciones_gd@defensoria.gov.co; atherrera@invias.gov.co; juridica@unicartagena.edu.co; secretariageneral@unicartagena.edu.co; rectoria@unicartagena.edu.co; Moises Herrera Cotta <moisesherreracotta@hotmail.com>; CLAUDIAMILENABLANCO@GMAIL.COM; rector@unicartagena.edu.co
Asunto: APLAZAMIENTO AUDIENCIA

Buenas tardes.

De manera respetuosa se les informa del aplazamiento de la audiencia inicial dentro del proceso de Nulidad y Restablecimiento del Derecho con Radicado No 13001233300020190016800.

Lo anterior se hace, debido a que el apoderado de la parte demandante dentro del presente proceso presentó solicitud de aplazamiento de audiencia, alegando que para la misma fecha tiene audiencia de juzgamiento, todo el día, a partir de las 8:00 a.m., programada por el Juzgado 3 Penal del Circuito de Cartagena en el proceso penal del radicado RAD. No. CUI 130016001128201207142.; situación que, a juicio del Despacho, es justificativa para acceder al aplazamiento

Por medio de auto separado se les notificará la nueva fecha en la cual se realizará la audiencia.

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD: Este correo electrónico contiene información de la Rama Judicial de Colombia. Si no



RV: Inasistencia a la audiencia inicial fijada en el medio de control Radicado No 13001-23-33-000-2019-00168-00

miércoles, 3 de agosto de 2022, 5:18 p.m.

Buzon Judicial <buzonjudicial@ani.gov.co>

Para Juan Fernando Lopez Mora; Camilo Alberto Medina Parra

Oficio N° GOBOL-22... 369,8 KB

Descargar · Vista previa

departamento de Bolívar en el asunto indicado en la referencia, según documento adjunto.

De: Despacho 02 Tribunal Administrativo - Bolivar - Cartagena <des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Enviado: miércoles, 3 de agosto de 2022 10:24
Para: Moises Herrera Cotta <moisherrercotta@hotmail.com>; ederjenny1@hotmail.com <ederjenny1@hotmail.com>; bolívar@defensoria.gov.co <bolívar@defensoria.gov.co>; m_valenzuela@autopistasdelasabana.com.co <m_valenzuela@autopistasdelasabana.com.co>; Contáctenos - Gobernación de Bolívar <contactenos@bolivar.gov.co>; j.garzon@autopistasdelasabana.com.co <j.garzon@autopistasdelasabana.com.co>; Notificaciones Jurídica <notificaciones@bolivar.gov.co>; Vicente Antonio Blel Scaff <gobernador@bolivar.gov.co>; assaconcepciones@gmail.com <assaconcepciones@gmail.com>; h_hernandez@autopistasdelsol.com <h_hernandez@autopistasdelsol.com>; atherrera@invias.gov.co <atherrera@invias.gov.co>; Felipe Andres Bastidas Paredes <buzonjudicial@ani.gov.co>; Contáctenos - Gobernación de Bolívar <contactenos@bolivar.gov.co>; CLAUDIAMILENABLANCO@GMAIL.COM <CLAUDIAMIENABLANCO@GMAIL.COM>; Jose Alirio Medina Carreno <njudiciales@invias.gov.co>; juridica <juridica@defensoria.gov.co>; juridica@unicartagena.edu.co <juridica@unicartagena.edu.co>; secretariageneral@unicartagena.edu.co <secretariageneral@unicartagena.edu.co>; rectoria@unicartagena.edu.co <rectoria@unicartagena.edu.co>; notificaciones_gd@defensoria.gov.co <notificaciones_gd@defensoria.gov.co>
Asunto: LINK DE AUDIENCIA PARA EL DÍA 08/08/2022

Buenos días.

De manera respetuosa se les informa de la audiencia inicial dentro del proceso de Nulidad y Restablecimiento del Derecho con Radicado No. 13001233300020190016800, que se desarrollará el próximo lunes 08 de septiembre de 2022 a las 10:00 de la mañana.

Para la comparecencia de todos, se adjunta el link de ingreso de la audiencia.

<https://call.lifefizecloud.com/15379348>

En ese orden de ideas, en dicha situación solamente se pueden predicar tres posibilidades que hayan generado dicha omisión: la primera que el correo no se haya recibido por el despacho pese a su envío efectivo, de lo cual no existe evidencia por parte del suscrito dado que el correo no rebotó ni recibió respuesta de no ser posible su entrega cómo ocurre cuando el correo electrónico se ha bloqueado por motivos técnicos o la bandeja de entrada del despacho del correo del correo receptor se encuentra lleno. La segunda, que el correo haya llegado a la bandeja de entrada del despacho pero, por error involuntario, no se haya encontrado al momento de dar de de darle el correspondiente trámite. La tercera, que el correo enviado por el suscrito hubiera llegado a la bandeja de spam o correo no deseado del despacho el cual, por disposiciones técnicas permanece en dicha bandeja por un término de 30 días, y luego es borrado automáticamente por el sistema, y que durante dicho interregno no se hubiera rescatado dicho correo y hubiera generado que el sistema lo borrara sin sin poder ser advertido oportunamente por el funcionario encargado de administrar dicha cuenta de correo electrónico.

Dicho lo anterior, se tiene que de las tres hipótesis planteadas no se puede colegir que alguna de ellas obedezca a una gestión negligente o descuidada de parte del suscrito, quien cumplió con la carga de enviar la información y el informe solicitados por el despacho de manera oportuna a través de los canales públicos reportados sus bases de datos públicas, sumado al hecho que cuando se hizo la reiteración de la información deprecada en el curso de la audiencia de pruebas el despacho no reportó un canal electrónico específico al cual debía enviarse tanto la respuesta como el informe al desacato abierto.

Bajo esas circunstancias, es claro que las fallas de tipo técnico que se hubieran podido generar al momento de enviar la información por parte del suscrito no pueden traducirse en un incumplimiento de la carga procesal a cargo teniendo en cuenta que dicha gestión escapa de la órbita de competencia del suscrito, por lo que, para el caso concreto, no



concorre frente a mi representada el presupuesto fáctico que se le endilga, lo cual, de contera, impide aplicar la consecuencia jurídica efectuada.

En conclusión, se tiene que el suscrito sí cumplió con la carga procesal de informar al despacho no sólo las circunstancias que dieron lugar a la demora en entregar la los insumos solicitados sino que también fueron aportados por lo que según el soporte que se adjunta que corresponde al correo electrónico remitido el 19 de mayo de 2022 a la dirección electrónica des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co, y, en ese sentido, se solicita muy amablemente al Despacho adoptar los correctivos necesarios frente a la decisión adoptada, por cuanto la situación planteada no se puede traducir en una renuencia al suministro de información aducido por este estrado judicial. Además no es dable endilgar una consecuencia jurídica tan drástica tanto a mi representada como al suscrito por un inconveniente de orden técnico que puede conllevar no solamente consecuencias de tipo pecuniario, sino también de orden disciplinario que claramente buscan sancionar conductas de tipo subjetivo y no de orden objetivo como es la posible falla técnica en la recepción de un correo electrónico o su omisión por parte del funcionario judicial encargado de administrar los correos que llegan a dicha dirección electrónica, así como de las demás bandejas que comprende dicho correo.

IV. PETICIÓN

Con base en lo expuesto, se solicita muy amablemente al Despacho **REPONER** el ordinal Primero de la providencia de fecha 11 de abril de 2023, y, en su lugar, se abstenga de imponer sanción al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Cordialmente,


CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA
Apoderado Agencia Nacional de Infraestructura
C.C. 1.018.410.077 de Bogotá D.C.
T.P. No. 197.144 del C.S. de la J.

2014-00392-00 Memorial ANI

Camilo Alberto Medina Parra <camedina@ani.gov.co>

Lun 17/04/2023 2:16 PM

Para: Despacho 02 Tribunal Administrativo - Bolivar - Cartagena
<des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co>

 7 archivos adjuntos (8 MB)

1.- 2014-00392-00 Allega informaciòn y rinde informe.pdf; 2.1.- PMT.pdf; 2.3.- PLANO CALICANTO.pdf; 3.1.- Solicitud de informaciòn a Supervisiòn Ruta Caribe ANI.pdf; 3.2.- REQUERIMIENTOS INFORMACIÒN AUTOPISTAS DEL SOL.pdf; 3.3.- 20220223 ACTA LIQUIDACION CONSORCIO EPSILON VIAL.pdf; 2.2.- Imagen de Google Earth Tramo Calicanto.jpg;

Cordial saludo:

De manera atenta me permito remitir memorial con anexos solicitados por el Tribunal para el proceso de la referencia.

Antentamente,

De: [Camilo Alberto Medina Parra](#)
A: [Despacho 02 Tribunal Administrativo - Bolivar - Cartagena](#)
Cc: [Orfeo Radicar](#); [ederjenny1@hotmail.com](#); [judicial22cartagena@gmail.com](#); [Procesos Territoriales](#); ["procesosnacionales@defensajuridica.gov.co"](#); [emiro-rodriguez@hotmail.com](#); [dirjuridica@assa.com.co](#); [secretariageneral@assa.com.co](#); [g.bustamante@etcar.org](#); [t_sandoval@autopistasdelsol.com.co](#); [alis.dianacarolina@gmail.com](#); [notificacionesjudiciales@segurexpo.com](#); [notificaciones@qbe.com](#); [k_ludyan@autopistasdelsol.com.co](#); [ana.ramirez@abogadaconsultora.com.co](#); [maria.barrios@juridicaribe.com](#); [notificaciones@juridicaribe.com](#)
Asunto: 2013-00652-00 ApelaciA³n sentencia
Fecha: lunes, 14 de febrero de 2022 4:39:25 p.m.
Archivos adjuntos: [2013-00652 Apelaci³n sentencia Alvis Yepes.pdf](#)

Bogotá D.C.

Señores:

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR
Mag. Luis Miguel Villalobos Álvarez
E. S. D.

Ref.: REPARACIÓN DIRECTA
Radicado No: 13001-23-33-000-2013-00652-00.
Demandante: **ALVIS YEPES S.A.S.**
Demandados: ANI Y OTROS

Asunto: REMISIÓN DE DOCUMENTOS

CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi firma, actuando como apoderado especial de la Agencia Nacional de Infraestructura, respetuosamente estando dentro del término y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 103 al 106 del Código General del Proceso, me permito remitir, en medio magnético, recurso de apelación contra la sentencia de primera instancia.

Por su parte, en atención a naturaleza jurídica de la Agencia, esto es una Entidad Pública de Naturaleza Especial del Orden Nacional con **única sede** en la ciudad de **Bogotá**, solicito que **todas** las providencias que se emitan dentro del presente asunto se notifiquen a la Entidad que represento a los correos electrónicos buzonjudicial@ani.gov.co y camedina@ani.gov.co.

Del honorable Despacho, cordialmente;



Medio de control	REPARACIÓN DIRECTA
Radicado	13-001-23-33-000-2014-00392-00
Demandante/Accionante	KATTY FONSECA ACOSTA
Demandado/Accionado	NACIÓN MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS
Lugar	CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.
Fecha de audiencia	Veintinueve (29) de abril de dos mil veintidós (2022)
Hora de inicio	9:30 AM

1. INTRODUCCIÓN

En Cartagena de Indias D. T. y C., siendo la fecha y hora indicada se constituye en audiencia el Despacho 02 del Tribunal Administrativo de Bolívar para llevar a cabo la audiencia de pruebas de que trata el artículo 181 de la Ley 1437 de 2011 dentro del proceso de la referencia, la cual se realizará virtualmente de conformidad a lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto 806 del 4 de junio de 2020, se inicia la presente con asistencia de:

2. INTERVINIENTES

Por la parte demandante: Se encuentra presente el Doctor **CRISTO ALEJANDRO BALOCO ACOSTA** identificado con C.C. No. 10.933.805 y T.P. No. 277.044 de C.S de la J.

Por la parte demandada: Por parte del DISTRITO TURÍSTICO Y CULTURAL CARTAGENA DE INDIAS Se encuentra presente a la Doctora **CLAUDIA PATRICIA GUZMÁN ARIAS**, identificado con C.C. No. 45.758.260 de Cartagena y T.P. No. 105.096 del C.S de la J.

Por parte de la sociedad AUTOPISTAS DEL SOL S.A., se encuentra el doctor **ALGIRO ANAYA SANTIAGO** identificado con C.C. No. 73.188.675 y T.P. No. 300.283 del C.S de la J.



Por parte de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI) se encuentra presente el Doctor **CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA**, identificado con C.C. No. 1.018.410.077 y T.P. No. 197.144 del C.S de la J

Por parte del Ministerio de Transporte se encuentra presente el doctor **JAIRO ALBERTO ALZATE MIRANDA** identificado con C.C. No. 79.234.853 y T.P. No. 99.494 del C.S de la J.

Por parte de SEGUREXPO DE COLOMBIA S.A. se encuentra presente la doctora **ANA MARÍA RAMÍREZ PELÁEZ**, identificada con C.C. No. 41.935.130 y T.P. No. 105.538 del C.S de la J.

Por la parte de INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS se encuentra presente el doctor **JAVIER EDUARDO SANDOVAL ESCOBAR**, identificada con C.C. No. 79.486.079 y T.P. No. 76.045 del C.S de la J.

Inasistencias, excusas y solicitudes de aplazamiento: están presentes los apoderados de las partes.

Constancia de notificación: Las anteriores decisiones quedan notificadas en estrados. Sin recursos. **Auto de sustanciación: No. 229**

3. CONTINUACION DE LA PRÁCTICA DE PRUEBAS

3.1. PRUEBAS TESTIMONIALES

3.1.1. PRUEBAS TESTIMONIALES – A SOLICITUD DE LA PARTE DEMANDANTE

En de la Audiencia de Prueba celebrada el día 18 de abril de 2022 se recepcionaron los testimonios de los señores **FADID GONZALEZ, JORGE FONSECA SIERRA y WILMER GARCÍA DUEÑAS**

Procede el despacho a recepcionar los testimonios faltantes:

Los testigos declararan sobre lo que les conste de los hechos de la demanda y los de la contestación.



- **TESTIMONIO DEL SEÑOR ABEL MARRUGO CERVANTES**

Advierte el apoderado, que no fue posible comunicarse con el testigo por lo que se solicita al despacho, citar nuevamente al mencionado para la próxima diligencia.

Por lo que el despacho accede a dicha solicitud, y citará al señor **ABEL MARRUGO CERVANTES** a fin de que comparezca a la audiencia de pruebas, en la fecha que se indicará más adelante. El link de acceso a la audiencia se le informará dentro de los tres (3) días previos a la audiencia, por conducto del apoderado de la parte demandante.

La anterior decisión queda notificada en estrado (Auto de sustanciación No. 236/2022)

- **TESTIMONIO DE LA SEÑORA AMELIA TRIVIÑO ZAMORA.**

De conformidad con el inciso 4° del artículo 220 del Código General del Proceso, se le toma juramento a la testigo la Señora AMELIA TRIVIÑO ZAMORA, ¿jura usted decir la verdad sobre cada una de las preguntas que se le formularán en la presente audiencia? RESPONDE: SI JURO. Faltar a la verdad o de callarla total o parcialmente, la hace incurrir en responsabilidad penal de conformidad con lo consagrado en el artículo 442 del Código Penal en armonía con el artículo 389 del Código de Procedimiento Penal.

Acto seguido, el suscrito Magistrado, de conformidad con el inciso 1° del artículo 221 del Código General del Proceso, le solicita a la testigo que se identifique, indicando su nombre, apellido, edad, domicilio, profesión y ocupación. La interrogada responde (Intervención registrada en audio y video)

El Despacho, de conformidad con el numeral 2° del artículo 221 del C.G.P., le informa que ha sido citada como testigo en el medio de control de la referencia a solicitud de la parte demandante para que testifique sobre lo que le conste de los hechos de la demanda, pretensiones y, en especial sobre las circunstancias de modo, tiempo y lugar del suceso.



Se le concede el uso de la palabra a la testigo, quien inicia su relato dando respuesta al objeto de la prueba decretada (Declaración registrada en audio y video).

El Despacho interroga a la testigo: (Intervención registrada en audio y video).

Se le concede el uso de la palabra al apoderado de la parte demandante para que interroge a la testigo: (Intervención registrada en audio y video).
Se le concede el uso de la palabra al apoderado de la parte demandada para que interroge a la testigo, quien manifiesta que no tiene preguntas. (Intervención registrada en audio y video).

Se da por terminado el testimonio de la señora AMELIA TRIVIÑO ZAMORA.

Respecto de la prueba testimonial del señor SOFANOR MONTES solicitada por la parte demandante

RECHAZAR la solicitud de prueba testimonial del señor SOFANOR MONTES deprecada por la parte demandante por no haber sido solicitada dentro de la oportunidad señalada en el artículo 212 del CPACA, esto es, con la demanda y/o con la reforma de la misma.

3.1.2. PRUEBAS TESTIMONIALES – A SOLICITUD DEL INSTITUTO NACIONAL DE INVIAS

En la continuación de la Audiencia Inicial celebrada el día 15 de marzo de 2022, se decretó la prueba testimonial del señor NELSON ROMERO HERNÁNDEZ, solicitada por la parte demandada, INVIAS, en consecuencia, procede el despacho a recepcionar el respectivo testimonio.

El anterior testigo declarará sobre lo que le conste de los hechos de la demanda y los de la contestación.

- **TESTIMONIO DEL SEÑOR NELSON ROMERO HERNÁNDEZ.**



De conformidad con el inciso 4° del artículo 220 del Código General del Proceso, se le toma juramento al testigo el Señor NELSON ROMERO HERNÁNDEZ, ¿jura usted decir la verdad sobre cada una de las preguntas que se le formularán en la presente audiencia? RESPONDE: SI JURO. Faltar a la verdad o de callarla total o parcialmente, la hace incurrir en responsabilidad penal de conformidad con lo consagrado en el artículo 442 del Código Penal en armonía con el artículo 389 del Código de Procedimiento Penal.

