

Señor:

JUEZ ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE POPAYÁN ®

E. S. D.

Referencia: Demanda Ordinaria de Reparación Directa
Medio control: Reparación Directa
Convocante: CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES y Otros
E. Convocadas: MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO; FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A -FINDETER-; MUNICIPIO DE POPAYÁN; ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE POPAYÁN – S.A. E.S.P; FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A.; FAGAR SERVICIOS 97 S.L SUCURSAL COLOMBIA y MOVILIDAD FUTURA S.A.S.

JOSE LUIS IBARRA PRADO, abogado titulado y en ejercicio, identificado como aparece al pie de mi correspondiente firma, y portador de la Tarjeta Profesional No. 196486 expedida por el Honorable C. S. de la J., conforme a los poderes adjuntos, comedidamente me dirijo a Usted para formular ante su despacho **DEMANDA ORDINARIA DE REPARACIÓN DIRECTA** en contra de **LA NACIÓN - MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO; FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A -FINDETER-; MUNICIPIO DE POPAYÁN; ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE POPAYÁN – S.A. E.S.P; FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A.; FAGAR SERVICIOS 97 S.L SUCURSAL COLOMBIA y MOVILIDAD FUTURA S.A.S.**, conforme a los siguientes términos:

I. DESIGNACION DE LAS PARTES Y SUS REPRESENTANTES:

- 1.1 La parte demandante:** Está integrada por **CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES y MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO** quienes actúan en nombre propio y en nombre y representación de su hijo menor **DANIEL ENRIQUE BOHORQUEZ VARGAS; RICAR LEONARDO BOHORQUEZ VARGAS; ANDREA STEFANIA BOHORQUEZ VARGAS; HEIMI JULIANA BOJORGE FLOR; WILSON ALFREDO VARGAS OSORIO; PAOLA ANDREA VARGAS OSORIO; SOLEDAD OSORIO SILVA; SANDRA XIMENA DELGADO CHAVES; CRISTIAN CAMILO MENESES DELGADO; BRUNA DEL PILAR BOHORQUEZ CHAVES** quien actúa en nombre propio y en nombre y representación de su hijo menor **BRAYAN ESTIVEN HURTADO BHORQUEZ; LORENA DEL CARMEN BOHORQUEZ CHAVES; JESUS FERNANDO DELGADO CHAVES; ANGIE LORENA HURTADO BOHORQUEZ; PATRICIA DEL SOCORRO BOHORQUEZ CHAVES; JOHANA CAROLINA MONTOYA BOHORQUEZ y CESAR ENRIQUE DEVIA BOHORQUEZ**, personas mayores de edad y vecinas del Municipio de Popayán, Cauca, de quienes soy su apoderado judicial de conformidad a los poderes que adjunto para el correspondiente reconocimiento de mi personería para actuar.
- 1.2 La parte demandada:** Está constituida por **LA NACIÓN - MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO; FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A -FINDETER-; MUNICIPIO DE POPAYÁN; ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE POPAYÁN – S.A. E.S.P; FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A.; FAGAR SERVICIOS 97 S.L SUCURSAL COLOMBIA y MOVILIDAD FUTURA S.A.S.**

Téngase como sujeto interviniente a:

- Al Agente del Ministerio Público, con quien ha de surtir la tramitación del proceso.
- A la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, de conformidad con el artículo 610 de la Ley 1564 de 2012.

II. HECHOS U OMISIONES:

Los siguientes hechos constituyen fundamento a las pretensiones de la conciliación:

2.1- FUNDAMENTOS DE HECHO SOBRE EL PARENTESCO DE CADA UNO DE LOS ACTORES.

2.1.1- La señora **SOLEDAD OSORIO SILVA** fruto de relaciones maritales procreó a sus hijos:

- **MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO**
- **WILSON ALFREDO VARGAS OSORIO**
- **PAOLA ANDREA VARGAS OSORIO**

2.1.2- Los señores **CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES, BRUNA DEL PILAR BOHORQUEZ CHAVES, LORENA DEL CARMEN BOHORQUEZ CHAVES, PATRICIA DEL SOCORRO BOHORQUEZ CHAVES** y **SANDRA XIMENA DELGADO CHAVES**, son hermanos entre si y como consecuencia de ello han crecido rodeados de lazos llenos de amor, fraternidad, hermandad, ayuda mutua, comprensión y dolor del uno por el otro.

2.1.3- La señora **SANDRA XIMENA DELGADO CHAVES** fruto de relaciones maritales procreó a su hijo **CRISTIAN CAMILO MENESES DELGADO**. Así mismo, **LORENA DEL CARMEN BOHORQUEZ** fruto de relaciones maritales procreó a su hijo **CESAR ENRIQUE DEVIA BOHORQUEZ**.

2.1.4- La señora **BRUNA DEL PILAR BOHORQUEZ CHAVES** fruto de relaciones maritales procreó a sus hijos **BRAYAN ESTIVEN HURTADO BOHORQUEZ** y **ANGIE LORENA HURTADO BOHORQUEZ**. Por su parte, **PATRICIA DEL SOCORRO BOHORQUEZ CHAVES** tuvo como hija a **JOHANA CAROLINA MONTOYA BOHORQUEZ**

2.1.5- El señor **CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES** y la señora **MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO**, vienen realizando vida en común desde hace varios años en forma pública, pacífica y permanente, dándose un trato mutuo de marido y mujer, ayudándose mutuamente, compartiendo techo y mesa. De dicha relación nacieron: **DANIEL ENRIQUE BOHORQUEZ VARGAS, RICAR LEONARDO BOHORQUEZ VARGAS, ANDREA STEFANIA BOHORQUEZ VARGAS** y **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS Q.P.D.**

2.1.6- **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS Q.P.D.**, en vida mantenía una relación marital con la joven **HEIMI JULIANA BOJORGE FLOR**.

2.2- SOBRE LOS HECHOS ESPECIFICOS QUE FUNDAMENTAN LA CONCILIACIÓN.