Acto seguido, el suscrito Magistrado, de conformidad con el inciso 1° del artículo 221 del Código General del Proceso, le solicita a la testigo que se identifique, indicando su nombre, apellido, edad, domicilio, profesión y ocupación. La interrogada responde (Intervención registrada en audio y video)

El Despacho, de conformidad con el numeral 2° del artículo 221 del C.G.P., le informa que ha sido citada como testigo en el medio de control de la referencia a solicitud de la parte demandante para que testifique sobre lo que le conste de los hechos de la demanda, pretensiones y, en especial, sobre todo lo que tenga conocimiento respecto de la entrega de la carretera por parte de INVIAS al INCO (hoy ANI).

Se le concede el uso de la palabra a la testigo, quien inicia su relato dando respuesta al objeto de la prueba decretada (Declaración registrada en audio y video).

El Despacho interroga al testigo: (Intervención registrada en audio y video).

Se le concede el uso de la palabra al apoderado de la parte demandante para que interroge a la testigo: (Intervención registrada en audio y video).

Se le concede el uso de la palabra al apoderado de la parte demandada para que interroge a la testigo, quien manifiesta que no tiene preguntas. (Intervención registrada en audio y video).

Se da por terminado el testimonio del señor NELSON ROMERO HERNÁNDEZ.

3.1.3. PRUEBAS TESTIMONIALES – A SOLICITUD DE AUTOPISTA DEL SOL S.A.S.



En la continuación de la Audiencia Inicial celebrada el día 15 de marzo de 2022, se decretó la prueba testimonial de los señores LUIS CARLOS ALANDETE FONTALVO, ROBERTO MIGUEL CASTAÑO DIAZ, ROBERTO PINEDA TATIS, solicitada por la parte demandada, AUTOPISTA DEL SOL S.A.S.

Manifiesta el apoderado, el desistimiento de las pruebas testimoniales requeridas, toda vez, que no fue posible contactar a los mencionados testigos.

La anterior decisión queda notificada en estrados. Sin recursos. Auto de sustanciación: No. 230

3.1.4 PRUEBAS TESTIMONIALES COMUNES:

A solicitud de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y AUTOPISTA DEL SOL S.A.S; se desisten las pruebas testimoniales requeridas al señor ROBERTO PINEDA TATIS, toda vez, que no fue posible contactarlo.

3.2. INTERROGATORIOS DE PARTE

3.2.1. INTERROGATORIO DE PARTES – A SOLICITUD DE LA PARTE DEMANDADA – AUTOPISTA DEL SOL S.A.S

En audiencia inicial se decretó interrogatorio de partes solicitado por la parte demandada, AUTOPISTA DEL SOL S.A.S., sin embargo, en el curso de la audiencia, el apoderado desistió del interrogatorio de partes de NILSON DAVID FONSECA ACOSTA Y A FRANCISCO JAVIER FONSECA ACOSTA

La anterior decisión queda notificada en estrados. Sin recursos. Auto de sustanciación: No. 231

3.2.2. INTERROGATORIOS DE PARTE – A SOLICITUD DE LAS PARTES DEMANDADAS – AUTOPISTA DEL SOL S.A.S. Y SEGUREXPO DE COLOMBIA S.A.

Así mismo, en audiencia inicial se decretó interrogatorio de partes solicitada por las partes demandadas, AUTOPISTA DEL SOL S.A.S., sin embargo en el curso de la presente audiencia el apoderado solicitó el desistimiento del interrogatorio de partes de KATTY JULIETH FONSECA ACOSTA, ERNEY ESTHER



ACOSTA VERGARA, SANDRA PAOLA FONSECA ACOSTA y MARISOL FONSECA ACOSTA.

La anterior decisión queda notificada en estrados. Sin recursos. Auto de sustanciación: No. 232

3.3. PRUEBAS DOCUMENTALES A INCORPORAR

Precisa el despacho que la **JUNTA REGIONAL DE INVALIDEZ**, aportó la siguiente prueba:

Copia de la evaluación realizada a la joven KATTY YULIETH FONSECA ACOSTA, emitida por la JUNTA NACIONAL DE CALIFICACION DE INVALIDEZ mediante la cual se determina el porcentaje de pérdida de su capacidad laboral.

De igual forma la parte demandante aportó el ACTA DE CONSTITUCION DE LA JUNTA DE ACCION COMUNAL del barrio Villa Estrella.

Por lo que se ordena la incorporación de dichos documentos al expediente.

La anterior decisión que queda notificada en estrados. Sin recursos. Auto de sustanciación: No. 233

3.4. PRUEBAS DOCUMENTALES A REQUERIR

Teniendo en cuenta que las pruebas documentales decretadas en audiencia inicial no fueron allegadas, pese haberse remitido el oficio petitorio, se procederá a REQUERIR a las entidades demandadas, para que en el término de diez (10) días, remitan con destino al presente asunto, las pruebas decretadas en oportunidad:

PRIMERO: REQUERIR a las entidades demandadas MINISTERIO DE TRANSPORTE- INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES INCO, HOY AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI) , DISTRITO TURÍSTICO Y CULTURAL DE CARTAGENA- DPTO ADMINISTRATIVO DE TRANSITO Y TRANSPORTE (DATT), MINISTERIO DE TRANSPORTE, CONCESIONARIO AUTOPISTAS DEL SOL SAS, CONSORCIO ÉPSILON VIAL, para que en el término de diez (10) días,



contados a partir del recibo del oficio petitorio, alleguen al plenario copia íntegra y autentica de los siguientes documentos:

- Plan de manejo de tránsito del proyecto ruta caribe
- Plano de localización del proyecto, dentro del cual se visibilice la zona en la que ocurrió el accidente.
- Plan de manejo de tránsito de vehículos de carga
- Plan de manejo de peatones
- Plan de manejo y/o implementación de desvíos
- Plan de manejo y/o de cambios viales
- Plan de implementación de dispositivos de control y apoyo en la gestión del tránsito durante la ejecución de la obra.

SEGUNDO: REQUERIR al DISTRITO TURÍSTICO Y CULTURAL DE CARTAGENA - DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA DE INDIAS, para que en el término de diez (10) días, contados a partir del recibo del oficio petitorio:

- ✓ Envíen con destino al proceso copia autentica del croquis levantado el día 24 de mayo de 2012, correspondiente al informe policial de accidente de tránsito Nro. 1000232, en el que estuvo involucrado el vehículo tipo volqueta de placas XBJ 110, marca KENWORTH y en el que resultó como víctima la joven KATTY YULIETH FONSECA ACOSTA.
- ✓ Certifique cuáles son los titulares del derecho de dominio para el día 24 de mayo de 2012 y el actual de los vehículos:
 - Placa XBJ-110, Marca Kenworth V V línea 6600
 - Placa KEG599, Marca Chevrolet modelo 1989

La certificación debe ser remitida al presente proceso.

- ✓ Remita con destino al proceso copia del expediente administrativo donde se adelantó seguimiento a la señalización y recomendaciones de seguridad y prevención de riesgos a la empresa AUTOPISTA DEL SOL S.A (RUTA CARIBE).

TERCERO: REQUERIR a LA FISCALÍA 4 LOCAL DE CARTAGENA DE INDIAS, para que en el término de diez (10) días, contados a partir del recibo del oficio



petitorio alleguen al plenario copia íntegra, legible y autentica de la investigación penal radicada con el código único de investigación No. 130016001128201205823, que cursa en esa entidad por el delito de lesiones personales culposas en que es indiciado Roberto Pineda Tatis, por el accidente que ocurrió el 24 de mayo de 2012 en el cual resultó lesionada la joven Katty Yulieth Fonseca Acosta.

CUARTO: REQUERIR al INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES REGIONAL NORTE - SECCIONAL BOLIVAR – UNIDAD BASICA CARTAGENA para que en el término de diez (10) días, contados a partir del recibo del oficio petitorio, envíe copia autentica del informe médico legal por lesiones no fatales, con radicado interno 2013C-02020200912, de fecha 15 de febrero de 2013 realizado a la joven KATTY YULIETH FONSECA ACOSTA.

QUINTO: REQUERIR al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS para que en el término de diez (10) días, contados a partir del recibo del oficio petitorio, alleguen al plenario certificación en torno a los siguientes:

- ✓ De qué orden es la carretera (Nacional, Departamental, Municipal) Transversal 54T vía Bomba El Amparo.
- ✓ A qué entidad le correspondía su conservación, mantenimiento y señalización, para el día en que ocurrieron los hechos.
- ✓ En qué estado de mantenimiento, es decir, bueno malo o regular, se encontraba la vía y cuál era la señalización de la misma.

SEXTO: REQUERIR a QBE SEGUROS, para que en el término de diez (10) días, contados a partir del oficio petitorio, alleguen certificación en la cual se señale si expidió la póliza de seguro que amparó los riesgos del vehículo de placa XBJ-110, marca Kenworth, línea 6600 o el vehículo de placa KEG599, marca Chevrolet, modelo 1989. Indicando si se realizó algún pago con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el 24 de mayo de 2012, determinando el concepto por el cual se realizó y quien fue el beneficiario del mismo.

SEPTIMO: REQUERIR al MINISTERIO DEL TRANSPORTE, para que en el término de diez (10) días, contados a partir del recibo del oficio petitorio, alleguen lo siguiente:



- ✓ Copias del contrato de concesión No.008 de 2007, suscrito entre el Ministerio de transporte y AUTOPISTA DEL SOL S.A.
- ✓ Copia de las Actas de entrega de tramo 2 al concesionario para la ejecución de proyecto.
- ✓ Copia del expediente administrativo donde conste el proceso de verificación y seguimientos de las obligaciones del Concesionario autopista del sol S.A respecto al tramo 2.

OCTAVO: REQUERIR al CONSORCIO EPSILON VIAL, para que en el término de diez (10) días, contados a partir del recibo del oficio petitorio, alleguen lo siguiente:

- ✓ Copia del expediente administrativo donde conste el proceso de verificación y seguimiento de las obligaciones a las que estaba incurso el Concesionario, entre ellas la señalización.
- ✓ Copia del contrato de interventoría al contrato de concesión No.008 de 2007.

Se advierte a las oficiadas, sobre las sanciones previstas en el artículo 44 del CGP, por el desacato injustificado a las decisiones judiciales.

Decisión que queda notificada en estrados. Auto de sustanciación No 234

4. CONTINUACION DE LA AUDIENCIA DE PRUEBAS

Se fija el día 16 de mayo de 2022 a las 10:30 AM, como fecha y hora para la continuación de la audiencia de pruebas.

La anterior decisión quedanonotificada en estrado. **(Auto de sustanciación No. 235)**

5. FIN DE LA AUDIENCIA

Surtido el objeto de la audiencia, se procede a ordenar la finalización de la grabación, a la revisión del acta y al envío mediante correo electrónico a quienes hayan intervenido.



Fecha y hora de finalización de la audiencia: veintinueve (29) de abril de dos mil veintidós (2022) a las 11:07 AM.

LUIS MIGUEL VILLALOBOS ÁLVAREZ

Magistrado

CRISTO ALEJANDRO BALOCO ACOSTA

Apoderado del Demandante

CLAUDIA PATRICIA GUZMAN ARIAS

Apoderada Distrito Turístico y Cultural

ALGIRO ANAYA SANTIAGO

Apoderado Autopistas del Sol

CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA

Apoderado de la ANI

JAIRO ALBERTO ALZATE MIRANDA

Apoderado de Mintransporte

JAVIER EDUARDO SANDOVAL ESCOBAR

Apoderado de INVIAS

ANA MARÍA RAMÍREZ PELÁEZ

Apoderada llamada en garantía SEGUREXPO

AMELIA TRIVIÑO ZAMORA

Testigo

NELSON ROMERO HERNÁNDEZ

Testigo

Bogotá D.C.

Señores

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR

des02tabolivar@cendoj.ramajudicial.gov.co

Cartagena – Bolívar

Referencia: **REPARACIÓN DIRECTA**
Expediente: 13001-23-33-000-**2014-00392-00**
Demandantes: Katty Yulieth Fonseca Acosta y otros.
Demandados: Agencia Nacional de Infraestructura-
ANI y otros
Asunto: **REMISIÓN DE INFORMACIÓN Y
PRESENTACIÓN INFORME DESACATO**

CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA, identificado como aparece al pie de mi firma, y en calidad de apoderado de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, me permito, en primer lugar, remitir la información solicitada por el Despacho en la audiencia inicial; así como también me permito presentar informe relacionado con el desacato abierto en la audiencia llevada a cabo el 15 de mayo de 2022, en los siguientes términos:

I. RESPECTO DE LA INFORMACIÓN SOLICITADA

De manera atenta se remite al proceso los archivos individualizados con los numerales 2.1., 2.2. y 2.3., correspondientes al Plan de Manejo de Tráfico y todos aquellos elementos que comprende el requerimiento judicial, como son los planes de señalización y paso de peatones en el lugar, así como los planos geográficos deprecados por el Despacho, a efectos de ser sometidos a la correspondiente contradicción entre los demás sujetos procesales.

II. RESPECTO DEL DESACATO ABIERTO

Ahora, teniendo en cuenta que el Despacho dio apertura al incidente de desacato por la presunta mora en el suministro de la información que acá se suministra, resulta menester poner de presente que, en los términos contemplados en el contrato de concesión No. 008 de 2007, estos insumos son elaborados por el concesionario Autopistas del Sol S.A.S. a efectos de ejecutar las obligaciones de mantenimiento y señalización contempladas en el negocio jurídico antes mencionado.

En ese orden de ideas, se pone en conocimiento que, una vez que el Tribunal remitió con destino a la ANI el oficio petitorio de información, el suscrito, en calidad de apoderado de la entidad para el presente proceso, solicitó el 30 de marzo de 2022 al equipo de supervisión del proyecto Ruta Caribe de la ANI la información deprecada.

El mismo día el equipo de supervisión procedió a solicitar la información al concesionario Autopistas del Sol S.A.S., teniendo en cuenta que dicha entidad es la encargada de elaborar tales insumos, lo cual se llevó a través de mensaje de datos.

Según se informó por el equipo de supervisión de la ANI, la información solicitada resultaba compleja para su recaudo debido a que se trataban de insumos muy específicos y concretos correspondientes a un accidente de tránsito ocurrido hace más de 10 años, lo cual, conforme a las reglas de custodia documental y el tránsito de funcionarios durante ese interregno, tomaba tiempo para obtenerse, y, dada la complejidad de la fuente para su efectivo recaudo, tampoco se contaba con la certeza para saber la fecha exacta de su entrega, por lo cual no fue posible dar una respuesta al Despacho en ese sentido, pues lo cierto es que se intentó de forma insistente obtener de la forma más efectiva y fidedigna estos datos y no dejar en estado de incertidumbre el interés del proceso en el efectivo recaudo probatorio.

Ahora, es importante resaltar que tampoco fue posible obtener esos insumos de la interventoría Consorcio Épsilon Vial, debido a que el contrato con dicha interventoría fue finalizado en el año 2019, por lo cual la ausencia actual de vínculo contractual con la entidad hace imposible contactar a la entidad y lograr la consecución del objeto perseguido por el Despacho, dado a que este tipo de sociedades se constituyen en un objeto único y concreto.

Teniendo en cuenta que hasta esta semana fue posible obtener ese dato luego de buscar distintas fuentes de custodia documental, se pone de presente esta respuesta junto a los soportes de recaudo de información, que podrá ser confrontado con las siguientes pruebas, en caso de que se prosiga con el trámite de desacato:

- **DOCUMENTALES**

Se aportan los mensajes de datos mencionados en el siguiente informe, así como el acta de liquidación final de la interventoría Consorcio Épsilon Vial (archivos 3.1., 3.2. y 3.3.).

- **TESTIMONIAL**

En caso de decretarse pruebas en el trámite incidental frente a la ANI, se solicita se cite al ingeniero Yuber Sierra Tuta, profesional de apoyo a la supervisión del proyecto Ruta Caribe, para que informe las circunstancias que dieron lugar a la gestión de la entidad tendiente a obtener la información pedida por el Despacho.

Cordialmente,



CAMILO ALBERTO MEDINA PARRA
Apoderado Agencia Nacional de Infraestructura
C.C. 1.018.410.077 de Bogotá D.C.
T.P. No. 197.144 del C.S. de la J.



CONCESIÓN VIAL RUTA CARIBE

PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO OBRAS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO Y PERIODICO

Bogotá D.C.

TABLA DE CONTENIDO

1. PLAN DE MANEJO DE TRANSITO OBRAS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO Y PERIODICO RUTA CARIBE

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo general

1.1.2 Objetivos específicos

2. DATOS GENERALES

2.1 Localización

2.2 Antecedentes

3. CATEGORIAS DE TRABAJOS POR REALIZAR

3.1 Categoría I – Obras de interferencias mínimas

3.2 Categoría II - Obras de Interferencias Moderadas

3.3 Categoría III - Obras de interferencias Altas o de gran Impacto

4. METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

5. PMT MANTENIMIENTOS RUTINARIOS Y PERIÓDICOS EN TRAMOS URBANOS Y RURALES

5.1 Implementación del PMT

5.2 Cierres temporales de vías

-
- 5.3 Manejo de peatones y ciclousuarios
 - 5.4 Accesibilidad a predios
 - 5.5 Tipo de vía
 - 5.6 Usos del suelo
 - 5.7 Horario laboral
 - 5.8 Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de la obra
 - 5.9 Tipos de PMT a implementar en la Concesión vial Ruta Caribe
 - 5.10 Diseño de PMT
6. PUESTA EN MARCHA DEL PMT
- 6.1 Disponibilidad e instalación de los elementos contemplados para el plan
 - 6.2 Plan de coordinación de participantes en el plan
 - 6.3 Previsión para ajustes en campo del PMT
 - 6.4 Seguimiento al PMT
 - 6.5 Supervisión al PMT
 - 6.6 Adecuaciones temporales y señalización
 - 6.7 Figuras de señalización
7. MEDIDAS DE MANEJO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS
8. ACCIONES DE CONTINGENCIA
9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. PLAN DE MANEJO DE TRANSITO OBRAS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO Y PERIODICO RUTA CARIBE

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo general

Mitigar el impacto generado por las obras de mantenimiento rutinario y periódico que se desarrollan en las vías de la concesión vial Ruta Caribe con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, limpio, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, en cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito.