- I.** El 30 de noviembre de 2012, entre el **MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO** la **FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A -FINDETER-** y el **MUNICIPIO DE POPAYÁN**, se celebraron los **CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS -056 y 057- DE COOPERACIÓN TECNICA Y APOYO FINANCIERO**, cuyo objetivos de los mismos era aunar esfuerzos para apoyar la ejecución de las obras e interventoría del proyecto denominado *“Construcción de obras de optimización redes de acueducto para la primera etapa del sistema estratégico de transporte público del municipio de Popayán y establecer las condiciones para hacer efectivo el Apoyo financiero de la Nación al municipio de Popayán.”*. En consecuencia, y en relación con el convenio interadministrativo 057, el **MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO** se obligó a: *Apoyar con recursos de la Nación la ejecución del proyecto denominado "Construcción de obras de optimización redes de acueducto para la I etapa del sistema de transporte" en el municipio de Popayán, los cuales se aportarán a la entidad territorial en los términos del artículo 87.9 de la ley 142 de 1994. 2) Transferir a FINDETER en un único desembolso al Patrimonio Autónomo denominado Fideicomiso Asistencia Técnica - FINDETER, administrado por Fiduciaria Bogotá S.A., los recursos con que la Nación apoyará la ejecución del proyecto objeto del presente Convenio, en los términos pactados en el Contrato Interadministrativo suscrito entre MINISTERIO y FINDETER. 3) Ejercer la supervisión del Convenio. 4) Participar, a través del Supervisor designado, en el Comité Técnico conformado al interior del Patrimonio Autónomo denominado Fideicomiso Asistencia Técnica - FINDETER, administrado por Fiduciaria Bogotá S.A. y durante la ejecución de las obras, en aquellas reuniones de tipo técnico que se convoquen para el seguimiento de ejecución del proyecto cuando a criterio de FINDETER sea necesaria su participación. 5) Remitir a FINDETER la información técnica, legal, financiera y ambiental del proyecto que sirvió de sustento para su viabilización por EL MINISTERIO. 6) Las demás que se deriven de la naturaleza del presente Convenio. Por otra parte, FINDETER se comprometió: 1) Administrar los recursos que le transfiera la Entidad Territorial como contrapartida a través del Patrimonio Autónomo denominado Fideicomiso Asistencia Técnica - FINDETER, administrado por Fiduciaria Bogotá S.A. 2) Elaborar los términos de referencia para la contratación de la obra e interventoría correspondiente, velando porque se acaten los principios de transparencia, selección objetiva, publicidad, entre otros. 3) Presentar los términos de referencia para aprobación del Comité Técnico constituido al interior del Patrimonio Autónomo. 4) Poner a disposición el esquema fiduciario que a través del Comité Fiduciario del Patrimonio Autónomo, seleccionará y adjudicará al contratista que ejecutará la obra del proyecto objeto del presente Convenio y a quién realizará la interventoría respectiva. 5) Evaluar a los proponentes que presenten propuestas para la ejecución de la obra y de la interventoría correspondiente, para posteriormente presentar al Comité Fiduciario el orden de elegibilidad recomendando la selección. 6) Instruir al Patrimonio Autónomo para realizar los trámites contractuales a que haya lugar con el fin de realizar el proceso de contratación de las personas naturales y jurídicas que previamente han sido seleccionadas para ejecutar la obra y realizar la interventoría correspondiente. 7) Cancelar a través del Patrimonio Autónomo a la persona natural o jurídica contratada, el valor correspondiente a la ejecución e interventoría de la obra. Por último, el MUNICIPIO se obligó a: 1) No incluir en el cálculo de las tarifas que hayan de cobrarse a los usuarios, de acuerdo con el artículo 87.9 de la ley 142 de 1994, el valor del aporte de la Nación a través de EL MINISTERIO, o asegurarse de que quien administre u opere la infraestructura de servicios públicos de acueducto y saneamiento básico no lo haga. 2) Brindar a FINDETER la información que se requiera para la ejecución del objeto del Convenio. 3) Aportar como contrapartida y poner a disposición de FINDETER del contratista de obra y del interventor que resulten seleccionados la documentación tipo técnico, legal, presupuestal y financiera, estudios, diseños, licencias, permisos, servidumbres los bienes, lugares que se requieran para el cabal cumplimiento de las actividades relacionadas con la ejecución de las obras e interventoría del proyecto y demás autorizaciones para el desarrollo del proyecto objeto del presente Convenio. 4) Prestar la colaboración y apoyo suficiente que se requiera para la ejecución del objeto del Convenio, en especial aquella relacionada con la socialización del proyecto con la*

comunidad en caso de requerirse, y en general aquellas que sean necesarias para garantizar la ejecución de las obras y desarrollo de la interventoría del proyecto objeto del presente Convenio. 5) Obtener la totalidad de los permisos, licencias y autorizaciones que se requieran durante la ejecución del proyecto y garantizar la disponibilidad de los predios, permisos y servidumbres requeridos para su desarrollo. Esta condición es requisito para la contratación de las obras y deberá realizarse y acreditarse por EL MUNICIPIO a más tardar dentro de los treinta (30) días siguientes a la suscripción del presente Convenio. 6) Realizar la coordinación necesaria con las diferentes entidades del nivel municipal, distrital, departamental o central que intervengan o deban intervenir para garantizar la ejecución del proyecto objeto del Convenio. 7) **Participar en las reuniones de los Comités de Obra para el seguimiento de ejecución del proyecto, a las que sea convocado por la interventoría que resulte seleccionada, o asegurarse de que quien administre u opere la infraestructura de servicios públicos de acueducto y saneamiento básico lo haga.** 8) Responder las solicitudes que MINISTERIO, FINDETER, contratista de obra o el interventor que resulten seleccionados, le formulen con relación al proyecto objeto del presente Convenio. 9) Aportar los recursos que sean necesarios para garantizar la terminación del objeto del presente Convenio, cuando se presenten ajustes o actividades no programadas, costos adicionales de interventoría originados por causas no atribuibles a las partes o se requiera cualquier otro valor adicional no establecido en el plan financiero del proyecto viabilizado por EL MINISTERIO. 10) Solicitar prórroga al Convenio en caso de ser necesario. 11) **Recibir las obras del proyecto ejecutadas en desarrollo del presente Convenio o asegurarse de que quien administre u opere la infraestructura de servicios públicos de acueducto y saneamiento básico lo haga, en un plazo no mayor a cinco (05) días hábiles una vez estén culminadas y verificadas por la interventoría contratada para la vigilancia y seguimiento de las mismas, lo cual se hará constar en el Acta de Recibo correspondiente.** 12) **Asegurar la operación y mantenimiento del proyecto objeto del presente Convenio** 13) **Suscribir el acta de liquidación del presente Convenio.** 14) Suministrar los diseños del proyecto viabilizado y certificar la legalidad de su uso en los procesos de estructuración por parte de FINDETER. 15) En general Las demás inherentes al objeto del Convenio. (Negrilla fuera de texto)

Por otro lado, y en cuanto al convenio interadministrativo 056, la obligación de las partes fueron las siguientes; obligaciones del **MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO:** Apoyar con recursos de la Nación la ejecución del proyecto denominado "Construcción obras de optimización redes de alcantarillado primera etapa del sistema estratégico de transporte público del municipio de Popayán" en el municipio de Popayán, los cuales se aportarán a la entidad territorial en los términos del artículo 87.9 de la ley 142 de 1994. 2) Transferir a FINDETER en un único desembolso al Patrimonio Autónomo denominado Fideicomiso Asistencia Técnica - FINDETER, administrado por Fiduciaria Bogotá S.A., los recursos con que la Nación apoyará la ejecución del proyecto objeto del presente Convenio, en los términos pactados en el Contrato Interadministrativo suscrito entre MINISTERIO y FINDETER. 3) **Ejercer la supervisión del Convenio.** 4) **Participar, a través del Supervisor designado, en el Comité Técnico conformado al interior del Patrimonio Autónomo denominado Fideicomiso Asistencia Técnica - FINDETER, administrado por Fiduciaria Bogotá S.A. y durante la ejecución de las obras, en aquellas reuniones de tipo técnico que se convoquen para el seguimiento de ejecución del proyecto cuando a criterio de FINDETER sea necesaria su participación.** 5) Remitir a FINDETER la información técnica, legal, financiera y ambiental del proyecto que sirvió de sustento para su viabilización por EL MINISTERIO. 6) Las demás que se deriven de la naturaleza del presente Convenio. - **OBLIGACIONES DE FINDETER:** 1) Administrar los recursos que le transfiera la Entidad Territorial como contrapartida a través del Patrimonio Autónomo denominado Fideicomiso Asistencia Técnica - FINDETER, administrado por Fiduciaria Bogotá S.A. 2) Elaborar los términos de referencia para la contratación de la obra e interventoría correspondiente, velando porque se acaten los principios de transparencia, selección objetiva, publicidad, entre otros. 3) Presentar los términos de referencia para aprobación del Comité Técnico constituido al interior del Patrimonio Autónomo. 4) Poner a disposición el esquema fiduciario que a través del Comité Fiduciario del Patrimonio Autónomo, seleccionará y adjudicará al contratista que ejecutará la obra del proyecto objeto del presente Convenio y a quién realizará la interventoría respectiva. 5) **Evaluar a los proponentes que presenten propuestas para la ejecución de la obra y de la interventoría correspondiente, para posteriormente presentar al Comité**

Fiduciario el orden de elegibilidad recomendando la selección. 6) Instruir al Patrimonio Autónomo para realizar los trámites contractuales a que haya lugar con el fin de realizar el proceso de contratación de las personas naturales y jurídicas que previamente han sido seleccionadas para ejecutar la obra y realizar la interventoría correspondiente. 7) Cancelar a través del Patrimonio Autónomo a la persona natural o jurídica contratada, el valor correspondiente a la ejecución e interventoría de la obra. OBLIGACIONES DEL MUNICIPIO: 1) No incluir en el cálculo de las tarifas que hayan de cobrarse a los usuarios, de acuerdo con el artículo 87.9 de la ley 142 de 1994, el valor del aporte de la Nación a través de EL MINISTERIO, o asegurarse de que quien administre u opere la infraestructura de servicios públicos de acueducto y saneamiento básico no lo haga. 2) Brindar a FINDETER la información que se requiera para la ejecución del objeto del Convenio. 3) Aportar como contrapartida y poner a disposición de FINDETER del contratista de obra y del interventor que resulten seleccionados la documentación tipo técnico, legal, presupuestal y financiera, estudios, diseños, licencias, permisos, servidumbres los bienes, lugares que se requieran para el cabal cumplimiento de las actividades relacionadas con la ejecución de las obras e interventoría del proyecto y demás autorizaciones para el desarrollo del proyecto objeto del presente Convenio. 4) **Prestar la colaboración y apoyo suficiente que se requiera para la ejecución del objeto del Convenio, en especial aquella relacionada con la socialización del proyecto con la comunidad en caso de requerirse, y en general aquellas que sean necesarias para garantizar la ejecución de las obras y desarrollo de la interventoría del proyecto objeto del presente Convenio.** 5) Obtener la totalidad de los permisos, licencias y autorizaciones que se requieran durante la ejecución del proyecto y garantizar la disponibilidad de los predios, permisos y servidumbres requeridos para su desarrollo. Esta condición es requisito para la contratación de las obras y deberá realizarse y acreditarse por EL MUNICIPIO a más tardar dentro de los treinta (30) días siguientes a la suscripción del presente Convenio. 6) Realizar la coordinación necesaria con las diferentes entidades del nivel municipal, distrital, departamental o central que intervengan o deban intervenir para garantizar la ejecución del proyecto objeto del Convenio. 7) **Participar en las reuniones de los Comités de Obra para el seguimiento de ejecución del proyecto, a las que sea convocado por la interventoría que resulte seleccionada, o asegurarse de que quien administre u opere la infraestructura de servicios públicos de acueducto y saneamiento básico lo haga.** 8) Responder las solicitudes que MINISTERIO, FINDETER, contratista de obra o el interventor que resulten seleccionados, le formulen con relación al proyecto objeto del presente Convenio. 9) Aportar los recursos que sean necesarios para garantizar la terminación del objeto del presente Convenio, cuando se presenten ajustes o actividades no programadas, costos adicionales de interventoría originados por causas no atribuibles a las partes o se requiera cualquier otro valor adicional no establecido en el plan financiero del proyecto viabilizado por EL MINISTERIO. 10) Solicitar prorroga al Convenio en caso de ser necesario 11) **Recibir las obras del proyecto ejecutadas en desarrollo del presente Convenio o asegurarse de que quien administre u opere la infraestructura de servicios públicos de acueducto y saneamiento básico lo haga, en un plazo no mayor a cinco (05) días hábiles una vez estén culminadas y verificadas por la interventoría contratada para la vigilancia y seguimiento de las mismas, lo cual se hará constar en el Acta de Recibo correspondiente.** 12) **Asegurar la operación y mantenimiento del proyecto objeto del presente Convenio** 13) **Suscribir el acta de liquidación del presente Convenio.** 14) Suministrar los diseños del proyecto viabilizado y certificar la legalidad de su uso en los procesos de estructuración por parte de FINDETER. 15) En general Las demás inherentes al objeto del Convenio. (Negrilla fuera de texto)

II. El 30 de enero de 2013, entre el **PATRIMONIO AUTÓNOMO FIDEICOMISO ASISTENCIA TÉCNICA – FINDETER, ADMINISTRADO POR FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A y FAGAR SERVICIOS 97 S.L SUCURSAL COLOMBIA**, se celebró CONTRATO DE OBRA, por la suma de DIEZ MIL VEINTIDÓS MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y UN MIL SETECIENTOS OCHO PESOS M/CTE (\$10.022.371.708), cuyo objetivo del mismo era la “**CONSTRUCCIÓN OBRAS DE OPTIMIZACIÓN DE REDES DE ACUEDUCTO PARA LA PRIMERA ETAPA DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE POPAYÁN**” de acuerdo con las Especificaciones Técnicas de la Convocatoria No. PAF-ATF-002-2012 y con la propuesta presentada por el CONTRATISTA, la cual, para todos los efectos, se constituía como parte integral del contrato. En consecuencia, y en relación con el mencionado contrato, las partes pactaron, entre otras, las siguientes cláusulas: “**CLÁUSULA TERCERA.- DERECHOS, DEBERES**