1.1.2 Objetivos específicos

- Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones, trabajadores, equipos de trabajo y trabajos en sí.
- Evitar la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales, inclusive a las propiedades y actividades comerciales colindantes a la zona de obras.
- Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les permita tomar decisiones en forma oportuna, ágil y segura.
- Diseñar, programar e implementar coherentemente las rutas alternativas y/o desvíos requeridos para la ejecución de las obras de manera que afecten lo mínimo posible al transporte público y particular.
- Seleccionar y cuantificar los dispositivos que serán necesarios durante el desarrollo de las obras.
- Definir las áreas donde serán permitidos trabajos, almacenamiento de materiales y equipos de trabajo para cada etapa de las obras.
- Identificar la programación y documentación de inspecciones y la metodología para informar los resultados de estas.
- Establecer criterios para mantener la limpieza en las zonas aledañas.
- Establecer los requerimientos para la movilización de maquinaria dentro y fuera de la zona de trabajos.

2. DATOS GENERALES

2.1 Localización

El proyecto se encuentra situado en los departamentos de Atlántico y Bolívar iniciando en el PR59+220 de la Ruta 9005 en la población de Cruz del Viso – Bolívar, atraviesa por los municipios de Sincerín, Arjona, Turbaco, llegando a la Ciudad de Cartagena PR 102+500, pasa por la Ruta 90BLC Variante Cartagena, la Ruta 90BLB Variante Gambote Mamonal,

continúa por la Ruta 9006 Vía la Cordialidad en Cartagena en el sitio denominado Calicanto PR -2+100 pasando por las poblaciones de Bayunca, Clemencia, Santa Catalina, Luruaco, Arroyo de Piedra, Molineros, Sabanalarga, Campeche, Baranoa y Galapa finalizando en el puente de la Cordialidad en Barranquilla en el PR 117+100, pasa por la Ruta 90AT01 Sabanalarga – Palmar de Varela y la Ruta 25ATA Variante Palmar de Varela – Sabanagrande y continúa por la Ruta 2516 Vía la Oriental iniciando en el PR 54+000 pasando por las poblaciones de Palmar de Varela, Santo Tomas, Sabanagrande, Malambo, Soledad finalizando en el puente Simón Bolívar en Barranquilla en el PR 80+500.



Imagen 1. Trayectos de la Concesión Vial Ruta Caribe

2.2 Antecedentes

El Proyecto de Concesión Ruta Caribe ejecutado por la empresa Autopistas del Sol S.A., cuenta con un centro de control de operaciones con atención 24 horas que presta los servicios gratuitos de ambulancia, Grúa, carro taller a todos los usuarios de la vía.

3. CATEGORIAS DE TRABAJOS POR REALIZAR

El desarrollo de cualquier PMT es más que la aplicación de un esquema, es una programación coordinada de trabajos y de desvíos, afectando a una zona mucha más

amplia que la obra en sí. Para simplificar el proceso se distinguen 3 categorías y de acuerdo con estas serán requeridos mayores o menores niveles de estudio adicional:

3.1 Categoría I – Obras de interferencias mínimas

Son aquellas en que los espacios de circulación son muy poco afectados por las intervenciones y no hay afectación sobre zonas aledañas. Hay poca o nula intervención en los espacios de circulación peatonal. El impacto de la obra sobre el tránsito de vehículos puede ser mitigado por la misma infraestructura a intervenir sin esperar que los flujos sean desviados. La señalización necesaria se puede lograr siguiendo uno o más de los esquemas incluidos al final de este capítulo, con ningún o pocos ajustes a estos.

3.2 Categoría II - Obras de Interferencias Moderadas

Este tipo de obras corresponde a aquellas que comprometen la circulación tanto vehicular como peatonal en el lugar de los trabajos mismos y en zonas aledañas a estos. Los residentes y/o comercios del sector tendrán inconvenientes en cuanto a la accesibilidad, pero en todo caso su acceso será directo. La zona de influencia para la elaboración del PMT de este tipo de intervención comprende el área de las obras y hasta dónde los análisis de tránsito evidencien afectación por congestiones o demoras producto de los trabajos que se realizan. La señalización necesaria se puede lograr considerando los esquemas incluidos al final de este capítulo, o similares con ajustes según la situación específica lo requiera o realizar modificaciones durante el desarrollo de los trabajos previa aprobación del PMT o sus modificaciones.

3.3 Categoría III - Obras de interferencias Altas o de gran Impacto

Este tipo de obras normalmente implica cierres totales para el tránsito vehicular y/o peatonal. Su impacto supera y afecta las vías colectoras o arterias alrededor de las zonas de obras. Los vecinos tendrán un acceso modificado y a veces limitado para acceder a sus propiedades. Requiere en consecuencia plantear alternativas de desvíos, por lo que el área de influencia comprenderá el área que cubren las vías alternativas que serán utilizadas para los desvíos del tránsito. La señalización necesaria se puede lograr considerando los esquemas incluidos al final de este capítulo, pero con numerosos cambios durante la ejecución de obra tanto en esta como en las vías alternativas y/o de desvíos.

4. METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

Teniendo en cuenta lo descrito en el Capítulo 3 de este documento “Categorías de trabajos por realizar”, el plan de Manejo de Tránsito requerido para las actividades de

mantenimiento periódico y rutinario corresponde a las categorías I y II.

A continuación, se presentan lineamientos de una metodología para la elaboración de nuestro PMT.



Imagen. 2 - Metodología de elaboración de un Plan de Manejo de Tráfico

Conocimiento de la zona de Influencia:

Para la implementación del PMT categoría II se realizó un análisis inicial para definir la zona de influencia de los trabajos. En dicha zona se identificaron las características referentes a usos del suelo y ubicación de sitios especiales que requieren un manejo especial dentro del PMT.

Recolección de información básica:

Se debe prever alternativas de circulación que permitan el ingreso y salida al área contigua a las obras para los, comerciantes y residentes del área adyacente a las obras, con el fin de minimizar los impactos generados al comercio, instituciones, centros educativos y su

población estudiantil, centros de salud, estaciones de bomberos, iglesias, cementerios y comunidad en general, y dejar condiciones aceptables de accesibilidad a los mismos.

Selección de Esquema(s) por aplicar:

Se deben aplicar entonces los esquemas de llegada a la obra y esquemas adicionales que sean necesarios para facilitar las alternativas de circulación.

5. PMT MANTENIMIENTOS RUTINARIOS Y PERIÓDICOS EN TRAMOS URBANOS Y RURALES.

Dado que el proyecto se encuentra en la etapa de operación y mantenimiento, los trabajos que actualmente se vienen desarrollando en los tramos concesionados a lo largo de todo el corredor vial, corresponden a mantenimientos periódicos y mantenimientos rutinarios, los cuales describimos a continuación:

- **Mantenimiento periódico:** Comprende las actividades que el Concesionario deberá ejecutar cuando el uso de la vía pueda comprometer la seguridad y el bienestar del usuario, o a la propia durabilidad de los componentes de la carretera; dentro de estas actividades está principalmente la colocación de capas adicionales de pavimento, microfresados, sellos de fisuras y/o grietas, parcheo y capas asfálticas de refuerzo para recuperar y aumentar la capacidad estructural de la vía y/o para suavizar el perfil longitudinal de la vía.
- **Mantenimiento rutinario:** Comprende las actividades ejecutadas en forma ordinaria con programación regular, diariamente, en ciclos de corta duración y normalmente de baja complejidad. El objetivo principal es ofrecer al usuario de las carreteras un mejor confort y seguridad. Comprende actividades como: demarcación, reparación de pavimentos, instalación y mantenimiento de señales, mantenimiento de vegetación y rocería, limpieza y reparación de bermas, limpieza de obras de drenaje y parcheo.

5.1 Implementación del PMT

Con el objeto de causar el menor impacto sobre el transporte público de pasajeros y la movilidad en general se propone desarrollar los mantenimientos periódicos de la vía en dos (2) fases, es decir se hace parcialmente de tal manera que se afecta un solo carril con circulación de vehículos desviando el flujo vehicular de éste hacia el carril que queda en

operación por lo cual las rutas de los vehículos de servicio público y los vehículos particulares no sufrirán ninguna modificación ni sufrirán ningún tipo de restricción dado que se realizarán mantenimientos con afectación parcial afectando solo un sentido de circulación de tal manera que se pueda controlar el paso de los vehículos mediante auxiliares de tráfico y para evitar afectaciones a el flujo normal del tránsito se deberá disponer de la adecuada transición, entendida esta como la disminución gradual del ancho de la vía o carril que se pretende cerrar, de tal manera que se canalicen los vehiculos de manera apropiada y se evite la inseguridad y congestión vial.

Estas transiciones deben garantizar la seguridad vial para conductores y peatones, guiándolos a través del área afectada por la obra; para la materialización de la transición se podrán utilizar los dispositivos que para tal uso se presentan en el Manual de Señalización Vial de Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia, en el capítulo 4. Señalización de calles y carreteras afectadas por obras, atendiendo las especificaciones técnicas que en ese documento se presentan. De forma general se distinguen cuatro zonas que deben disponerse para la adecuada implementación de la transición de carriles, cumpliendo las distancias mínimas especificadas para cada una estas.

En el caso que estas distancias no se puedan cumplir, debe regularse la velocidad previamente al inicio de la transición para modificar de esta forma el diseño de las longitudes de cada una de las zonas indicadas.

Área de Protección Previa: Corresponde al área anterior a la zona afectada por la obra, donde se informa a los usuarios acerca del inicio de esta, en esta zona es donde se debe proveer la señalización oportuna para regular el tráfico durante la zona de obra.

De forma general, la separación entre las diferentes señales que se ubiquen en el área de protección se puede obtener de acuerdo el tipo de vía, como se presenta en la siguiente tabla. No obstante, la ubicación de las señales depende del tipo de obra y requiere de un tratamiento especial para cada caso.

Tabla 4-12 Significado de códigos de letras en esquemas de aplicaciones típicas

Velocidad operativa de la vía	Distancia entre señales (m)		
	A	B	C
Menos o igual a 50 km/h	30	30	30
60 o 70 km/h	60	60	60
80 o 90 km/h	100	100	100
Superior a 90 km/h	200	200	300

Imagen 3. Significado de letras en esquemas de aplicaciones típicas

* Los títulos de las columnas A, B y C son las dimensiones que aparecen en los esquemas de Aplicaciones Típicas.

** La dimensión A es la distancia desde el inicio de la transición o restricción hasta la última señal (en dirección del tránsito) en el área de advertencia. La dimensión B es la distancia entre última y penúltima señal en el área de advertencia.

La distancia C es la distancia entre la primera y segunda señal (en dirección del tránsito) en el área de advertencia.

Longitud de Transición: Es la longitud mínima que debe disponerse para la adecuada incorporación de vehículos a través de la disminución del carril. Las siguientes expresiones se deben utilizar para obtener la longitud de transición;

$$L_t = (AxV^2) / 150 \text{ para velocidades menores o iguales a } 60 \text{ km/h}$$

$$L_t = (AxV) / 1,6 \text{ para velocidades mayores a } 70 \text{ km/h}$$

Donde:

L_t = Longitud de transición en metros.

A = Ancho de carril a cerrarse en metros.

V = Velocidad límite o velocidad de operación de la vía antes de la obra, tomada esta como el percentil 85, utilizando la que resulte mayor (km/h)

Luego se aplica el valor L_t para cada tipo de transición o situación donde:

Largo de transición de confluencia= L_t

Largo de transición de desplazamiento= $0,5 L_t$

Largo de transición para cerrar una berma= $0,3 L_t$

Largo de transición para cerrar un carril para flujos bidireccionales= ancho del carril resultando en una canalización de 45° con el eje de la vía

Largo de transición de terminación= según la necesidad de cada lugar

Zona de almacenamiento: Esta longitud debe contemplarse en el caso de cerrarse varios carriles, en tal caso se deberá disponer de una longitud de almacenamiento igual al doble de la longitud de transición, antes de iniciar la nueva transición de carril.

Área de seguridad: La longitud del Área de Seguridad, entendida como la distancia entre el fin de la zona de Transición y el inicio del Área de Trabajos, es una zona opcional que se mantiene despejado de materiales, vehículos y/o equipo de trabajo con el fin de contar con un espacio donde un conductor, que por cualquier razón no pudiera realizar la transición de un carril a otro, pudiera detenerse. La longitud estará de acuerdo a la velocidad de operación de la vía, en la siguiente tabla se indican los valores recomendados para esta distancia de acuerdo con la velocidad.

Velocidad en km/h	Ls
Menor o igual a 50	10 m
60 o 70	30 m
80 o 90	50 m
Superior a 90	100 m

Imagen 4. Longitud recomendada de seguridad (Ls)

Transición final: Es la longitud que se debe disponer para que los vehículos retornen al ancho de calzada normal dispuesto para su circulación, es recomendable contar con 30 m de longitud de transición por cada carril que sea recuperado para el tráfico.

5.2 Cierres temporales de vías:

En consideración a que dentro de los corredores viales pudieran presentarse emergencias o imprevistos que pudieran llegar a producir cierres viales que pueden llegar a necesitar mantenimientos periódicos o rutinarios en complementación a lo anotado antes de iniciar los mantenimientos se deberá realizar un inventario detallado de la señalización vertical existente tanto en el corredor intervenido como en las vías de apoyo, con el objeto de identificar las señales que deberán ser retiradas, cubiertas o reubicadas dentro de los corredores del plan de manejo de tráfico en obra, con el objeto de proceder a adelantar las labores de señalización previstas en el plan de manejo de tráfico en obra. Los puntos desde donde se podrán hacer los desvíos estarán plenamente identificados y señalizados desde antes del sitio de desviación, de modo que los usuarios puedan realizar las maniobras necesarias bajo adecuadas condiciones de seguridad. La señalización deberá estar ubicada en su totalidad 24 horas antes del inicio de los trabajos, pero deberá permanecer cubierta con bolsas de polietileno hasta el día de iniciación de las obras. Las adecuaciones para el cerramiento de obra (colocación de vallas) deberán realizarse antes de la fecha de inicio de los trabajos. Una vez finalizada la intervención o el evento señalizado, las señales correspondientes al mismo deberán ser retiradas.

Se aclara a la vez que llegado el caso de ser necesario el cierre total de una de las vías del proyecto por razones no imputable a emergencias, el contratista se compromete a la

generación del PMT específico, así como la tramitación del permiso respectivo ante el INVIAS tal como siempre ha procedido para los izajes de las vigas de los puentes peatonales.

5.3 Manejo de peatones y ciclousuarios

En los pasos urbanos de los municipios los peatones disponen de los andenes existentes y de senderos peatonales debidamente señalizados para su uso, pero en los pasos rurales y entradas a predios donde no disponen de andenes cuando sea preciso limitar su circulación sobre las zonas de vías que por razón de los mantenimientos periódicos con las colocaciones de las carpetas asfálticas, se dispondrán de senderos peatonales sobre las franjas de derechos de vías atendiendo las condiciones particulares de cada zona toda vez que no están unificadas las condiciones físicas en los espacio que separa el área de obras de los flujos peatonales o viviendas del sector intervenido; así las cosas, estos senderos se colocarán canalizando con señales aplicables para los senderos cuyo fin obedece a salvaguardar la vida del peatón. Cabe anotar que en las actividades de mantenimiento periódico no se interviene la zona peatonal, por lo que el tránsito de los peatones en la zona adyacente a la zona de obra será normal.

5.4 Accesibilidad a predios

La accesibilidad a predios deberá garantizarse en todos los casos en los cuales ello sea posible. Cuando las condiciones de la obra no permitan garantizar dicha accesibilidad se deberá proporcionar a los residentes y propietarios de viviendas y locales comerciales sitios de parqueo para su uso o el de sus clientes potenciales.

5.5 Tipo de vía

Todos los tramos viales con los que cuenta el proyecto Ruta Caribe son vías nacionales de primer orden de 80km/h en los sectores rurales y de 40 a 60 km/h en los tramos urbanos. El proyecto consta de tramos bidireccionales de una calzada como la troncal de y tramos dobles calzada.

La sección trasversal de un tramo bidireccional de una calzada consta de dos carriles de 3.65 m, bermas de 1 m y para tramo doble calzada dos carriles de 3.65 m y berma interna de 30 cm y externa de 1.80 metros.

5.6 Usos del suelo

Debido a la extensión del proyecto el cual intercomunica la mayoría de los municipios de Atlántico y gran parte de Bolívar, vamos a encontrar a todo lo largo del proyecto diferentes usos del suelo como urbano residencial, urbano comercial, rural agropecuario, rural con

vocación industrial.