Y OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LAS PARTES: 1. DEL CONTRATISTA (...) 6. En el momento en que sea firmado el contrato, ponerse en contacto con la Interventoría y LA CONTRATANTE con el objeto de presentar, en un plazo máximo de ocho (08) días calendario, el programa detallado de obra, a partir de los planos, documentos técnicos y las condiciones del sitio. El programa de trabajo acordado será obligatorio para EL CONTRATISTA quien no podrá modificarlo unilateralmente. La modificación del programa de trabajo deberá fundarse en causas plenamente justificadas y requerirá la aprobación escrita previa del Interventor y la verificación por parte de LA CONTRATANTE. En caso que EL CONTRATISTA no cumpla con el programa de trabajo, el interventor le podrá exigir por escrito el aumento del número de turnos, la jornada de trabajo y/o el equipo, y, en general, las acciones necesarias para el cumplimiento del programa de trabajo, sin que por la realización de tales acciones se genere costo adicional alguno para LA CONTRATANTE. La renuencia de EL CONTRATISTA a adoptar las medidas exigidas se considera como incumplimiento de conformidad con lo establecido en el contrato. Tales requerimientos del Interventor no incrementarán el valor del contrato y estas condiciones se entienden aceptadas por el proponente con la entrega de la propuesta. 7. Presentar, dentro de los ocho (08) días calendario siguientes a la firma del contrato, los siguientes programas. a) aseguramiento de calidad; b) seguridad industrial; c) salud ocupacional; y, d) manejo ambiental. 8. Rendir y elaborar los informes, conceptos, estudios y demás trabajos que se soliciten en desarrollo del contrato. 9. Acatar las instrucciones que durante el desarrollo del contrato se le impartan por parte de la CONTRATANTE. 10. Obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales evitando dilaciones y entramientos. (...) 13. Reparar oportunamente y por su cuenta y riesgo, cualquier daño o perjuicio que ocasione en el sitio de la obra. (...) 17. Constituir las garantías respectivas y mantenerlas vigentes en los términos establecidos en el contrato. Las garantías deberán presentarse a más tardar dentro de los cinco (5) días siguientes a la suscripción del contrato. 18. Cumplir las disposiciones legales y reglamentarias referentes al medio ambiente, urbanismo, seguridad industrial e higiene. (...) 21. Tramitar, ante las entidades correspondientes, permisos y demás documentación que se requiera para la iniciación y ejecución de las obras que dan cumplimiento al objeto contractual. (...) 25. Garantizar a LA CONTRATANTE que cumplirá a cabalidad con los requerimientos ambientales, legales, reglamentarios y contractuales, y que no generará daño o perjuicio al Municipio o a terceros por esta causa; por lo tanto, las sanciones que por este concepto imponga la Autoridad Ambiental se pagarán directamente por EL CONTRATISTA, quien, mediante el presente documento, autoriza que le sea descontado del saldo insoluto del valor del contrato. 26. **Cumplir con todas las disposiciones que sobre seguridad social haya emitido el Ministerio de Trabajo así como las normas vigentes del Municipio. Así mismo, deberá tener especial cuidado para salvaguardar la integridad física de los trabajadores y de la comunidad directa e indirectamente afectada y deberá adjuntar a cada acta de obra un informe especial al respecto. Cuando la Interventoría establezca que existe incumplimiento en este aspecto por parte de EL CONTRATISTA informará, en primera instancia, a LA CONTRATANTE para efecto de las sanciones previstas por incumplimiento.** 27. Cumplir con todas las disposiciones vigentes, tanto del país como de LA CONTRATANTE, sobre seguridad industrial y salud ocupacional. (...) 30. Responder por todo daño que se cause a bienes, al personal que se utilice y a terceros en la ejecución del contrato. (...) **2. DE LA CONTRATANTE:** LA CONTRATANTE se obliga a: 1. Vigilar el desarrollo y ejecución del contrato y exigir al CONTRATISTA el cumplimiento del mismo, a través, del Interventor del contrato. Formular sugerencias por escrito sobre estimaciones que estime convenientes en el desarrollo del contrato, siempre enmarcadas dentro del mismo. 3 Pagar los trabajos contratados en la forma establecida en el presente contrato, previa autorización por parte del Interventor. (...) **CLÁUSULA SEXTA.- PLAZO:** El plazo de ejecución del presente contrato es de catorce (14) meses, contados a partir del cumplimiento de los requisitos de ejecución del contrato. Su vigencia comprenderá el plazo de ejecución e irá hasta la fecha de suscripción del acta de liquidación del contrato. **PARÁGRAFO:** El acta de inicio deberá suscribirse a más tardar el día de recibo del anticipo por parte del CONTRATISTA. **CLÁUSULA SÉPTIMA.- LUGAR DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO:** EL CONTRATISTA cumplirá con las obligaciones resultantes del presente contrato en el municipio de Popayán, Departamento del Cauca. **CLÁUSULA OCTAVA.- INTERVENTORÍA:** En

lo que respecta a la Interventoría esta será contratada para que verifique que el contrato se esté ejecutando de acuerdo con las especificaciones y normas del contrato, sin que esta releve al CONTRATISTA de su responsabilidad **CLÁUSULA NOVENA.- COMITÉS DE OBRA:** Con el fin de analizar, evaluar y realizar un adecuado seguimiento a la ejecución técnica del proyecto en los términos contratados y que garantice su integridad a la infraestructura del sistema de acueducto y/o saneamiento básico, según corresponda, con la periodicidad que defina el interventor, se llevarán a cabo reuniones de Comité de Obra, el cual estará integrado por el interventor y EL CONTRATISTA. A este Comité se deberá invitar a las Empresas Prestadoras de los Servicios Públicos Domiciliarios de Acueducto y/o Saneamiento Básico que presten sus servicios en la entidad territorial, Será obligación del Interventor asegurarse de convocar a la Empresa Prestadora al Comité. De lo tratado en el Comité deberá decidir y comunicar por escrito a todos los asistentes sus respectivas obligaciones en relación con las medidas adoptadas. (...) **CLÁUSULA VIGÉSIMO QUINTA.- CUIDADO DE LAS OBRAS:** Desde la fecha de iniciación de las obras hasta la entrega final de las mismas, el CONTRATISTA asume bajo su responsabilidad el cuidado de ellas. En caso de que se produzca daño, pérdida o desperfecto de las obras o de alguna parte de ellas, deberá repararlas y reponerlas a su costa, de manera que a su entrega definitiva a LA CONTRATANTE las obras estén en buen estado, de conformidad con las condiciones del presente contrato y con las instrucciones del Interventor. El CONTRATISTA será responsable por los perjuicios causados a terceros o a LA CONTRATANTE por falta de señalización o por deficiencia de ella (...) (Negritas y subrayas fuera de texto)

III. Para el mes de diciembre de 2013, el contrato de obra celebrado entre el **PATRIMONIO AUTÓNOMO FIDEICOMISO ASISTENCIA TÉCNICA – FINDETER, ADMINISTRADO POR FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A y FAGAR SERVICIOS 97 S.L SUCURSAL COLOMBIA**, y cuyo objeto del mismo era la “CONSTRUCCIÓN OBRAS DE OPTIMIZACIÓN DE REDES DE ACUEDUCTO PARA LA PRIMERA ETAPA DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE POPAYÁN”, se encontraba en etapa de ejecución, simultáneamente, en varios sectores de la ciudad, siendo uno de ellos el de la calle 5 con carrera 35 de esta ciudad -Popayán-. Dicho contrato (PAF-AFT-002-2012), según informe de interventoría No. 11 del 7 de diciembre de 2013 al 6 de enero de 2014, para el 28 diciembre de 2013 había avanzado en el estado físico de ejecución de las obras el 22.50%.