5.7 Horario laboral.

El horario para realizar las actividades de mantenimiento periódico es diurno (6:00AM a 6:00PM) y será prolongado en caso de alguna emergencia, sin embargo, en los tramos urbanos de alto volumen de tránsito, como el caso del tramo urbano de Cartagena y Soledad, se realizarán trabajos nocturnos para evitar congestiones vehiculares y así manejar el tránsito como de bajo volumen. En estos trabajos nocturnos se utilizarán los elementos de canalización para la transición de carriles y/o aislamiento de la zona de trabajo con el uso de la señalización temporal de obra en buen estado, donde su condición retroreflectiva les da la capacidad de ser visibles en cualquier período del día y bajo toda condición climática, éstas señales pueden ser reforzadas con cintas reflectivas de tal manera que refuerce esta condición y puedan ser observados.

El horario para realizar las actividades de mantenimiento rutinario es netamente diurno y en caso de alguna emergencia se realizará en el horario que se necesite.

5.8 Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de la obra

Se debe establecer previamente las rutas de entrada y salida a la obra tanto de la maquinaria, equipos, vehículos, suministros y retiro de escombros en los botaderos aprobados. De acuerdo con el avance de obra se establecerán y señalizarán los puntos de entrada y salida de volquetas, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios cuando se produzcan las maniobras correspondientes.

El traslado de maquinaria entre frentes de obra se realizará con equipos para tal fin tales como cama-bajas, escoltadas con vehículos o camionetas de la empresa.

Al término de la jornada diaria de trabajo la maquinaria que por logística en el desarrollo de las actividades deban quedar estacionadas en el derecho de vía, se implementará la ubicación de estas lo más cerca al lindero del predio colindante con la vía; así mismo, quedará señalizada de acuerdo al esquema del PMT correspondiente a trabajos fuera de la berma.

5.9 Tipos de PMT a implementar en la Concesión vial Ruta Caribe

Para la ejecución de las actividades de mantenimiento periódico y rutinario, el concesionario seleccionó doce (12) tipos de PMT que aplican para todos los trabajos que se ejecutan en las vías concesionadas en etapa de operación y mantenimiento de las calzadas sencillas (CS) y doble calzada (DC). Las cantidades y tipos de señales están en los esquemas de cada PMT y las distancias entre señales, zona de prevención, zona de

transición, zona de seguridad, área de obras y fin de obras, se pueden verificar en los planos magnéticos adjuntos.

A continuación, se describen los tipos de PMT a utilizar:

- **PMT 1:** Trabajos en berma de corta duración en vía bidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 2:** Trabajos en berma de corta duración en vía unidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT3:** Trabajos fuera de la berma en vía bidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT4:** Trabajos fuera de la berma en vía unidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 5:** Cierre de carril en vía rural bidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 6:** Cierre de carril en vía urbana bidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 7:** Cierre de carril derecho en vía rural unidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 8:** Cierre de carril izquierdo en vía rural unidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 9:** Cierre de carril derecho en vía urbana unidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 10:** Cierre de carril izquierdo en vía urbana unidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 11:** Señalización para tramos microfresados en vía bidireccional
- **PMT 12:** Señalización para tramos microfresados en vía unidireccional

Generalmente para realizar las actividades de mantenimiento rutinario se utilizan los PMT del 1 al 4 y para las actividades de mantenimiento periódico se utilizan los PMT del 5 al 12. Estas actividades tienen duraciones cortas (trabajos realizados en una jornada de trabajo), por lo que implementación de los planes de manejo de tránsito se realiza antes del inicio de las actividades y se desmonta luego de finalizar la jornada de trabajo.

En el caso que la zona de trabajo este cercana a una curva horizontal y/o vertical, el espacio de seguridad se ampliará para que la transición inicie antes de dicha curva para proporcionar una distancia de visibilidad adecuada hasta el auxiliar de tránsito y cualquier cola de vehículos detenidos.

En el capítulo 7 de este documento, están los esquemas y tablas con cantidades y características de los planes de manejo de tránsito a implementar para los trabajos de la Concesión vial Ruta Caribe.

La longitud del cierre depende de las necesidades de las obras y el manual de señalización vial vigente, no restringe el área de obras, y con la señalización de obra se está advirtiendo a los usuarios que un carril se encuentra cerrado, por lo cual es una imprudencia y violación de las normas de tránsito si un vehículo ingresa al carril cerrado. En caso de que la zona de obra tenga más de 500 metros, se puede adicionar una leyenda a la señal SPO-01 donde se indique la longitud cerrada "PRÓXIMOS 1000m", pero no es obligatorio.

5.10 Diseño de PMT

Para esta categoría normalmente se incluyen desvíos y/o cambios menores de flujos de tránsito en la zona de influencia de los trabajos, los que se pueden acomodar con los esquemas incluidos en el capítulo 7 de este documento. La inspección debe ser por lo menos una vez al día para confirmar que los dispositivos estén presentes y funcionen bien.

6. PUESTA EN MARCHA DEL PMT

Todo PMT necesita la definición de una estrategia para su puesta en marcha, y son varios los aspectos que deben tomarse en cuenta para ello, destacándose los siguientes:

El plan de manejo de tráfico se pondrá en marcha minutos antes de iniciar los trabajos de mantenimiento rutinario y periódico garantizando de esta forma un ambiente cómodo y seguro al personal que labora y a los usuarios del proyecto con una señalización clara y de fácil interpretación, que les permita la toma de decisiones de forma ágil y oportuna.

6.1 Disponibilidad e instalación de los elementos contemplados para el plan

Esta actividad es fundamental para evitar improvisaciones en campo. Especial atención se debe dar a la transición necesaria para iniciar los desvíos del tránsito, dado que se pueden presentar situaciones de riesgo de accidentes tanto para el tránsito vehicular o peatonal como para personal de la obra. Así mismo, cuando se improvisa en esta etapa de puesta en marcha del plan, pueden producirse altos niveles de congestión.

A continuación, relacionamos el listado de señalización temporal que se dispondrá en obra:

- Trabajos en la vía – SPO 01
- Entrada y salida de volquetas
- Carril izquierdo o derecho cerrado SPO-04
- Velocidad máxima 50 km/h –SR 30
- Velocidad máxima 30 km/h –SR 30
- Prohibido adelantar – SR 26
- Inicio de Obra – SIO-02

- Señal de Banderero – SP0 03
- Fin de obra SIO-03
- Riesgo de accidente SPO-67
- Superficie rizada – SPO-24
- Proyección de gravilla – SPO-71
- Obra en bermas

6.2 Plan de coordinación de participantes en el plan

En coordinación con el director de obra, residente y Siso, pondrán en marcha el plan de manejo de tráfico antes de iniciar las labores, y se tendrá comunicación mediante los celulares corporativos y radioteléfonos para los auxiliares de tráfico.

6.3 Previsión para ajustes en campo del PMT

Si bien el PMT debe implementarse con anticipación al inicio de las obras, éste debe ser flexible y su evolución deberá estar prevista a través de distintos estados progresivos de la obra, especialmente, cuando esta ha sido programada para realizarse por etapas. En caso de ajustes significativos se requerirá de la presencia del ingeniero que diseñó el plan inicial o de no ser posible, otro ingeniero con perfil similar al del ingeniero diseñador.

6.4 Seguimiento al PMT

Es fundamental hacer un seguimiento al PMT durante las diferentes etapas de avance de la ejecución de la obra con el fin de monitorear el tránsito, y de acuerdo con la situación que se presente, tomar las medidas correctivas a que haya lugar para garantizar un eficaz funcionamiento. Dichos correctivos deben ajustarse a los requerimientos y avance de la obra y estarán relacionados con la implementación de señales o desvíos, con el retiro de la señalización que ya no es necesaria o con la eliminación de los desvíos que ya han cumplido su función y que podrían causar confusión a los usuarios de la vía.

6.5 Supervisión al PMT

La supervisión del Plan estará a cargo del Ingeniero Residente, Inspector de Obra y SISOMA.

6.6 Adecuaciones temporales y señalización

La señalización que se utilizará en los PMT para los mantenimientos periódicos y rutinarios se especifica en los esquemas, tablas y planos anexos correspondientes a cada PMT.

Para los PMT del 1 al 10 se utilizarán señales portátiles, debido a que los trabajos

realizados son de corta duración y serán ubicadas sobre el costado derecho de la vía, tal como lo enuncia el manual de señalización vial vigente, lo cual se debe a que los conductores están acostumbrados a encontrar las señales al lado derecho de la vía, por lo tanto, es allí donde deben ser ubicadas.

Para los PMT 11 y 12 se utilizarán señales fijas, ubicadas sobre el costado derecho de la vía, y se usarán de tipo fijas debido a que estarán instaladas desde que inicia el microfresado hasta que se realiza la demarcación horizontal

7. Medidas de manejo para la construcción de las obras

A continuación, hacemos una descripción de los diferentes lineamientos, ubicación y aplicación de los dispositivos para la regulación del tránsito que utilizaremos para minimizar el impacto de las obras donde se realizará los trabajos de mantenimiento periódico.

- Se debe tener en cuenta que para el tipo de intervención a realizar es necesario señalar como mínimo la longitud del área de prevención propuesto en cada PMT.
- Se dispondrá de auxiliares de tráfico debidamente dotados de chalecos reflectivos y paletas de pare y siga, estos deberán estar capacitados por un ingeniero con experiencia en tránsito y transporte.

8. ACCIONES DE CONTINGENCIA

Las actividades de contingencia atenderán las alteraciones del tráfico en lo concerniente a los vehículos varados, choques y/o accidentes, en el sector aferente. La metodología para atención de contingencias es un esquema preventivo que se basa principalmente en el Ingeniero u oficial de Campo, quien mediante la implementación de un circuito de comunicación constante con el personal de apoyo (Auxiliares de tránsito) detecta cualquier situación de riesgo, congestiones o taponamientos del flujo vehicular y su causa.



Imagen 5. - Esquema de acciones de contingencia

El personal de apoyo de tránsito está debidamente capacitado y apoyado para el retiro de vehículos varados con el apoyo de recursos propios de la empresa y constante comunicación con la autoridad para resolver problemas de accidentes otros problemas que se puedan presentar.

Así mismo se contará para estas acciones de contingencia los siguientes equipos:

- Carro grúa para retiro de vehículos livianos y pesados del corredor.
- Equipos de comunicación para todo el tramo.
- Motocicletas con su operador para los recorridos de la vía.
- Camión para el transporte de señales

Cuando se presenten vehículos varados, la grúa se limitará a retirar el vehículo a un sitio próximo a la vía donde no ocasione problemas para la circulación vehicular.

9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Se recomienda como efecto de mitigación para mejorar y garantizar la puesta en marcha del Plan de Manejo de Trafico una adecuada coordinación y regulación en los puntos de intervención para de esta manera lograr que los flujos se liberen dando paso simultáneamente para evitar paradas adicionales.
- Durante las actividades de mantenimiento se tendrá en cuenta el tránsito peatonal, la seguridad y la atención de contingencias de cualquier tipo que se puedan presentar en el área aferente, proporcionando una zona de obra debidamente señalizada limpia de obstáculos y apoyada con Auxiliares de tráfico (Paleteros), los cuales estarán debidamente

capacitados y dotados de todos los elementos, y permanecerán durante el lapso de tiempo que dure la actividad.

- El diseño de la señalización obedece a las necesidades de los usuarios, y estará ubicada en sitios estratégicos y plenamente identificados para advertir al usuario de la presencia de las obras, de modo que se puedan realizar las maniobras necesarias bajo adecuadas condiciones de seguridad, y estará sujeta a optimización y retroalimentación por parte de los miembros de la empresa y la autoridad competente para mejorar las condiciones de operación.
- El presente plan de manejo de tráfico describe las labores que se deberían desarrollar en las diferentes etapas del contrato, las cuales se realizarán, cada una en su oportunidad, para dar cumplimiento al cronograma de obra.

CONSORCIO RUTA CARIBE
Carrera 13 N° 94 A-44 Oficina 404 – Bogotá D.C. Colombia Teléfono
y FAX (571) 6237927
Correo electrónico gerencia@geviaaltda.com



CONCESIÓN VIAL RUTA CARIBE

PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO OBRAS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO Y PERIODICO

Bogotá D.C.

TABLA DE CONTENIDO

1. PLAN DE MANEJO DE TRANSITO OBRAS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO Y PERIODICO RUTA CARIBE

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo general

1.1.2 Objetivos específicos

2. DATOS GENERALES

2.1 Localización

2.2 Antecedentes

3. CATEGORIAS DE TRABAJOS POR REALIZAR

3.1 Categoría I – Obras de interferencias mínimas

3.2 Categoría II - Obras de Interferencias Moderadas

3.3 Categoría III - Obras de interferencias Altas o de gran Impacto

4. METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

5. PMT MANTENIMIENTOS RUTINARIOS Y PERIÓDICOS EN TRAMOS URBANOS Y RURALES

5.1 Implementación del PMT

5.2 Cierres temporales de vías

-
- 5.3 Manejo de peatones y ciclousuarios
 - 5.4 Accesibilidad a predios
 - 5.5 Tipo de vía
 - 5.6 Usos del suelo
 - 5.7 Horario laboral
 - 5.8 Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de la obra
 - 5.9 Tipos de PMT a implementar en la Concesión vial Ruta Caribe
 - 5.10 Diseño de PMT
6. PUESTA EN MARCHA DEL PMT
- 6.1 Disponibilidad e instalación de los elementos contemplados para el plan
 - 6.2 Plan de coordinación de participantes en el plan
 - 6.3 Previsión para ajustes en campo del PMT
 - 6.4 Seguimiento al PMT
 - 6.5 Supervisión al PMT
 - 6.6 Adecuaciones temporales y señalización
 - 6.7 Figuras de señalización
7. MEDIDAS DE MANEJO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS
8. ACCIONES DE CONTINGENCIA
9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. PLAN DE MANEJO DE TRANSITO OBRAS DE MANTENIMIENTO RUTINARIO Y PERIODICO RUTA CARIBE

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo general

Mitigar el impacto generado por las obras de mantenimiento rutinario y periódico que se desarrollan en las vías de la concesión vial Ruta Caribe con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, limpio, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, en cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito.

1.1.2 Objetivos específicos

- Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones, trabajadores, equipos de trabajo y trabajos en sí.
- Evitar la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales, inclusive a las propiedades y actividades comerciales colindantes a la zona de obras.
- Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les permita tomar decisiones en forma oportuna, ágil y segura.
- Diseñar, programar e implementar coherentemente las rutas alternativas y/o desvíos requeridos para la ejecución de las obras de manera que afecten lo mínimo posible al transporte público y particular.
- Seleccionar y cuantificar los dispositivos que serán necesarios durante el desarrollo de las obras.
- Definir las áreas donde serán permitidos trabajos, almacenamiento de materiales y equipos de trabajo para cada etapa de las obras.
- Identificar la programación y documentación de inspecciones y la metodología para informar los resultados de estas.
- Establecer criterios para mantener la limpieza en las zonas aledañas.
- Establecer los requerimientos para la movilización de maquinaria dentro y fuera de la zona de trabajos.

2. DATOS GENERALES

2.1 Localización

El proyecto se encuentra situado en los departamentos de Atlántico y Bolívar iniciando en el PR59+220 de la Ruta 9005 en la población de Cruz del Viso – Bolívar, atraviesa por los municipios de Sincerín, Arjona, Turbaco, llegando a la Ciudad de Cartagena PR 102+500, pasa por la Ruta 90BLC Variante Cartagena, la Ruta 90BLB Variante Gambote Mamonal,

continúa por la Ruta 9006 Vía la Cordialidad en Cartagena en el sitio denominado Calicanto PR -2+100 pasando por las poblaciones de Bayunca, Clemencia, Santa Catalina, Luruaco, Arroyo de Piedra, Molineros, Sabanalarga, Campeche, Baranoa y Galapa finalizando en el puente de la Cordialidad en Barranquilla en el PR 117+100, pasa por la Ruta 90AT01 Sabanalarga – Palmar de Varela y la Ruta 25ATA Variante Palmar de Varela – Sabanagrande y continúa por la Ruta 2516 Vía la Oriental iniciando en el PR 54+000 pasando por las poblaciones de Palmar de Varela, Santo Tomas, Sabanagrande, Malambo, Soledad finalizando en el puente Simón Bolívar en Barranquilla en el PR 80+500.



Imagen 1. Trayectos de la Concesión Vial Ruta Caribe

2.2 Antecedentes

El Proyecto de Concesión Ruta Caribe ejecutado por la empresa Autopistas del Sol S.A., cuenta con un centro de control de operaciones con atención 24 horas que presta los servicios gratuitos de ambulancia, Grúa, carro taller a todos los usuarios de la vía.

3. CATEGORIAS DE TRABAJOS POR REALIZAR

El desarrollo de cualquier PMT es más que la aplicación de un esquema, es una programación coordinada de trabajos y de desvíos, afectando a una zona mucha más

amplia que la obra en sí. Para simplificar el proceso se distinguen 3 categorías y de acuerdo con estas serán requeridos mayores o menores niveles de estudio adicional:

3.1 Categoría I – Obras de interferencias mínimas

Son aquellas en que los espacios de circulación son muy poco afectados por las intervenciones y no hay afectación sobre zonas aledañas. Hay poca o nula intervención en los espacios de circulación peatonal. El impacto de la obra sobre el tránsito de vehículos puede ser mitigado por la misma infraestructura a intervenir sin esperar que los flujos sean desviados. La señalización necesaria se puede lograr siguiendo uno o más de los esquemas incluidos al final de este capítulo, con ningún o pocos ajustes a estos.

3.2 Categoría II - Obras de Interferencias Moderadas

Este tipo de obras corresponde a aquellas que comprometen la circulación tanto vehicular como peatonal en el lugar de los trabajos mismos y en zonas aledañas a estos. Los residentes y/o comercios del sector tendrán inconvenientes en cuanto a la accesibilidad, pero en todo caso su acceso será directo. La zona de influencia para la elaboración del PMT de este tipo de intervención comprende el área de las obras y hasta dónde los análisis de tránsito evidencien afectación por congestiones o demoras producto de los trabajos que se realizan. La señalización necesaria se puede lograr considerando los esquemas incluidos al final de este capítulo, o similares con ajustes según la situación específica lo requiera o realizar modificaciones durante el desarrollo de los trabajos previa aprobación del PMT o sus modificaciones.

3.3 Categoría III - Obras de interferencias Altas o de gran Impacto

Este tipo de obras normalmente implica cierres totales para el tránsito vehicular y/o peatonal. Su impacto supera y afecta las vías colectoras o arterias alrededor de las zonas de obras. Los vecinos tendrán un acceso modificado y a veces limitado para acceder a sus propiedades. Requiere en consecuencia plantear alternativas de desvíos, por lo que el área de influencia comprenderá el área que cubren las vías alternativas que serán utilizadas para los desvíos del tránsito. La señalización necesaria se puede lograr considerando los esquemas incluidos al final de este capítulo, pero con numerosos cambios durante la ejecución de obra tanto en esta como en las vías alternativas y/o de desvíos.

4. METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

Teniendo en cuenta lo descrito en el Capítulo 3 de este documento “Categorías de trabajos por realizar”, el plan de Manejo de Tránsito requerido para las actividades de

mantenimiento periódico y rutinario corresponde a las categorías I y II.

A continuación, se presentan lineamientos de una metodología para la elaboración de nuestro PMT.

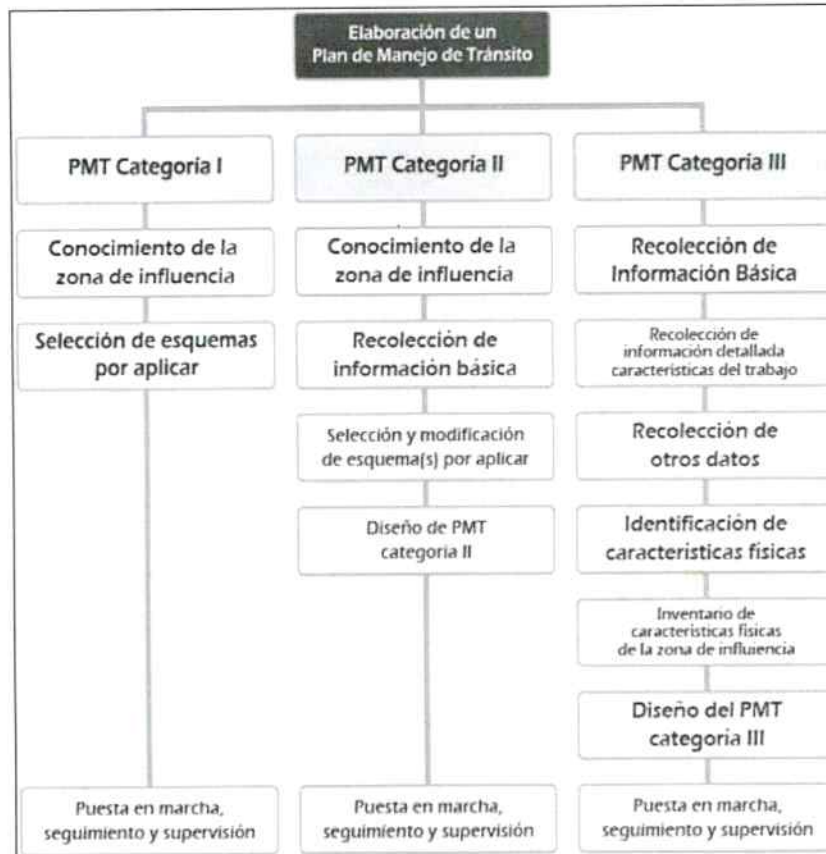


Imagen. 2 - Metodología de elaboración de un Plan de Manejo de Tráfico

Conocimiento de la zona de Influencia:

Para la implementación del PMT categoría II se realizó un análisis inicial para definir la zona de influencia de los trabajos. En dicha zona se identificaron las características referentes a usos del suelo y ubicación de sitios especiales que requieren un manejo especial dentro del PMT.

Recolección de información básica:

Se debe prever alternativas de circulación que permitan el ingreso y salida al área contigua a las obras para los, comerciantes y residentes del área adyacente a las obras, con el fin de minimizar los impactos generados al comercio, instituciones, centros educativos y su

población estudiantil, centros de salud, estaciones de bomberos, iglesias, cementerios y comunidad en general, y dejar condiciones aceptables de accesibilidad a los mismos.

Selección de Esquema(s) por aplicar:

Se deben aplicar entonces los esquemas de llegada a la obra y esquemas adicionales que sean necesarios para facilitar las alternativas de circulación.

5. PMT MANTENIMIENTOS RUTINARIOS Y PERIÓDICOS EN TRAMOS URBANOS Y RURALES.

Dado que el proyecto se encuentra en la etapa de operación y mantenimiento, los trabajos que actualmente se vienen desarrollando en los tramos concesionados a lo largo de todo el corredor vial, corresponden a mantenimientos periódicos y mantenimientos rutinarios, los cuales describimos a continuación:

- **Mantenimiento periódico:** Comprende las actividades que el Concesionario deberá ejecutar cuando el uso de la vía pueda comprometer la seguridad y el bienestar del usuario, o a la propia durabilidad de los componentes de la carretera; dentro de estas actividades está principalmente la colocación de capas adicionales de pavimento, microfresados, sellos de fisuras y/o grietas, parcheo y capas asfálticas de refuerzo para recuperar y aumentar la capacidad estructural de la vía y/o para suavizar el perfil longitudinal de la vía.
- **Mantenimiento rutinario:** Comprende las actividades ejecutadas en forma ordinaria con programación regular, diariamente, en ciclos de corta duración y normalmente de baja complejidad. El objetivo principal es ofrecer al usuario de las carreteras un mejor confort y seguridad. Comprende actividades como: demarcación, reparación de pavimentos, instalación y mantenimiento de señales, mantenimiento de vegetación y rocería, limpieza y reparación de bermas, limpieza de obras de drenaje y parcheo.

5.1 Implementación del PMT

Con el objeto de causar el menor impacto sobre el transporte público de pasajeros y la movilidad en general se propone desarrollar los mantenimientos periódicos de la vía en dos (2) fases, es decir se hace parcialmente de tal manera que se afecta un solo carril con circulación de vehículos desviando el flujo vehicular de éste hacia el carril que queda en

operación por lo cual las rutas de los vehículos de servicio público y los vehículos particulares no sufrirán ninguna modificación ni sufrirán ningún tipo de restricción dado que se realizarán mantenimientos con afectación parcial afectando solo un sentido de circulación de tal manera que se pueda controlar el paso de los vehículos mediante auxiliares de tráfico y para evitar afectaciones a el flujo normal del tránsito se deberá disponer de la adecuada transición, entendida esta como la disminución gradual del ancho de la vía o carril que se pretende cerrar, de tal manera que se canalicen los vehiculos de manera apropiada y se evite la inseguridad y congestión vial.

Estas transiciones deben garantizar la seguridad vial para conductores y peatones, guiándolos a través del área afectada por la obra; para la materialización de la transición se podrán utilizar los dispositivos que para tal uso se presentan en el Manual de Señalización Vial de Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia, en el capítulo 4. Señalización de calles y carreteras afectadas por obras, atendiendo las especificaciones técnicas que en ese documento se presentan. De forma general se distinguen cuatro zonas que deben disponerse para la adecuada implementación de la transición de carriles, cumpliendo las distancias mínimas especificadas para cada una estas.

En el caso que estas distancias no se puedan cumplir, debe regularse la velocidad previamente al inicio de la transición para modificar de esta forma el diseño de las longitudes de cada una de las zonas indicadas.

Área de Protección Previa: Corresponde al área anterior a la zona afectada por la obra, donde se informa a los usuarios acerca del inicio de esta, en esta zona es donde se debe proveer la señalización oportuna para regular el tráfico durante la zona de obra.

De forma general, la separación entre las diferentes señales que se ubiquen en el área de protección se puede obtener de acuerdo el tipo de vía, como se presenta en la siguiente tabla. No obstante, la ubicación de las señales depende del tipo de obra y requiere de un tratamiento especial para cada caso.

Tabla 4-12 Significado de códigos de letras en esquemas de aplicaciones típicas

Velocidad operativa de la vía	Distancia entre señales (m)		
	A	B	C
Menos o igual a 50 km/h	30	30	30
60 o 70 km/h	60	60	60
80 o 90 km/h	100	100	100
Superior a 90 km/h	200	200	300

Imagen 3. Significado de letras en esquemas de aplicaciones típicas

* Los títulos de las columnas A, B y C son las dimensiones que aparecen en los esquemas de Aplicaciones Típicas.

** La dimensión A es la distancia desde el inicio de la transición o restricción hasta la última señal (en dirección del tránsito) en el área de advertencia. La dimensión B es la distancia entre última y penúltima señal en el área de advertencia.

La distancia C es la distancia entre la primera y segunda señal (en dirección del tránsito) en el área de advertencia.

Longitud de Transición: Es la longitud mínima que debe disponerse para la adecuada incorporación de vehículos a través de la disminución del carril. Las siguientes expresiones se deben utilizar para obtener la longitud de transición;

$$L_t = (AxV^2) / 150 \text{ para velocidades menores o iguales a } 60 \text{ km/h}$$

$$L_t = (AxV) / 1,6 \text{ para velocidades mayores a } 70 \text{ km/h}$$

Donde:

L_t = Longitud de transición en metros.

A = Ancho de carril a cerrarse en metros.

V = Velocidad límite o velocidad de operación de la vía antes de la obra, tomada esta como el percentil 85, utilizando la que resulte mayor (km/h)

Luego se aplica el valor L_t para cada tipo de transición o situación donde:

Largo de transición de confluencia= L_t

Largo de transición de desplazamiento= $0,5 L_t$

Largo de transición para cerrar una berma= $0,3 L_t$

Largo de transición para cerrar un carril para flujos bidireccionales= ancho del carril resultando en una canalización de 45° con el eje de la vía

Largo de transición de terminación= según la necesidad de cada lugar

Zona de almacenamiento: Esta longitud debe contemplarse en el caso de cerrarse varios carriles, en tal caso se deberá disponer de una longitud de almacenamiento igual al doble de la longitud de transición, antes de iniciar la nueva transición de carril.

Área de seguridad: La longitud del Área de Seguridad, entendida como la distancia entre el fin de la zona de Transición y el inicio del Área de Trabajos, es una zona opcional que se mantiene despejado de materiales, vehículos y/o equipo de trabajo con el fin de contar con un espacio donde un conductor, que por cualquier razón no pudiera realizar la transición de un carril a otro, pudiera detenerse. La longitud estará de acuerdo a la velocidad de operación de la vía, en la siguiente tabla se indican los valores recomendados para esta distancia de acuerdo con la velocidad.

Velocidad en km/h	Ls
Menor o igual a 50	10 m
60 o 70	30 m
80 o 90	50 m
Superior a 90	100 m

Imagen 4. Longitud recomendada de seguridad (Ls)

Transición final: Es la longitud que se debe disponer para que los vehículos retornen al ancho de calzada normal dispuesto para su circulación, es recomendable contar con 30 m de longitud de transición por cada carril que sea recuperado para el tráfico.

5.2 Cierres temporales de vías:

En consideración a que dentro de los corredores viales pudieran presentarse emergencias o imprevistos que pudieran llegar a producir cierres viales que pueden llegar a necesitar mantenimientos periódicos o rutinarios en complementación a lo anotado antes de iniciar los mantenimientos se deberá realizar un inventario detallado de la señalización vertical existente tanto en el corredor intervenido como en las vías de apoyo, con el objeto de identificar las señales que deberán ser retiradas, cubiertas o reubicadas dentro de los corredores del plan de manejo de tráfico en obra, con el objeto de proceder a adelantar las labores de señalización previstas en el plan de manejo de tráfico en obra. Los puntos desde donde se podrán hacer los desvíos estarán plenamente identificados y señalizados desde antes del sitio de desviación, de modo que los usuarios puedan realizar las maniobras necesarias bajo adecuadas condiciones de seguridad. La señalización deberá estar ubicada en su totalidad 24 horas antes del inicio de los trabajos, pero deberá permanecer cubierta con bolsas de polietileno hasta el día de iniciación de las obras. Las adecuaciones para el cerramiento de obra (colocación de vallas) deberán realizarse antes de la fecha de inicio de los trabajos. Una vez finalizada la intervención o el evento señalizado, las señales correspondientes al mismo deberán ser retiradas.

Se aclara a la vez que llegado el caso de ser necesario el cierre total de una de las vías del proyecto por razones no imputable a emergencias, el contratista se compromete a la

generación del PMT específico, así como la tramitación del permiso respectivo ante el INVIAS tal como siempre ha procedido para los izajes de las vigas de los puentes peatonales.

5.3 Manejo de peatones y ciclousuarios

En los pasos urbanos de los municipios los peatones disponen de los andenes existentes y de senderos peatonales debidamente señalizados para su uso, pero en los pasos rurales y entradas a predios donde no disponen de andenes cuando sea preciso limitar su circulación sobre las zonas de vías que por razón de los mantenimientos periódicos con las colocaciones de las carpetas asfálticas, se dispondrán de senderos peatonales sobre las franjas de derechos de vías atendiendo las condiciones particulares de cada zona toda vez que no están unificadas las condiciones físicas en los espacio que separa el área de obras de los flujos peatonales o viviendas del sector intervenido; así las cosas, estos senderos se colocarán canalizando con señales aplicables para los senderos cuyo fin obedece a salvaguardar la vida del peatón. Cabe anotar que en las actividades de mantenimiento periódico no se interviene la zona peatonal, por lo que el tránsito de los peatones en la zona adyacente a la zona de obra será normal.

5.4 Accesibilidad a predios

La accesibilidad a predios deberá garantizarse en todos los casos en los cuales ello sea posible. Cuando las condiciones de la obra no permitan garantizar dicha accesibilidad se deberá proporcionar a los residentes y propietarios de viviendas y locales comerciales sitios de parqueo para su uso o el de sus clientes potenciales.

5.5 Tipo de vía

Todos los tramos viales con los que cuenta el proyecto Ruta Caribe son vías nacionales de primer orden de 80km/h en los sectores rurales y de 40 a 60 km/h en los tramos urbanos. El proyecto consta de tramos bidireccionales de una calzada como la troncal de y tramos dobles calzada.

La sección trasversal de un tramo bidireccional de una calzada consta de dos carriles de 3.65 m, bermas de 1 m y para tramo doble calzada dos carriles de 3.65 m y berma interna de 30 cm y externa de 1.80 metros.

5.6 Usos del suelo

Debido a la extensión del proyecto el cual intercomunica la mayoría de los municipios de Atlántico y gran parte de Bolívar, vamos a encontrar a todo lo largo del proyecto diferentes usos del suelo como urbano residencial, urbano comercial, rural agropecuario, rural con

vocación industrial.

5.7 Horario laboral.

El horario para realizar las actividades de mantenimiento periódico es diurno (6:00AM a 6:00PM) y será prolongado en caso de alguna emergencia, sin embargo, en los tramos urbanos de alto volumen de tránsito, como el caso del tramo urbano de Cartagena y Soledad, se realizarán trabajos nocturnos para evitar congestiones vehiculares y así manejar el tránsito como de bajo volumen. En estos trabajos nocturnos se utilizarán los elementos de canalización para la transición de carriles y/o aislamiento de la zona de trabajo con el uso de la señalización temporal de obra en buen estado, donde su condición retroreflectiva les da la capacidad de ser visibles en cualquier período del día y bajo toda condición climática, éstas señales pueden ser reforzadas con cintas reflectivas de tal manera que refuerce esta condición y puedan ser observados.

El horario para realizar las actividades de mantenimiento rutinario es netamente diurno y en caso de alguna emergencia se realizará en el horario que se necesite.

5.8 Manejo de maquinaria, equipos y vehículos de la obra

Se debe establecer previamente las rutas de entrada y salida a la obra tanto de la maquinaria, equipos, vehículos, suministros y retiro de escombros en los botaderos aprobados. De acuerdo con el avance de obra se establecerán y señalizarán los puntos de entrada y salida de volquetas, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios cuando se produzcan las maniobras correspondientes.

El traslado de maquinaria entre frentes de obra se realizará con equipos para tal fin tales como cama-bajas, escoltadas con vehículos o camionetas de la empresa.

Al término de la jornada diaria de trabajo la maquinaria que por logística en el desarrollo de las actividades deban quedar estacionadas en el derecho de vía, se implementará la ubicación de estas lo más cerca al lindero del predio colindante con la vía; así mismo, quedará señalizada de acuerdo al esquema del PMT correspondiente a trabajos fuera de la berma.

5.9 Tipos de PMT a implementar en la Concesión vial Ruta Caribe

Para la ejecución de las actividades de mantenimiento periódico y rutinario, el concesionario seleccionó doce (12) tipos de PMT que aplican para todos los trabajos que se ejecutan en las vías concesionadas en etapa de operación y mantenimiento de las calzadas sencillas (CS) y doble calzada (DC). Las cantidades y tipos de señales están en los esquemas de cada PMT y las distancias entre señales, zona de prevención, zona de

transición, zona de seguridad, área de obras y fin de obras, se pueden verificar en los planos magnéticos adjuntos.