IV. Según el informe de interventoría en comento (informe de interventoría No. 11 del 7 de diciembre de 2013 al 6 de enero de 2014), la Interventoría del contrato PAF-AFT-002-2012, venía realizando al contrato “Control a Contrato de obra”, por lo cual dispuso, entre otras, la *supervisión en forma continua del buen estado de la señalización y de las vallas informativas, lo mismo que el cumplimiento del plan de manejo de tránsito, según lo autorizado por la Secretaría correspondiente*”.

Al respecto, la información obrante dentro del informe de interventoría No. 11 del 7 de diciembre de 2013 al 6 de enero de 2014, que se encuentra en el CD de los informes de interventoría allegados por FINDETER, evidencia:

“La Interventoría continúa con el seguimiento de la ejecución de las diferentes actividades contratadas, a fin de lograr un rendimiento acorde con el cronograma autorizado, controlando de manera permanente el cumplimiento de las especificaciones, verificando la calidad de las obras y de los materiales utilizados. Llevando a cabo reuniones continuas, tanto con el Contratista como con las diferentes entidades que tienen que ver de alguna manera con el proyecto, estableciendo compromisos de parte y parte. Así mismo se vienen realizando los comités de obra para controlar el cumplimiento de los compromisos adquiridos en los diferentes tramos que se están interviniendo.”

Se supervisa en forma continua el buen estado de la señalización y de las vallas informativas, lo mismo que el cumplimiento del plan de manejo de tránsito, según lo autorizado por la Secretaría correspondiente¹... (Se destaca)

- V.** El 28 de diciembre de 2013, **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS** murió como consecuencia de un accidente de tránsito que tuvo lugar cuando al desplazarse como parrillero de la motocicleta marca YAMAHA RX 115 de placas MSW-03, por la vía principal de la calle 5 con carrera 35 que del barrio San José conduce al Centro de la ciudad de Popayán, cayó luego de ser expulsado por el ciclomotor al momento en que el conductor de la motocicleta cayera tras intentar infructuosamente de evitar un profundo hueco que se hallaba sobre la vía; hueco ocasionado por el mal estado de la vía a raíz de las obras que se realizaban en varios sectores de la ciudad, en ejecución del contrato de obra PAF-AFT-002-2012 celebrado entre el **PATRIMONIO AUTÓNOMO FIDEICOMISO ASISTENCIA TÉCNICA – FINDETER, ADMINISTRADO POR FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A y FAGAR SERVICIOS 97 S.L SUCURSAL COLOMBIA**, y con el cual se pretendía *lograr la adecuación de la infraestructura de servicios públicos para permitir la pavimentación de las vías de las rutas del plan de movilidad de la ciudad de Popayán*².
- VI.** El joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS** quien en vida se identificaba bajo la Tarjeta de Identidad No. 96070507460, murió en el escenario de los hechos donde tuvo lugar el triste accidente al que se hizo referencia.
- VII.** La vía donde se ha señalado tuvo lugar el fatal accidente de tránsito que ha enlutado la familia **BOHORQUEZ VARGAS**, es una vía de una calzada que funciona en sentido vial contrario y que consta dos carriles.
- VIII.** Para el mes de diciembre de 2013, la vía principal de la calle 5 que del barrio San José conduce al Centro de esta ciudad, venía siendo objeto de intervenciones a raíz de la ejecución del contrato de obra PAF-AFT-002-2012, con el cual se pretendía la optimización de las redes de acueducto requeridas para la implantación y pavimentación de las vías de las rutas donde haría operación el Plan Estratégico de Transporte Público del municipio de Popayán. Como consecuencia de ello, la ejecución del mencionado contrato venía generando sobre la vía principal de la calle 5 graves afectaciones en el estado óptimo de la vía, ocasionando sobre la misma profundos huecos que se constituían en fuente única y principal de accidentes de tránsito³, sin embargo, el tramo de la calle 5 con carrera 35 de esta ciudad, lugar que se repite, era intervenido físicamente con ocasión del contrato de obra PAF-AFT-002-2012 y donde tuvo ocurrencia el accidente de tránsito en el que perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL**, no gozaba de señalización de ningún tipo, entiéndase como; señales transitorias, preventivas, informativas e incluso reglamentarias, que previnieran a los usuarios del mal estado de la vía y la ejecución de obras sobre la misma para evitar accidentes.

Dicha señalización es obligatoria en todo tramo vial donde se estén realizando actividades o trabajos sobre las calzadas, y aquella responsabilidad de señalar recae en el 100% sobre las Autoridades responsables de las vías, que se menciona, están definidas por la ley 769 de

¹ Ver "Control a Contrato de obra", informe de interventoría No. 11 del 7 de diciembre de 2013 al 6 de enero de 2014, contrato de obra No. PAF-AFT-002-2012.

² Ver "Descripción del Proyecto", informe de interventoría No. 11 del 7 de diciembre de 2013 al 6 de enero de 2014, contrato de obra No. PAF-AFT-002-2012. "El proyecto contempla la optimización de las redes de acueducto requeridas para la implantación del Proyecto Estratégico de Transporte Público del municipio de Popayán".

³ Accidentes de tránsito como efectivamente da cuenta el periódico "Diario Del Cauca" en su edición del 2 de enero de 2014.

2002, así: Para las vías municipales son las alcaldías (oficinas de tránsito), en vías departamentales son las Gobernaciones (oficina departamental de tránsito) y en vías nacionales el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) e Instituto Nacional de Concesiones (INCO). Éstas deberán contar con los estudios correspondientes para la elaboración de los trabajos de señalización de las vías, previo estudio técnico elaborado por un ingeniero especializado en el tema.

IX. El accidente de tránsito en el cual perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS** y que íntimamente se encuentra relacionado con la ejecución del contrato de obra PAF-AFT-002-2012, cuyo objeto del mismo aquí ya se ha relacionado, demuestra aunado a las voces de reclamo de la comunidad relacionadas con el mismo contrato de obra⁴, que para el contrato PAF-AFT-002-2012 no se estructuró un Plan de Manejo de Tránsito, y si ello ocurrió, el mismo no cumplió con el objetivo propio que según la reglamentación de tránsito aplicada al caso, busca mitigar el impacto generado por las obras que se desarrollan en las vías públicas o en las zonas aledañas a éstas, con el propósito de brindar un ambiente seguro, limpio, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, bajo el cumplimiento de las normas establecidas para la regulación del tránsito⁵.

X. Dada la importancia de la normatividad de tránsito que para el *sub júdice* requiere de su aplicación, en este hecho se compilará lo que para el caso en particular se dejó de aplicar o se desconoció por los aquí demandados, así:

El Ministerio de Transporte, en desarrollo de sus políticas de seguridad vial y ante la necesidad de unificar el criterio de utilización de los diferentes dispositivos para la regulación del tránsito, publica este documento como guía y material de consulta para los usuarios de las calles, carreteras y ciclorrutas del país, para las entidades responsables de la infraestructura vial y las autoridades de tránsito nacionales, departamentales, distritales y municipales, para profesionales de la ingeniería vial, constructores, consultores, interventores y proveedores de materiales de señalización, así como para las entidades educativas que contemplan dentro de sus programas los temas aquí tratados como apoyo fundamental en la formación académica.

En este “Manual de Señalización”⁶ se establecen las especificaciones para el diseño, ubicación y aplicación de los dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas; la decisión de utilizar un dispositivo en particular, en una localización determinada, debe basarse en un estudio de ingeniería identificado como proyecto de señalización o de semaforización, según sea el caso, en donde tiene relevante importancia el juicio del ingeniero que lo elabora.

Esta publicación es el resultado de un esfuerzo conjunto de personas e instituciones que busca proporcionar a las autoridades responsables de la señalización vial, la forma correcta de utilizar los diferentes dispositivos para la regulación del tránsito, con el fin de prevenir

⁴ Ver en edición del periódico “Diario Del Cauca” del 2 de enero de 2014, reclamos de la comunidad relacionados con el mal estado de las vías en consecuencia de las obras ejecutadas a efectos de desarrollar el proyecto relacionado con optimización de las redes de acueducto requeridas para la implantación y pavimentación de las vías de las rutas donde haría operación el Plan Estratégico de Transporte Público del municipio de Popayán.

⁵ Ver Ministerio de Transporte. “Manual de Señalización Vial” <https://www.mintransporte.gov.co/documentos.php?id=29>

⁶ Ver Ministerio de Transporte. “Manual de Señalización Vial” <https://www.mintransporte.gov.co/documentos.php?id=29>

accidentes y mejorar la movilidad por las vías públicas. Las recomendaciones que brinda el Manual no deben prevalecer sobre el juicio profesional, sino que deben usarse como información adicional que sirva de base parcial a ese juicio, justificando convenientemente las modificaciones que se introduzcan.

Sus aplicaciones consisten esencialmente en conocer el uso, clasificación, funcionalidad, color, tamaño, materiales, mantenimiento, etc., de los dispositivos utilizados en el ámbito nacional para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas.

El proyecto de señalización debe guardar armonía, estética y comodidad con el diseño geométrico de las vías para ofrecer un recorrido fácil y agradable exento de sorpresas y desorientaciones (subrayado por fuera del texto original).

Señalización de calles y carreteras afectadas por obras: Se indican las señales verticales y los diferentes tipos de dispositivos luminosos, manuales y de canalización del tránsito utilizados para señalar las vías afectadas por obras civiles que modifiquen las condiciones normales del tránsito de vehículos y personas. Se considera también el proceso de regulación del tránsito en los diferentes tipos de vías y se dan las pautas para la proyección y aplicación de planes de manejo del tránsito, con el fin de reducir el impacto que generan estas obras en los usuarios de las vías y en la comunidad que habita en las zonas afectadas.

Corresponde al Ministerio de Transporte, conforme a lo dispuesto en el artículo 5º de la Ley 769 de 2002 reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial.

La misma norma le fija al Ministerio de Transporte la responsabilidad de determinar los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción (párrafo del artículo 101), las señales, barreras, luces y demarcación en los pasos a nivel de las vías férreas (artículo 113) y la reglamentación del diseño y la definición de las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características (artículo 115).

La aplicación y el cumplimiento de las reglamentaciones establecidas por el Ministerio de Transporte, será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción (artículo 5º de la Ley 769 de 2002). “Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control del tránsito, que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.” (Ley 769/02, artículo 115, párrafo 1º) (subrayado por fuera del texto original).

“En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural, será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.” (Ley 769/02, artículo 115, párrafo 2º) (Subrayado por fuera del texto original).

SEÑALIZACIÓN DE CALLES Y CARRETERAS AFECTADAS POR OBRAS

4.1 GENERALIDADES

Cuando se ejecutan trabajos de construcción, rehabilitación, mantenimiento o actividades relacionadas con servicios públicos en una determinada vía, o en zona adyacente a la misma, se presentan condiciones especiales que afectan la circulación de vehículos y personas. (Subrayado por fuera del texto original).

Dichas situaciones deberán ser atendidas especialmente, estableciendo normas y medidas técnicas apropiadas, que se incorporan al desarrollo del proyecto cualquiera sea su importancia o magnitud, con el objeto de reducir el riesgo de accidentes y hacer más ágil y

expedito el tránsito de los usuarios, procurando reducir las molestias en su desplazamiento por la vía.

Las distintas características de cada obra y la variedad de condiciones que se pueden presentar, impiden establecer una secuencia rígida y única de dispositivos y normas. En todo caso la realización de obras que afecte la normal circulación del tránsito, deberá ser concordante con las especificaciones técnicas contenidas en este capítulo y ofrecer la protección a conductores, pasajeros, peatones, personal de obra, equipos y vehículos.

Las disposiciones técnicas están orientadas a las situaciones más comunes, llamadas a lograr la uniformidad en su aplicación en sectores rurales y urbanos.

Se especifican normas para el diseño, aplicación, instalación y mantenimiento de los diferentes tipos de dispositivos para la regulación del tránsito, requeridos para los trabajos en vías públicas, o en terrenos próximos a ellas, que afecten el desplazamiento de los usuarios de la vía.

Situaciones típicas de señalización de obras que afectan el tránsito en las vías, se ilustran en el capítulo 9 del presente Manual con una serie de figuras que presentan la correcta aplicación de las medidas técnicas necesarias para el uso de los dispositivos.

Los principios y normas establecidas para cada obra, sin excepción, deberán ser tratados en forma individual y corresponderá a los organismos responsables controlar, exigir el cumplimiento de requisitos y otorgar el respectivo permiso para la ejecución de trabajos en la vía pública que comprometan el tránsito de personas y vehículos. (Subrayado por fuera del texto original).

Los dispositivos para la regulación del tránsito, deberán ubicarse con anterioridad al inicio de la obra, permanecer durante la ejecución de la misma y serán retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación.

Cuando las operaciones se realicen por etapas, deberán permanecer en el lugar solamente las señales y dispositivos que sean aplicables a las condiciones existentes y ser removidas o cubiertas las que no sean requeridas.

Es competencia de la entidad contratante establecer la responsabilidad de la instalación de señales en las obras que se realicen en la vía o en zonas adyacentes a ella. (Subrayado por fuera del texto original)

Las señales verticales de tránsito que se emplean en zonas de construcción, rehabilitación, mantenimiento y ejecución de obras viales, están incluidas y contempladas en los mismos grupos que el resto de las señales de tránsito, es decir, preventivas, reglamentarias e informativas. (Subrayado por fuera del texto original)

El uso de luces amarillas intermitentes, banderas, etc., junto con las señales, es permitido siempre y cuando no interfiera con la visibilidad de otros dispositivos ubicados a lo largo del tramo señalizado. Todas las señales que se utilicen en la ejecución de obras deberán ser reflectivas. Para las señales verticales se utilizarán materiales reflectivos Tipo I o de características superiores, sin embargo, para carreteras y vías urbanas rápidas, es aconsejable utilizar lámina reflectiva Tipo III.