A continuación, se describen los tipos de PMT a utilizar:

- **PMT 1:** Trabajos en berma de corta duración en vía bidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 2:** Trabajos en berma de corta duración en vía unidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT3:** Trabajos fuera de la berma en vía bidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT4:** Trabajos fuera de la berma en vía unidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 5:** Cierre de carril en vía rural bidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 6:** Cierre de carril en vía urbana bidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 7:** Cierre de carril derecho en vía rural unidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 8:** Cierre de carril izquierdo en vía rural unidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 9:** Cierre de carril derecho en vía urbana unidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 10:** Cierre de carril izquierdo en vía urbana unidireccional (esquema del Manual de señalización Invias 2004)
- **PMT 11:** Señalización para tramos microfresados en vía bidireccional
- **PMT 12:** Señalización para tramos microfresados en vía unidireccional

Generalmente para realizar las actividades de mantenimiento rutinario se utilizan los PMT del 1 al 4 y para las actividades de mantenimiento periódico se utilizan los PMT del 5 al 12. Estas actividades tienen duraciones cortas (trabajos realizados en una jornada de trabajo), por lo que implementación de los planes de manejo de tránsito se realiza antes del inicio de las actividades y se desmonta luego de finalizar la jornada de trabajo.

En el caso que la zona de trabajo este cercana a una curva horizontal y/o vertical, el espacio de seguridad se ampliará para que la transición inicie antes de dicha curva para proporcionar una distancia de visibilidad adecuada hasta el auxiliar de tránsito y cualquier cola de vehículos detenidos.

En el capítulo 7 de este documento, están los esquemas y tablas con cantidades y características de los planes de manejo de tránsito a implementar para los trabajos de la Concesión vial Ruta Caribe.

La longitud del cierre depende de las necesidades de las obras y el manual de señalización vial vigente, no restringe el área de obras, y con la señalización de obra se está advirtiendo a los usuarios que un carril se encuentra cerrado, por lo cual es una imprudencia y violación de las normas de tránsito si un vehículo ingresa al carril cerrado. En caso de que la zona de obra tenga más de 500 metros, se puede adicionar una leyenda a la señal SPO-01 donde se indique la longitud cerrada "PRÓXIMOS 1000m", pero no es obligatorio.

5.10 Diseño de PMT

Para esta categoría normalmente se incluyen desvíos y/o cambios menores de flujos de tránsito en la zona de influencia de los trabajos, los que se pueden acomodar con los esquemas incluidos en el capítulo 7 de este documento. La inspección debe ser por lo menos una vez al día para confirmar que los dispositivos estén presentes y funcionen bien.

6. PUESTA EN MARCHA DEL PMT

Todo PMT necesita la definición de una estrategia para su puesta en marcha, y son varios los aspectos que deben tomarse en cuenta para ello, destacándose los siguientes:

El plan de manejo de tráfico se pondrá en marcha minutos antes de iniciar los trabajos de mantenimiento rutinario y periódico garantizando de esta forma un ambiente cómodo y seguro al personal que labora y a los usuarios del proyecto con una señalización clara y de fácil interpretación, que les permita la toma de decisiones de forma ágil y oportuna.

6.1 Disponibilidad e instalación de los elementos contemplados para el plan

Esta actividad es fundamental para evitar improvisaciones en campo. Especial atención se debe dar a la transición necesaria para iniciar los desvíos del tránsito, dado que se pueden presentar situaciones de riesgo de accidentes tanto para el tránsito vehicular o peatonal como para personal de la obra. Así mismo, cuando se improvisa en esta etapa de puesta en marcha del plan, pueden producirse altos niveles de congestión.

A continuación, relacionamos el listado de señalización temporal que se dispondrá en obra:

- Trabajos en la vía – SPO 01
- Entrada y salida de volquetas
- Carril izquierdo o derecho cerrado SPO-04
- Velocidad máxima 50 km/h –SR 30
- Velocidad máxima 30 km/h –SR 30
- Prohibido adelantar – SR 26
- Inicio de Obra – SIO-02

- Señal de Banderero – SP0 03
- Fin de obra SIO-03
- Riesgo de accidente SPO-67
- Superficie rizada – SPO-24
- Proyección de gravilla – SPO-71
- Obra en bermas

6.2 Plan de coordinación de participantes en el plan

En coordinación con el director de obra, residente y Siso, pondrán en marcha el plan de manejo de tráfico antes de iniciar las labores, y se tendrá comunicación mediante los celulares corporativos y radioteléfonos para los auxiliares de tráfico.

6.3 Previsión para ajustes en campo del PMT

Si bien el PMT debe implementarse con anticipación al inicio de las obras, éste debe ser flexible y su evolución deberá estar prevista a través de distintos estados progresivos de la obra, especialmente, cuando esta ha sido programada para realizarse por etapas. En caso de ajustes significativos se requerirá de la presencia del ingeniero que diseñó el plan inicial o de no ser posible, otro ingeniero con perfil similar al del ingeniero diseñador.

6.4 Seguimiento al PMT

Es fundamental hacer un seguimiento al PMT durante las diferentes etapas de avance de la ejecución de la obra con el fin de monitorear el tránsito, y de acuerdo con la situación que se presente, tomar las medidas correctivas a que haya lugar para garantizar un eficaz funcionamiento. Dichos correctivos deben ajustarse a los requerimientos y avance de la obra y estarán relacionados con la implementación de señales o desvíos, con el retiro de la señalización que ya no es necesaria o con la eliminación de los desvíos que ya han cumplido su función y que podrían causar confusión a los usuarios de la vía.

6.5 Supervisión al PMT

La supervisión del Plan estará a cargo del Ingeniero Residente, Inspector de Obra y SISOMA.

6.6 Adecuaciones temporales y señalización

La señalización que se utilizará en los PMT para los mantenimientos periódicos y rutinarios se especifica en los esquemas, tablas y planos anexos correspondientes a cada PMT.

Para los PMT del 1 al 10 se utilizarán señales portátiles, debido a que los trabajos

realizados son de corta duración y serán ubicadas sobre el costado derecho de la vía, tal como lo enuncia el manual de señalización vial vigente, lo cual se debe a que los conductores están acostumbrados a encontrar las señales al lado derecho de la vía, por lo tanto, es allí donde deben ser ubicadas.

Para los PMT 11 y 12 se utilizarán señales fijas, ubicadas sobre el costado derecho de la vía, y se usarán de tipo fijas debido a que estarán instaladas desde que inicia el microfresado hasta que se realiza la demarcación horizontal

7. Medidas de manejo para la construcción de las obras

A continuación, hacemos una descripción de los diferentes lineamientos, ubicación y aplicación de los dispositivos para la regulación del tránsito que utilizaremos para minimizar el impacto de las obras donde se realizará los trabajos de mantenimiento periódico.

- Se debe tener en cuenta que para el tipo de intervención a realizar es necesario señalar como mínimo la longitud del área de prevención propuesto en cada PMT.
- Se dispondrá de auxiliares de tráfico debidamente dotados de chalecos reflectivos y paletas de pare y siga, estos deberán estar capacitados por un ingeniero con experiencia en tránsito y transporte.

8. ACCIONES DE CONTINGENCIA

Las actividades de contingencia atenderán las alteraciones del tráfico en lo concerniente a los vehículos varados, choques y/o accidentes, en el sector aferente. La metodología para atención de contingencias es un esquema preventivo que se basa principalmente en el Ingeniero u oficial de Campo, quien mediante la implementación de un circuito de comunicación constante con el personal de apoyo (Auxiliares de tránsito) detecta cualquier situación de riesgo, congestiones o taponamientos del flujo vehicular y su causa.



Imagen 5. - Esquema de acciones de contingencia

El personal de apoyo de tránsito está debidamente capacitado y apoyado para el retiro de vehículos varados con el apoyo de recursos propios de la empresa y constante comunicación con la autoridad para resolver problemas de accidentes otros problemas que se puedan presentar.

Así mismo se contará para estas acciones de contingencia los siguientes equipos:

- Carro grúa para retiro de vehículos livianos y pesados del corredor.
- Equipos de comunicación para todo el tramo.
- Motocicletas con su operador para los recorridos de la vía.
- Camión para el transporte de señales

Cuando se presenten vehículos varados, la grúa se limitará a retirar el vehículo a un sitio próximo a la vía donde no ocasione problemas para la circulación vehicular.

9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Se recomienda como efecto de mitigación para mejorar y garantizar la puesta en marcha del Plan de Manejo de Trafico una adecuada coordinación y regulación en los puntos de intervención para de esta manera lograr que los flujos se liberen dando paso simultáneamente para evitar paradas adicionales.
- Durante las actividades de mantenimiento se tendrá en cuenta el tránsito peatonal, la seguridad y la atención de contingencias de cualquier tipo que se puedan presentar en el área aferente, proporcionando una zona de obra debidamente señalizada limpia de obstáculos y apoyada con Auxiliares de tráfico (Paleteros), los cuales estarán debidamente

capacitados y dotados de todos los elementos, y permanecerán durante el lapso de tiempo que dure la actividad.

- El diseño de la señalización obedece a las necesidades de los usuarios, y estará ubicada en sitios estratégicos y plenamente identificados para advertir al usuario de la presencia de las obras, de modo que se puedan realizar las maniobras necesarias bajo adecuadas condiciones de seguridad, y estará sujeta a optimización y retroalimentación por parte de los miembros de la empresa y la autoridad competente para mejorar las condiciones de operación.
- El presente plan de manejo de tráfico describe las labores que se deberían desarrollar en las diferentes etapas del contrato, las cuales se realizarán, cada una en su oportunidad, para dar cumplimiento al cronograma de obra.

CONSORCIO RUTA CARIBE
Carrera 13 N° 94 A-44 Oficina 404 – Bogotá D.C. Colombia Teléfono
y FAX (571) 6237927
Correo electrónico gerencia@geviaaltda.com

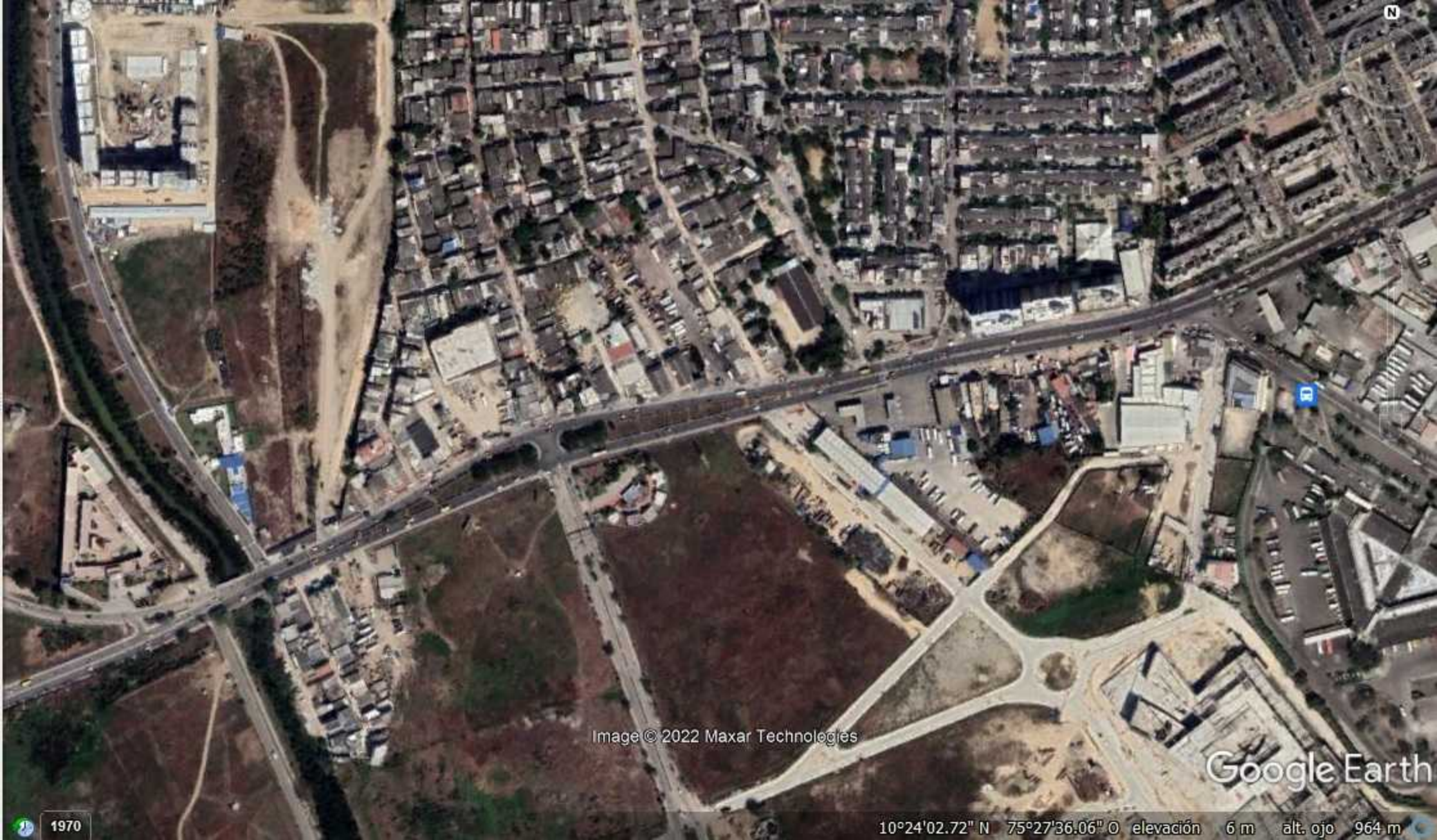
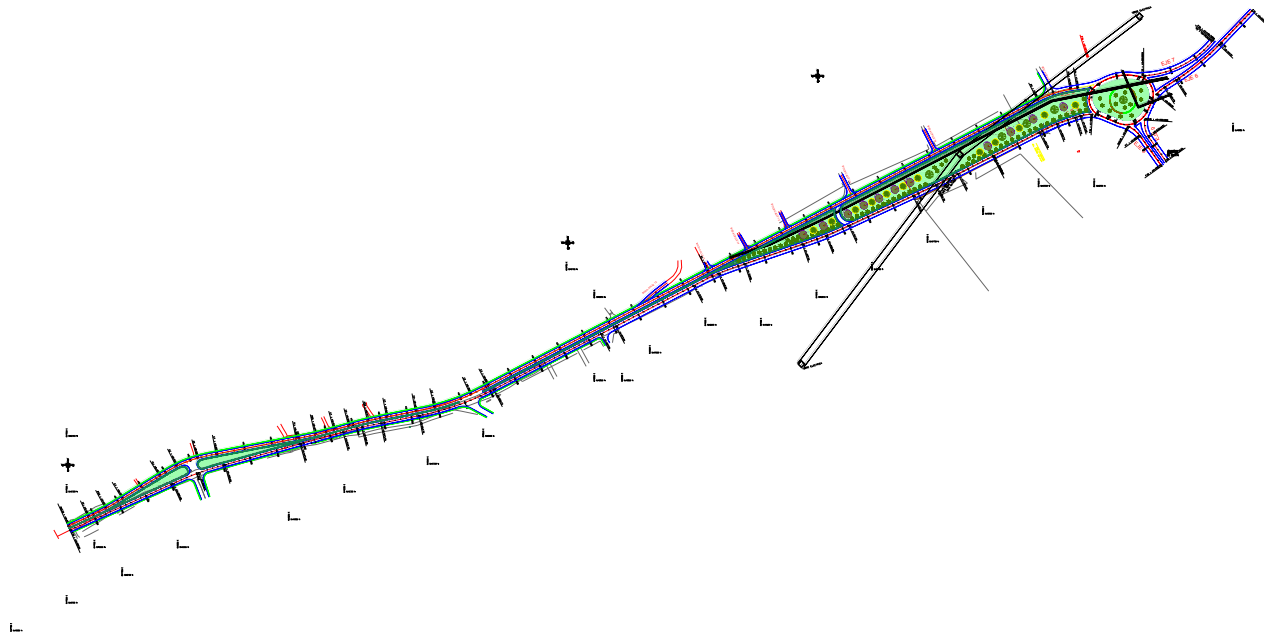


Image © 2022 Maxar Technologies

Google Earth

1970

10°24'02.72" N 75°27'36.06" O elevación 6 m alt. ojo 964 m




RV: Solicitud de información para atender requerimiento judicial





lunes, 16 de mayo de 2022, 10:56 a.m.

YA  Yuber Andres Sierra Tuta <ysierra@ani.gov.co>

Para  Camilo Alberto Medina Parra

 Requerimiento ANI
382,6 KB

 20154090281872.tif
3,7 MB

 20157010145751 (1)....
4,3 MB

[Descargar todo](#) · [Vista previa de todo](#)

De: Camilo Alberto Medina Parra <camedina@ani.gov.co>

Enviado el: miércoles, 30 de marzo de 2022 5:42 p. m.

Para: Yuber Andres Sierra Tuta <ysierra@ani.gov.co>

Asunto: Solicitud de información para atender requerimiento judicial

Buenas tardes ing. Yuber:

De manera atenta solicito su colaboración con el fin de recaudar la siguiente información solicitada por el Tribunal Administrativo de Bolívar para el medio de control de reparación directa con radicado No. 2014-00392-00:

- Plan de manejo de transito del proyecto ruta caribe
- Plano de localización del proyecto, dentro del cual se visibilice la zona en la que ocurrió el accidente.
- Plan de manejo de tránsito de vehículos de carga
- Plan de manejo de peatones
- Plan de manejo y/o implementación de desvíos
- Plan de manejo y/o de cambios viales
- Plan de implementación de dispositivos de control y apoyo en la gestión del tránsito durante la ejecución de la obra

La zona referida en la demanda corresponde a la Transversal 54 T, de la vía que de la bomba el amparo conduce a la Terminal de Transportes de Cartagena, a la altura de estación de servicios Petromil, frente a la entrada del barrio Villa Estrella (datos de la demanda). Según el concesionario Autopistas del Sol S.A.S., presuntamente ese sector corresponde al Tramo 2 "Canal de Calicanto" (Cartagena Bayunca).