Las señales deberán colocarse conforme al diseño y alineación de la vía, e instalarse de tal forma que el conductor tenga suficiente tiempo para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo. Como regla general, se instalarán al lado derecho de la vía; en vías de dos o más carriles por sentido de circulación se colocará el mismo mensaje en ambos costados. Cuando sea necesario, en las zonas de trabajo se podrán instalar señales sobre la calzada en

soportes portátiles; también es permitido instalarlas sobre las barreras. (Negrillas y subrayado por fuera del texto original)

Las señales que requieran una mayor permanencia en el sitio de las obras, se instalarán en soportes fijos y aquellas que requieran una menor permanencia, se instalarán en soportes portátiles.

En carreteras y vías urbanas rápidas, la primera señal de prevención que advierta la existencia de la obra deberá colocarse aproximadamente a 400 metros antes de su inicio. Cuando se presenten vías alternas que faciliten el desvío de los vehículos del sitio de las obras, se recomienda señalar las diferentes alternativas que permitan indicar tal situación. En zonas urbanas, para las arterias o vías de menor jerarquía, se recomienda colocar la primera señal a una distancia entre 100 y 200 metros.

En vías de alta velocidad y acceso limitado, la distancia de las señales de prevención debe aumentarse a 400 metros o más. En estos casos conviene colocar señales informativas, con anticipación a las señales preventivas, indicando la proximidad de una obra en construcción, utilizando letras de tamaño suficiente para ser leídas a la velocidad de circulación de los vehículos.

Algunas obras que se desarrollan sobre las vías son dinámicas, lo cual requiere un tratamiento especial, como es el caso de los trabajos de señalización horizontal. En tales circunstancias, además de los dispositivos requeridos para la señalización de la obra, se podrá instalar una valla informativa en un vehículo estacionado con anticipación al lugar de trabajo o en el mismo vehículo de trabajo, caso en el cual podrá desplazarse conjuntamente con el personal que desarrolla la obra.

4.2 SEÑALES VERTICALES

Además de las señales verticales contenidas en esta sección, para la señalización de vías afectadas por obras se podrán utilizar las contenidas en el capítulo 2 del presente Manual, siempre que se dé aplicación a las características de color y tamaño que se indican a continuación para las diferentes clases de señales.

4.2.1 Señales preventivas

Tienen por objeto advertir a los usuarios de la vía sobre los peligros potenciales existentes en la zona, cuando existe una obra que afecta el tránsito y puede presentarse un cierre parcial o total de la vía.

Las señales preventivas deberán ubicarse con suficiente anticipación al lugar de inicio de la obra. Estas señales se identifican por el código SPO-Número. Las señales preventivas tienen forma de rombo y sus colores serán naranja para el fondo y negro para símbolos, textos, flechas y orla. En vías urbanas tendrán como mínimo un tamaño de 75 ó 90 por 75 ó 90 cm; para carreteras y vías urbanas de alta velocidad su tamaño será como mínimo de 90 por 90 cm ó 120 por 120 cm. Se colocarán a el (los) lado(s) (derecho y/o izquierdo) de la vía que se afecte por la obra.

Cuando se requieran señales preventivas con texto, su forma será rectangular. Las letras del mensaje serán de una altura mínima de 15 cm, utilizando el alfabeto de la serie D (ver anexo correspondiente).

Además de las señales preventivas contenidas en el capítulo 2, se podrán utilizar las siguientes, para la señalización de obras que afecten las vías:

SPO-01. TRABAJOS EN LA VÍA, Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un tramo de la vía que se ve afectado por la ejecución de una obra que perturba el tránsito por la calzada o sus zonas aledañas.



SPO-02. MAQUINARIA EN LA VÍA, Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un sector por el que habitualmente circula equipo pesado para el desarrollo de obras.



SPO-03. BANDERERO, SPO-01, SPO-02, SPO-03, 146, Esta señal se empleará para advertir a los conductores la aproximación a un tramo de vía que estará regulado por personal de la obra, el cual utilizará señales manuales.



4.2.2 Señales reglamentarias, Los trabajos en las vías públicas o en las zonas próximas a ellas que afecten el tránsito, originan situaciones que requieren atención especial. Si en tales condiciones son necesarias medidas de reglamentación, diferentes a las usadas normalmente, los dispositivos reglamentarios permanentes se removerán o se cubrirán adecuadamente y se reemplazarán por los que resulten apropiados para las nuevas condiciones del tránsito. Estas señales se identificarán con el código SRO-Número.

En los sectores en donde se limite el peso del vehículo, o el peso por eje permitido, además de utilizar las señales reglamentarias correspondientes, en la medida de lo posible se habilitará un desvío para los vehículos que excedan los límites señalados para el tramo sometido a la realización de las obras.

Las señales reglamentarias tienen forma circular y sus colores serán los mismos que se describen para esta clase de señales en el capítulo 2. En vías urbanas su tamaño mínimo será un círculo de diámetro de 75 ó 90 cm; para carreteras y vías urbanas de alta velocidad el diámetro será de 90 ó 120 cm. Se colocarán a el (los) lado(s) (derecho y/o izquierdo) de la vía que se afecte por la obra. Además de las señales reglamentarias contenidas en el

capítulo 2, se podrán utilizar las siguientes, para la señalización de obras que afecten las vías:

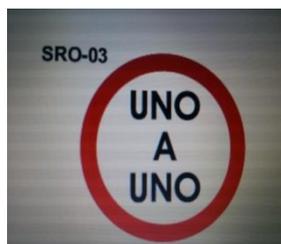
SRO-01. VÍA CERRADA, Esta señal se empleará para notificar a los conductores el inicio de un tramo de vía por el cual no se permite circular mientras duren las obras



SRO-02. DESVÍO, Esta señal se empleará para notificar el sitio mismo en donde es obligatorio tomar el desvío señalado.



SRO-03. PASO UNO A UNO, Se usará esta señal para reglamentar el paso alternado de los vehículos, cuando en una calzada de dos carriles se cierra uno de ellos.



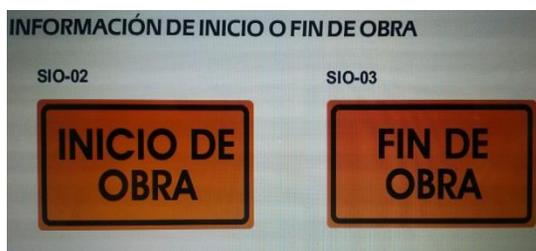
4.2.3 Señales informativas, Se utilizarán señales informativas en la ejecución de obras, para indicar con anterioridad el trabajo que se realiza, distancia y otros aspectos que resulte importante destacar. Se identifican con el código SIO Número

Las señales de información deberán ser uniformes y tendrán fondo naranja reflectivo, mensaje y orla de color negro. Para el texto se utilizará el alfabeto tipo D, con una altura mínima de letra de 20 cm. Las señales informativas en la ejecución de obras que afectan el tránsito por las vías son: **SIO-01**.