Por si se necesita, se informa que el accidente al que se hace referencia en el proceso ocurrió el 24 de mayo de 2012 (aunque el requerimiento no pide esa información para una época en concreto).

Finalmente, y teniendo en cuenta que el Despacho pidió el recaudo de esta información dentro de los 10 días siguientes contados a partir del día de hoy (comunicación del requerimiento), agradecería, de ser posible, que lo solicitado sea allegado, a más tardar el 18 de abril de 2022. En caso que se necesite más tiempo para poder atender lo solicitado, agradecería se me comunique previamente con el tiempo adicional que se requiera, a efectos de comunicarlo al Despacho de conocimiento.

Como soporte de lo enunciado, adjunto acta donde se pide la información (folio 6 archivo "Requerimiento ANI").

Sin otro particular agradezco la amable atención prestada.


RV: Solicitud de información para atender requerimiento judicial




lunes, 16 de mayo de 2022, 10:56 a.m.

YA ○ Yuber Andres Sierra Tuta <ysierra@ani.gov.co>

Para 🌙 Camilo Alberto Medina Parra

 Requerimiento ANI
382,6 KB

 20154090281872.tif
3,7 MB

 20157010145751 (1)....
4,3 MB

[Descargar todo](#) · [Vista previa de todo](#)

De: Yuber Andres Sierra Tuta

Enviado el: viernes, 13 de mayo de 2022 12:16 p. m.

Para: Jaime Andres Silva Sarmiento <j_silva@autopistasdelsol.com.co>; Gisella Romero <g_romero@autopistasdelsol.com.co>

Asunto: RV: Solicitud de información para atender requerimiento judicial

Muy buenas tardes doctora Gisella e ingeniero Jaime.

Reitero esta solicitud, remitir una serie de documentación relacionada con un accidente ocurrido el 24 de mayo de 2012. Gracias.

De: Yuber Andres Sierra Tuta

Enviado el: miércoles, 30 de marzo de 2022 5:21 p. m.

Para: Jaime Andres Silva Sarmiento <j_silva@autopistasdelsol.com.co>; Gisella Romero <g_romero@autopistasdelsol.com.co>

CC: director@consorciogoc.com


Asunto: RV: Solicitud de información para atender requerimiento judicial

Muy buenas noches doctora Gisella e ingeniero.

De acuerdo a la solicitud realizada por el área de Defensa Judicial de la Entidad y dado que la ocurrencia de los hechos fue hace diez años, se solicita que el Concesionario remita la información solicitada por el Tribunal Administrativo, a más tardar 18 de abril.

Gracias y feliz noche.

De: Camilo Alberto Medina Parra <camedina@ani.gov.co>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018

LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. SEA 069 DEL 20 DE ABRIL DE 2012

En Bogotá, D.C., en las instalaciones de la Agencia Nacional de Infraestructura se reunieron **FERNANDO AUGUSTO RAMIREZ LAGUADO**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 80.757.670, en su calidad de Vicepresidente Jurídico, nombrado mediante Resolución No. 1708 del diez (10) de septiembre de 2018 y posesionado mediante Acta No. 123 del once (11) de septiembre de 2018 de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, quien en adelante se denominará **LA AGENCIA**, Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, adscrito al Ministerio de Transporte, quien en adelante se denominará **LA AGENCIA**, y el señor **WILSON GIOVANNI URREA URREA**, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 79.454.285 expedida en Bogotá, en representación de la Firma Interventora **CONSORCIO ÉPSILON VIAL** identificada con NIT. No. 900510070-9 hemos acordado liquidar el Contrato de Interventoría **No. 069 DE 2012**, de fecha 20 de abril de 2012, con base en las siguientes consideraciones:

- **IDENTIFICACION DEL CONTRATISTA.**

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No.	SEA 069 DE 2012
CONTRATISTA:	CONSORCIO ÉPSILON VIAL
IDENTIFICACIÓN:	NIT. No. 900510070-9
DIRECCIÓN:	CALLE 100 8ª-55 TC OF 504
TELEFONO:	2360053

- **CONDICIONES CONTRACTUALES.**


OBJETO: *“Regular los términos y condiciones bajo los cuales el Interventor se obliga a ejecutar para la AGENCIA la interventoría integral del Contrato de concesión, que incluye, pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, operativa y de mantenimiento del Contrato de concesión No. 008 de 2007 y demás documentos que lo modifiquen, adicionen o complementen para la concesión Vial Ruta Caribe, así como regular los términos y condiciones bajo los cuales la AGENCIA pagara al interventor de forma mensual la contraprestación ofrecida por el Interventor y aceptada por la AGENCIA durante el Concurso de Méritos Abierto consistente en una suma global fija”.*

FECHA DE INICIACIÓN: 15 de junio de 2012

FECHA DE TERMINACIÓN: 14 de noviembre de 2019

VALOR TOTAL DEL CONTRATO: CATORCE MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y CUATRO MILLONES TRESCIENTOS DIEZ MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y UN PESOS (\$14.494.310.751) M/CTE pesos constantes de diciembre de 2011, incluido IVA de 16%

FUENTE PAGO: De conformidad con lo establecido en el literal (e) de la sección 1.03 *Valor del Contrato y Forma de Pago* del Contrato de Interventoría, el contrato sería pagado con cargo a los recursos del Patrimonio Autónomo del Concesionario, constituido para el manejo de los recursos del Contrato de

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018

Concesión No. 008 de 2007, en el cual se administran los recursos que ingresan a la Subcuenta de Interventoría descrita en el Contrato de Fiducia Mercantil.

SUPERVISIÓN: CECILIA MUÑOZ SALAMANCA, Gerente de Proyectos Carreteros 5, que hace parte de la Vicepresidencia de Gestión Contractual.

• **EJECUCIÓN DEL CONTRATO:**


OBLIGACIONES EJECUTADAS: EL CONTRATISTA cumplió con el objeto del Contrato de Interventoría No. SEA 069 del 20 de abril de 2012, asociado al Contrato de Concesión No. 008 de 2007.

OBLIGACIONES PENDIENTES: No existen obligaciones pendientes de cumplimiento por parte del Contratista.

RECLAMACIONES: No existen reclamaciones presentadas por parte del contratista.


• **BALANCE FINANCIERO DEL CONTRATO.**

CONCEPTO	VALORES	OBJETO	PLAZO	FECHA
VALOR TOTAL DEL CONTRATO	\$9.789.974.289 (pesos constantes de diciembre de 2011)	Regular los términos y condiciones bajo los cuales el Interventoría se obliga a ejecutar para la Agencia a interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye, pero no se limita a la interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, operativa y de mantenimiento del Contrato de Concesión No. 008 de 2007 y demás documentos que lo modifiquen, adicione o complemente para la Concesión Vial Ruta Caribe, así como regular los términos y condiciones bajo los cuales la Agencia pagará al Interventor de forma mensual la contraprestación ofrecida por el Interventor y aceptada por la Agencia durante el Concurso de Méritos Abiertos consistentes en una suma global fija.	60 meses	15 de junio de 2012


 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018

CONCEPTO	VALORES	OBJETO	PLAZO	FECHA
VALOR ADICIONAL (Si aplica)	\$4.704.336.471 (pesos constantes de diciembre de 2011)	<p>Prorrogar el Plazo de ejecución del Contrato de Interventoría No. SEA 069 de 2012, determinado en la Sección 1.05, en veintinueve (29) meses, para un plazo total de ochenta y nueve (89) meses, que culminará el 14 de noviembre de 2019.</p> <p>Adicionar el valor del Contrato de interventoría No. SEA 069 de 2012, en a suma de cuatro mil setecientos cuatro millones trescientos treinta y seis mil cuatrocientos setenta y un pesos (\$4.704.336.471) pesos constantes de diciembre de 2011 incluido IVA de 16%, para un valor total del Contrato de Interventoría de Catorce mil cuatrocientos noventa y cuatro millones trescientos diez mil setecientos cincuenta y un pesos (\$14.494.310.751)</p>	29 meses	25 de mayo de 2017
VALOR TOTAL EJECUTADO Y PAGADO CONTRATO	\$14.494.310.760 (pesos constantes de diciembre de 2011)	Valor ejecutado efectivamente pagado de acuerdo con la certificación enviada por la Fiduciaria Bogotá S.A de fecha octubre 15 de 2020	89 meses	N/A


RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
004	Servicios de interventoría del 15 al 30 de Junio 2012	31/10/2012	\$ 88.767.855
005	Servicios de interventoría del 1 al 31 de Julio 2012	2/11/2012	\$ 166.394.885
006	Servicios de interventoría del 1 al 31 Agosto de 2012	2/11/2012	\$ 166.469.622
007	Servicios de interventoría del 1 al 30 de Septiembre de 2012	5/12/2013	\$ 166.947.940

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018


RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
008	Servicios de interventoría del 1 al 31 de Octubre de 2012	7/12/2013	\$ 167.216.994
009	Servicios de interventoría del 1 al 30 de Noviembre de 2012	5/02/2013	\$ 166.992.782
010	Servicios de interventoría del 1 al 31 de Diciembre de 2012	5/02/2013	\$ 167.142.257
011	Servicios de interventoría del 1 al 31 de Enero de 2013	4/04/2013	\$ 167.635.522
012	Servicios de interventoría del 1 al 28 de Febrero de 2013	4/04/2013	\$ 168.382.894
013	Servicios de interventoría del 1 al 31 de Marzo de 2013	12/06/2013	\$ 168.726.685
014	Servicios de interventoría del 1 al 30 de Abril de 2013	12/06/2013	\$ 169.145.213
015	Servicios de interventoría del 1 al 31 de Mayo de 2013	25/07/2013	\$ 169.623.531
016	Servicios de interventoría del 1 al 30 de Junio de 2013	13/08/2013	\$ 170.027.112
017	Servicios de interventoría del 1 al 31 de Julio de 2013	25/11/2013	\$ 170.101.849
018	Servicios de interventoría del 1 al 31 de Agosto de 2013	25/11/2013	\$ 170.236.376
020	Contrato Básico del 1 al 30 de Septiembre de 2013	28/11/2013	\$ 10.961.803
021	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Septiembre de 2013	28/11/2013	\$ 56.567.682
022	Adicional 2 del 1 al 30 de Septiembre de 2013	28/11/2013	\$ 103.215.104
023	Contrato Básico del 1 al 31 de Octubre de 2013	28/11/2013	\$ 10.933.014
024	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Octubre de 2013	28/11/2013	\$ 56.419.120
025	Adicional 2 del 1 al 31 de Octubre de 2013	28/11/2013	\$ 102.944.032
029	Contrato Básico del 1 al 30 de Noviembre de 2013	4/03/2014	\$ 10.909.023
030	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Noviembre de 2013	4/03/2014	\$ 56.295.318

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018


RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
031	Adicional 2 del 1 al 30 de Noviembre de 2013	4/03/2014	\$ 102.718.139
032	Contrato Básico del 1 al 31 de Diciembre de 2013	4/03/2014	\$ 10.937.812
033	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Diciembre de 2013	7/02/2014	\$ 56.443.880
035	Adicional 2 del 1 al 31 de Diciembre de 2013	4/02/2014	\$ 102.989.211
037	Contrato Básico del 1 al 31 de Enero de 2014	4/03/2014	\$ 10.991.551
038	Adicional 2 del 1 al 31 de Enero de 2014	4/03/2014	\$ 103.495.212
039	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Enero de 2014	5/03/2014	\$ 56.721.197
040	Contrato Básico del 1 al 28 de Febrero de 2014	23/04/2014	\$ 11.060.644
041	Adicional 2 del 1 al 28 de Febrero de 2014	24/04/2014	\$ 104.145.785
042	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 28 de Febrero de 2014	24/04/2014	\$ 57.077.747
044	Contrato Básico del 1 al 31 de Marzo de 2014	23/04/2014	\$ 11.103.827
045	Adicional 2 del 1 al 31 de Marzo de 2014	24/04/2014	\$ 104.552.392
046	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Marzo de 2014	23/04/2014	\$ 57.300.591
047	Contrato Básico del 1 al 30 de Abril de 2014	25/06/2014	\$ 11.154.687
048	Adicional 2 del 1 al 30 de Abril de 2014	25/06/2014	\$ 105.031.286
049	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Abril de 2014	26/06/2014	\$ 57.563.051
053	Contrato Básico del 1 al 31 de Mayo de 2014	1/08/2014	\$ 11.209.385
054	Adicional 2 del 1 al 31 de Mayo de 2014	1/08/2014	\$ 105.546.322

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018


RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
055	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Mayo de 2014	1/08/2014	\$ 57.845.321
057	Contrato Básico del 1 al 30 de Junio de 2014	1/08/2014	\$ 11.218.982
058	Adicional 2 del 1 al 30 de Junio de 2014	1/08/2014	\$ 105.636.679
059	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Junio de 2014	1/08/2014	\$ 57.894.842
060	Contrato Básico del 1 al 31 de Julio de 2014	29/08/2014	\$ 11.236.255
061	Adicional 2 del 1 al 31 de Julio de 2014	29/08/2014	\$ 105.799.323
062	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Julio de 2014	29/08/2014	\$ 57.983.979
063	Contrato Básico del 1 al 31 de Agosto de 2014	24/11/2014	\$ 11.259.287
064	Adicional 2 del 1 al 31 de Agosto de 2014	25/11/2014	\$ 106.016.179
065	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Agosto de 2014	25/11/2014	\$ 58.102.829
067	Contrato Básico del 1 al 30 de Septiembre de 2014	25/11/2014	\$ 11.274.640
068	Adicional 2 del 1 al 30 de Septiembre de 2014	25/11/2014	\$ 106.160.751
069	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Septiembre de 2014	25/11/2014	\$ 58.182.063
070	Contrato Básico del 1 al 31 de Octubre de 2014	27/11/2014	\$ 11.292.873
071	Adicional 2 del 1 al 31 de Octubre de 2014	27/11/2014	\$ 106.332.430
072	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Octubre de 2014	27/11/2014	\$ 58.276.153
073	Contrato Básico del 1 al 30 de Noviembre de 2014	30/12/2014	\$ 11.308.228

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018


RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
074	Adicional 2 del 1 al 30 de Noviembre de 2014	30/12/2014	\$ 106.477.001
076	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Noviembre de 2014	30/12/2014	\$ 58.355.386
077	Contrato Básico del 1 al 31 de Diciembre de 2014	11/02/2015	\$ 11.337.975
078	Adicional 2 del 1 al 31 de Diciembre de 2014	11/02/2015	\$ 106.757.110
079	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Diciembre de 2014	11/02/2015	\$ 58.508.900
080	Contrato Básico del 1 al 31 de Enero de 2015	5/03/2015	\$ 11.410.907
081	Adicional 2 del 1 al 31 de Enero de 2015	5/03/2015	\$ 107.443.824
082	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Enero de 2015	5/03/2015	\$ 58.885.259
084	Adicional 2 del 1 al 28 de Febrero de 2015	1/04/2015	\$ 108.681.719
085	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 28 de Febrero de 2015	6/04/2015	\$ 59.563.695
086	Contrato Básico del 1 al 28 de Febrero de 2015	6/04/2015	\$ 11.542.376
087	Contrato Básico del 1 al 31 de Marzo de 2015	15/05/2015	\$ 11.609.549
088	Adicional 2 del 1 al 31 de Marzo de 2015	19/05/2015	\$ 109.314.220
089	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Marzo de 2015	19/05/2015	\$ 59.910.341
090	Contrato Básico del 1 al 30 de Abril de 2015	25/06/2015	\$ 11.671.926
091	Adicional 2 del 1 al 30 de Abril de 2015	25/06/2015	\$ 109.901.542
092	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Abril de 2015	25/06/2015	\$ 60.232.226

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018


RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
093	Contrato Básico del 1 al 31 de Mayo de 2015	13/08/2015	\$ 11.702.633
094	Adicional 2 del 1 al 31 de Mayo de 2015	13/08/2015	\$ 110.190.685
095	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Mayo de 2015	13/08/2015	\$ 60.390.694
096	Contrato Básico del 1 al 30 de Junio de 2015	13/08/2015	\$ 11.715.109
100	Adicional 2 del 1 al 30 de Junio de 2015	13/08/2015	\$ 110.308.149
101	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Junio de 2015	13/08/2015	\$ 60.455.070
102	Contrato Básico del 1 al 31 de Julio de 2015	30/09/2015	\$ 11.737.180
103	Adicional 2 del 1 al 31 de Julio de 2015	30/09/2015	\$ 110.515.972
104	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Julio de 2015	30/09/2015	\$ 60.568.968
106	Adicional 2 del 1 al 31 de Agosto de 2015	26/10/2015	\$ 111.049.079
107	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Agosto de 2015	26/10/2015	\$ 60.861.141
108	Contrato Básico del 1 al 31 de Agosto de 2015	26/10/2015	\$ 11.793.798
109	Contrato Básico del 1 al 30 de Septiembre de 2015	2/12/2015	\$ 11.878.245
110	Adicional 2 del 1 al 30 de Septiembre de 2015	2/12/2015	\$ 111.844.223
111	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Septiembre de 2015	2/12/2015	\$ 61.296.925
112	Contrato Básico del 1 al 31 de Octubre de 2015	5/01/2016	\$ 11.958.853
113	Adicional 2 del 1 al 31 de Octubre de 2015	5/01/2016	\$ 112.603.224

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018


RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
114	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Octubre de 2015	5/01/2016	\$ 61.712.901
115	Contrato Básico del 1 al 30 de Noviembre de 2015	26/01/2016	\$ 12.030.825
116	Adicional 2 del 1 al 30 de Noviembre de 2015	26/01/2016	\$ 113.280.903
117	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Noviembre de 2015	26/01/2016	\$ 62.084.308
118	Contrato Básico del 1 al 31 de Diciembre de 2015	12/02/2016	\$ 12.105.676
119	Adicional 2 del 1 al 31 de Diciembre de 2015	12/02/2016	\$ 113.985.690
120	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Diciembre de 2015	12/02/2016	\$ 62.470.570
121	Contrato Básico del 1 al 31 de Enero de 2016	1/03/2016	\$ 12.262.094
122	Adicional 2 del 1 al 31 de Enero de 2016	1/03/2016	\$ 115.458.514
123	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Enero de 2016	1/03/2016	\$ 63.277.760
124	Contrato Básico del 1 al 29 de Febrero de 2016	18/05/2016	\$ 12.418.513
125	Adicional 2 del 1 al 29 de Febrero de 2016	18/05/2016	\$ 116.931.337
126	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 29 de Febrero de 2016	18/05/2016	\$ 64.084.951
127	Contrato Básico del 1 al 31 de Marzo de 2016	2/06/2016	\$ 12.535.588
129	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Marzo de 2016	2/06/2016	\$ 64.689.104
130	Adicional 2 del 1 al 31 de Marzo de 2016	2/06/2016	\$ 118.033.696
131	Contrato Básico del 1 al 30 de Abril de 2016	21/07/2016	\$ 12.597.964

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018


RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
133	Adicional 2 del 1 al 30 de Abril de 2016	21/07/2016	\$ 118.621.018
134	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales de 1 al 30 de Abril de 2016	21/07/2016	\$ 65.010.990
135	Contrato Básico del 1 al 31 de Mayo de 2016	28/07/2016	\$ 12.662.258
136	Adicional 2 del 1 al 31 de Mayo de 2016	29/07/2016	\$ 119.226.412
137	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Mayo de 2016	29/07/2016	\$ 65.342.780
138	Contrato Básico del 1 al 30 de Junio de 2016	29/08/2016	\$ 12.722.715
139	Adicional 2 del 1 al 30 de Junio de 2016	29/08/2016	\$ 119.795.663
140	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Junio de 2016	29/08/2016	\$ 65.654.761
141	Contrato Básico del 1 al 31 de Julio de 2016	30/09/2016	\$ 12.788.929
142	Adicional 2 del 1 al 31 de Julio de 2016	30/09/2016	\$ 120.419.128
143	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Julio de 2016	30/09/2016	\$ 65.996.455
145	Contrato Básico del 1 al 31 de Agosto de 2016	21/12/2016	\$ 12.748.625
146	Adicional 2 del 1 al 31 de Agosto de 2016	21/12/2016	\$ 120.039.627
147	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Agosto de 2016	21/12/2016	\$ 65.788.467
148	Contrato Básico del 1 al 30 de Septiembre de 2016	16/12/2016	\$ 12.741.908
149	Adicional 2 del 1 al 30 de Septiembre de 2016	16/12/2016	\$ 119.976.377
151	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Septiembre de 2016	16/12/2016	\$ 65.753.803

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018


RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
152	Contrato Básico del 1 al 31 de Octubre de 2016	29/12/2016	\$ 12.734.231
153	Adicional 2 del 1 al 31 de Octubre de 2016	29/12/2016	\$ 119.904.090
154	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Octubre de 2016	28/12/2016	\$ 65.714.187
155	Contrato Básico del 1 al 30 de Noviembre de 2016	29/12/2016	\$ 12.748.625
156	Adicional 2 del 1 al 30 de Noviembre de 2016	29/12/2016	\$ 120.039.627
158	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Noviembre de 2016	28/12/2016	\$ 65.788.467
159	Contrato Básico del 1 al 31 de Diciembre de 2016	23/03/2017	\$ 12.801.404
160	Adicional 2 del 1 al 31 de Diciembre de 2016	23/03/2017	\$ 120.536.592
161	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Diciembre de 2016	23/03/2017	\$ 66.060.833
162	Contrato Básico del 1 al 31 de Enero de 2017	23/03/2017	\$ 12.932.874
163	Adicional 2 del 1 al 31 de Enero de 2017	24/03/2017	\$ 121.774.487
164	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Enero de 2017	23/03/2017	\$ 66.739.267
165	Contrato Básico del 1 al 28 de Febrero de 2017	18/05/2017	\$ 13.062.422
166	Adicional 2 del 1 al 28 de Febrero de 2017	18/05/2017	\$ 122.994.310
167	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales de 1 al 28 de Febrero de 2017	18/05/2017	\$ 67.407.800
168	Contrato Básico del 1 al 31 de Marzo de 2017	14/06/2017	\$ 13.123.839
169	Adicional 2 del 1 al 31 de Marzo de 2017	14/06/2017	\$ 123.572.596

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018


RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
170	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales de del 1 al 31 de Marzo de 2017	14/06/2017	\$ 67.724.733
171	Contrato Básico del 1 al 30 de Abril de 2017	29/06/2017	\$ 13.185.255
172	Adicional 2 del 1 al 30 de Abril de 2017	29/06/2017	\$ 124.150.883
173	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Abril de 2017	29/06/2017	\$ 68.041.666
174	Contrato Básico del 1 al 31 de Mayo de 2017	7/07/2017	\$ 13.215.003
175	Adicional 2 del 1 al 31 de Mayo de 2017	7/07/2017	\$ 124.430.990
176	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Mayo de 2017	7/07/2017	\$ 68.195.182
177	Contrato Básico del 1 al 30 de Junio de 2017	2/03/2018	\$ 13.230.356
178	Adicional 2 del 1 al 30 de Junio de 2017	2/03/2018	\$ 124.575.562
179	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Junio de 2017	2/03/2018	\$ 68.274.416
180	Contrato Básico del 1 al 31 de Julio de 2017	7/03/2018	\$ 13.223.639
181	Adicional 2 del 1 al 31 de Julio de 2017	7/03/2018	\$ 124.512.312
182	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Julio de 2017	7/03/2018	\$ 68.239.750
184	Contrato Básico del 1 al 31 de Agosto de 2017	27/12/2017	\$ 13.164.958
185	Adicional 2 del 1 al 31 de Agosto de 2017	27/12/2017	\$ 123.959.773
186	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Agosto de 2017	27/12/2017	\$ 67.936.928
187	Contrato Básico del 1 al 30 de Septiembre de 2017	27/12/2017	\$ 13.170.682

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018


RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
188	Adicional 2 del 1 al 30 de Septiembre de 2017	27/12/2017	\$ 124.013.673
189	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Septiembre de 2017	27/12/2017	\$ 67.966.468
190	Contrato Básico del 1 al 31 de Octubre de 2017	27/12/2017	\$ 13.172.591
191	Adicional 2 del 1 al 31 de Octubre de 2017	27/12/2017	\$ 124.031.639
192	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Octubre de 2017	27/12/2017	\$ 67.976.314
193	Contrato Básico del 1 al 30 de Noviembre de 2017	7/05/2019	\$ 13.196.442
194	Adicional 2 del 1 al 30 de Noviembre de 2017	7/05/2019	\$ 124.256.220
195	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Noviembre de 2017	7/05/2019	\$ 68.099.397
196	Contrato Básico del 1 al 31 de Diciembre de 2017	7/05/2019	\$ 13.247.007
197	Adicional 2 del 1 al 31 de Diciembre de 2017	7/05/2019	\$ 124.732.332
198	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Diciembre de 2017	7/05/2019	\$ 68.360.333
199	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Enero de 2018	30/05/2018	\$ 13.330.009
200	Adicional 2 del 1 al 31 de Enero de 2018	30/05/2018	\$ 125.513.874
201	Contrato Básico del 1 al 31 de Enero de 2018	30/05/2018	\$ 68.788.663
202	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 28 de Febrero de 2018	13/06/2018	\$ 13.424.461
203	Adicional 2 del 1 al 28 de Febrero de 2018	14/06/2018	\$ 126.403.215
204	Contrato Básico del 1 al 28 de Febrero de 2018	13/06/2018	\$ 69.276.071

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018

RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
205	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Marzo de 2018	9/08/2018	\$ 13.456.898
206	Adicional 2 del 1 al 31 de Marzo de 2018	9/08/2018	\$ 126.708.646
207	Contrato Básico del 1 al 31 de Marzo de 2018	9/08/2018	\$ 69.443.464
208	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Abril de 2018	9/08/2018	\$ 13.518.911
209	Adicional 2 del 1 al 30 de Abril de 2018	9/08/2018	\$ 127.292.557
210	Contrato Básico del 1 al 30 de Abril de 2018	9/08/2018	\$ 69.763.480
211	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 31 de Mayo de 2018	10/08/2018	\$ 13.553.257
212	Adicional 2 del 1 al 31 de Mayo de 2018	17/08/2018	\$ 127.615.953
213	Contrato Básico del 1 al 31 de Mayo de 2018	10/08/2018	\$ 69.940.720
214	Obras Alcance Progresivo y Obras Adicionales del 1 al 30 de Junio de 2018	11/09/2018	\$ 13.574.246
215	Adicional 2 del 1 al 30 de Junio de 2018	11/09/2018	\$ 127.813.585
216	Contrato Básico del 1 al 30 de Junio de 2018	11/09/2018	\$ 70.049.033
221	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 31 de Julio de 2018	2/11/2018	\$ 211.169.373
222	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 31 de Agosto de 2018	8/11/2018	\$ 211.422.003
223	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 30 de Septiembre de 2018	26/12/2018	\$ 211.763.797
224	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 31 de Octubre de 2018	27/12/2018	\$ 212.016.428

 ANI Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018

RELACIÓN DE PAGOS			
No. Factura	Concepto	Fecha de Pago	Valor Factura Pesos Corrientes
226	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 30 de Noviembre de 2018	22/02/2019	\$ 212.269.058
227	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 31 de Diciembre de 2018	25/02/2019	\$ 212.908.065
229	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 31 de Enero de 2019	9/05/2019	\$ 214.190.589
231	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 28 de Febrero de 2019	24/04/2019	\$ 215.425.485
233	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 31 de Marzo de 2019	20/06/2019	\$ 216.362.303
237	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 30 de Abril de 2019	10/09/2019	\$ 217.426.869
235	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 31 de Mayo de 2019	25/10/2019	\$ 218.108.191
236	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 30 de Junio de 2019	22/10/2019	\$ 218.683.056
238	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 31 de Julio de 2019	9/12/2019	\$ 219.172.756
239	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 31 de Agosto 2019	3/03/2020	\$ 219.364.378
240	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 30 de Septiembre de 2019	3/03/2020	\$ 219.854.078
245	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 31 de Octubre de 2019	27/05/2020	\$ 220.216.030
248	Unificada (Alcance Básico, Adicional No.1 y No.2) del 1 al 14 de Noviembre de 2019	15/07/2020	\$ 102.876.776
TOTAL PAGADO			\$ 17.054.560.793

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018

Después de hacer la validación por parte de la Gerencia Financiera 2 de la Vicepresidencia de Gestión Contractual, se encontró que en los meses de junio y julio de 2017 la interventoría facturó un valor mayor al valor del contrato así:

Mes	Valor Factura Contrato Básico Dic 2011 (a)	Valor Factura Adición Contrato Dic 2011 (b)	Total Valor a Facturar Dic 2011 (c) = (a) + (b)	Valor Facturado Dic 2011 (d)	Valor Facturado en Exceso Dic 2011 (e) = (d) - (c)
jun-17	\$ 76.144.244	\$ 86.516.533	\$ 162.660.777	\$ 163.166.238	\$ 505.461
jul-17	\$ -	\$ 162.218.499	\$ 162.218.499	\$ 163.166.237	\$ 947.738


Mes	Valor Facturado en Exceso Dic 2011 (a)	IPC Dic 2011 (b)	IPC del Mes (c)	Valor Facturado en Exceso Corrientes (d) = (a) * (c) / (b)
jun-17	\$ 505.461	109,16	137,87	\$ 638.402
jul-17	\$ 947.738	109,16	137,80	\$ 1.196.393

El 18 de marzo de 2021, el Consorcio EPSILON Vial devolvió recursos por valor de \$2.450.432, recursos que se depositaron en la cuenta de ahorros del Banco de Bogotá No. 204952741 de la Subcuenta Interventoría Unificada del Patrimonio Autónomo Ruta Caribe en la Fiduciaria Bogotá. Al 18 de marzo el saldo adeudado por el Consorcio EPSILON Vial era como se muestra a continuación:

Valor a Devolver Consorcio EPSILON Vial a Marzo 18 de 2021					
Facturas	Mes	Fecha de Pago	Capital	Intereses	Total
177-178-179	Junio 2017	02/03/2018	\$ 638.402	\$ 436.908	\$ 1.075.310
180-181-182	Julio 2017	07/03/2018	\$ 1.196.393	\$ 819.616	\$ 2.016.009
Total			\$ 1.834.795	\$ 1.256.524	\$ 3.091.319

Los intereses fueron liquidados teniendo en cuenta la Cláusula 9.05 (Intereses de Mora) del Contrato de Interventoría No. 069 de 2012.

Por regla general primero se abona a intereses y luego a capital, comenzando por la deuda más vieja, entonces de los \$2.450.432 abonados el 18 de marzo de 2021, alcanzaron para pagar la totalidad de los intereses al 18 de marzo de 2021 por valor de \$1.256.524, la totalidad del capital de las facturas del mes de junio de 2017 por \$638.402 y abonar parcialmente al capital de las

 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018

facturas del mes de julio de 2017 \$555.506, dejando un saldo de \$640.887, al liquidarle los intereses de ese saldo a abril 26 de 2021, la cuenta para saldar el valor adeudado es la siguiente:

Valor a Devolver Consorcio EPSILON Vial a Abril 28 de 2021					
Facturas	Mes	Fecha de Pago	Capital	Intereses	Total
180-181-182	Julio 2017	07/03/2018	\$ 640.887	\$ 14.979	\$ 655.866
Total			\$ 640.887	\$ 14.979	\$ 655.866

El día 28 de abril de 2021, el Consorcio EPSILON Vial devolvió recursos por valor de \$655.866, recursos que se depositaron en la cuenta de ahorros del Banco de Bogotá No. 204952741 de la Subcuenta Interventoría Unificada del Patrimonio Autónomo Ruta Caribe en la Fiduciaria Bogotá, saldando la totalidad del valor adeudado por un valor mayor facturado en los meses de junio y julio de 2017.

Se adjuntan las certificaciones y/o consignaciones de la Fiduciaria Bogotá, donde constan los dos (2) depósitos mencionados anteriormente.

VALOR INICIAL DEL CONTRATO	\$9.789.974.289 pesos constantes de diciembre de 2011
VALOR ADICIONADO	\$4.704.336.471 pesos constantes de diciembre de 2011
VALOR TOTAL	\$14.494.310.760 pesos constantes de diciembre de 2011
PAGOS EFECTUADOS AL CONTRATISTA	\$14.494.310.760 pesos constantes de diciembre de 2011
VALOR NO EJECUTADO A FAVOR DE LA ENTIDAD	N/A
VALOR A FAVOR DEL CONTRATISTA	N/A

El contratista hizo entrega a la ANI, los archivos del proyecto, de conformidad con la Ley 594 de 2000.

El supervisor deja constancia que el contratista durante la vigencia del Contrato ha venido cumpliendo a cabalidad con los pagos de las obligaciones de seguridad social, de conformidad con lo previsto en la ley.


Así mismo, el supervisor como responsable del seguimiento y ejecución del contrato certifica, que el contratista cumplió a satisfacción con el objeto del Contrato No. SEA 069 de fecha 20 de abril de 2012.

Por lo anterior, las partes

ACUERDAN

PRIMERO: Liquidar por mutuo acuerdo y en forma definitiva el Contrato de Interventoría No SEA 069 de fecha 20 de abril de 2012, de la siguiente forma:

CONCEPTO	VALORES (pesos constantes de diciembre de 2011)
VALOR TOTAL DEL CONTRATO	\$14.494.310.760

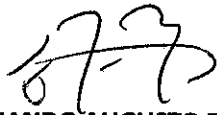
 Agencia Nacional de Infraestructura	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-159
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 002
	FORMATO	ACTA LIQUIDACIÓN CONTRATO DE INTERVENTORÍA	Fecha: 26/11/2018

VALOR TOTAL EJECUTADO Y PAGADO		\$14.494.310.760
VALOR NO EJECUTADO	N/A	N/A
SUMAS IGUALES	\$14.494.310.760	\$14.494.310.760

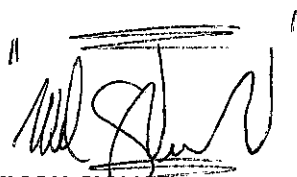
SEGUNDO: El Contratista manifiesta que para el trámite de los pagos realizados por la Agencia Nacional de Infraestructura presentó el pago de los aportes a la Seguridad Social, de conformidad con lo previsto en la ley.

TERCERO: Con la firma de la presente Acta de Liquidación, las partes se declaran a PAZ Y SALVO por todo concepto en el cumplimiento de las obligaciones surgidas de la ejecución del contrato de Interventoría No SEA 069, de fecha 20 de abril de 2012.



Dada en Bogotá, D.C., a los veintitrés (23) días del mes de febrero de 2022.



FERNANDO AUGUSTO RAMÍREZ LAGUADO
Vicepresidente Jurídico



WILSON GIOVANNI URREA URREA
Interventor

Proyectaron: Oscar Gustavo Calderon Medina – Apoyo jurídico 
 Huber Andrés Sierra Tuta – Líder de equipo de seguimiento al Proyecto Ruta Caribe
 Javier Sanabria Mejía – Apoyo Financiero 

Revisaron: Gabriel Vélez Calderón – Gerente Asesoría Legal Gestión Contractual VJ 