APROXIMACIÓN A OBRA EN LA VÍA, Esta señal se empleara para advertir conductores y peatones la aproximación a un tramo de vía afectado por una obra. La señal llevara la leyenda "OBRA EN LA VÍA", seguida de la distancia a la cual se encuentra la obra. Se podrá usar conjuntamente con otras señales o repetirla variando la distancia.



SIO-02. SIO-03 . INFORMACIÓN DE INICIO O FIN DE OBRA, Esta señal indicará el inicio de los trabajos en la vía o zona adyacente a ella, con el mensaje "INICIO DE OBRA". Igualmente, se instalará otra señal con las mismas características, pero indicando el sitio de 147 **SIO-02 SIO-03, SIO-01, SRO-03**, 148, finalización de la obra, con la leyenda "FIN DE OBRA". Las letras tendrán una altura de mínimo 20 centímetros, utilizando el alfabeto tipo D.



SIO-04. CARRIL CERRADO (DERECHO-CENTRO-IZQUIERDO), Esta señal se empleará para prevenir a los conductores sobre la proximidad a un tramo de vía en el cual se ha cerrado uno o varios carriles de circulación. El texto de la señal deberá mencionar el (los) carril(es) inhabilitado(s) para el servicio. Por ejemplo: "CARRIL CENTRAL CERRADO".



SIO-05. DESVÍO, Esta señal se empleará para advertir a los usuarios de las vías, la proximidad a un sitio en el cual se desvía la circulación del tránsito. Deberá indicarse la distancia a la cual se encuentra el desvío.



4.3 DISPOSITIVOS PARA LA CANALIZACIÓN DEL TRÁNSITO, La función de estos elementos es encauzar el tránsito a través de la zona de trabajos y marcando las transiciones graduales necesarias en los casos en que se reduce el ancho de la vía o se generan movimientos inesperados. Deberá poseer características tales que no ocasionen daños serios a los vehículos que lleguen a impactarlos.

Será necesario que se contemplen medidas especiales que garanticen el paso de los vehículos en forma gradual y segura a través del área de trabajo, considerando la seguridad de los peatones, los trabajadores y los equipos de la obra. Estos elementos deberán estar precedidos por señales preventivas e informativas y en las horas de oscuridad serán complementados con dispositivos luminosos.

Una disminución inadecuada de los carriles de circulación producirá operaciones de tránsito ajenas a la voluntad de los usuarios, que generan congestión y probabilidad de accidentes en el área. Se recomienda considerar las distancias mínimas contempladas en la tabla 4.1.

SIO-04, SIO-05

Tabla 4.1 Longitud mínima de transición para el cierre de carriles de circulación. La longitud mínima recomendada está dada para una vía plana y de alineamiento recto.

Velocidad de operación (km/h)	Longitud de transición L (m)
60	135
55	130
50	110
45	105
40	100

En el caso de aproximación a rampas, cruces, sitios de visibilidad restringida, etc. será necesario realizar ajustes a las longitudes de la tabla 4.1. En general, las mejores operaciones de tránsito resultan cuando los ajustes consisten en incrementar la longitud de transición (L) en vez de reducirla.

En proyectos de obras de larga duración, la canalización permanece en el mismo lugar por grandes períodos de tiempo, durante los cuales algunos elementos como conos, barricadas, delineadores tubulares, canecas, etc., se salen de sus lugares originales; por tanto, es necesario revisar la canalización a intervalos regulares para asegurar su correcta ubicación y funcionamiento como medida de regulación del tránsito. Esta operación se facilita si los elementos del alineamiento original se indican en el pavimento con marcas en pintura. En algunas obras solamente será necesaria la canalización durante la jornada de trabajo, por lo cual deberá retirarse diariamente. Bajo estas circunstancias, la localización de los dispositivos de canalización deberá marcarse la primera vez que se coloquen.

4.3.1 Barricadas, Las barricadas estarán formadas por bandas o listones horizontales, con una longitud entre 2,0 m y 2,4 m y una altura de 0,20 m, separadas por espacios iguales a sus alturas. Las bandas serán fijadas a postes firmemente hincados cuando sean fijadas para obras de larga duración y sobre caballetes cuando sean portátiles para obras de corta duración. La altura de cada barricada deberá ser de 1,50 m como mínimo.

En Las franjas de las barreras serán de colores alternados blanco y naranja, con una inclinación hacia el piso de 45 grados en la dirección del paso de los vehículos.

Cuando existen desvíos hacia la izquierda y la derecha, las franjas deberán dirigirse hacia ambos lados, partiendo desde el centro de la barrera. Los soportes y el reverso de la barrera serán de color blanco.

Las franjas deberán ser elaboradas en material reflectivo Tipo III, de tal manera que sean visibles, bajo condiciones atmosféricas normales, a una distancia mínima de 300 metros, cuando se iluminen con las luces altas de un vehículo normal.

En seguida se muestra un esquema del diseño típico de una barricadas. Las barricadas se utilizarán para hacer cierres parciales o totales de calzadas o de carriles. Se colocarán perpendicularmente al eje de la vía, obstruyendo la calzada o los carriles inhabilitados para la circulación del tránsito vehicular.



4.3.2 Conos

Los conos de tránsito se emplearán para delinear carriles temporales de circulación, especialmente en los períodos de secamiento de pinturas sobre el pavimento, en la formación de carriles de tránsito que entran a zonas de reglamentación especial y en general en la desviación temporal del tránsito por una ruta.

Son dispositivos en forma de cono truncado fabricados en material plástico anaranjado, con protección UV para evitar su decoloración y de alta resistencia al impacto, de tal manera que no se deteriore ni cause daño a los vehículos.

Deberán tener un mínimo de 0,45 m de altura, con base de sustentación cuadrada, circular o de cualquier otra forma que garantice su estabilidad.

Los conos de 0,45 m tendrán dos bandas de 5 cm, separadas entre sí 10 cm, elaboradas en lámina reflectiva blanca Tipo III o Tipo IV. Los conos cuya altura sea de 0,70 m, o superior, deberán tener bandas de 15 cm (la superior) y de 10 cm (la inferior).

Se emplearán conos de mayor tamaño cuando el volumen del tránsito, velocidad u otros factores lo requieran. Para el uso nocturno los conos podrán equiparse con dispositivos luminosos que tengan buena visibilidad.

Es necesario adoptar medidas para asegurar que los conos no sean movidos por la brisa que producen los vehículos que les pasen cerca. Se recomienda colocar lastre en sus bases.

Los conos tienen un mayor impacto visual que los delineadores tubulares. La eficiencia de estos elementos puede aumentarse durante el día, colocando una bandera de color naranja en su parte superior y en la noche cuando son iluminados internamente.

La forma y dimensiones de los conos se indican en la figura 4.2.

4.3.3 Delineadores tubulares, Estos dispositivos de canalización vehicular y peatonal serán fabricados en material plástico anaranjado.

Las características del material serán similares a las descritas en los conos.

Estos elementos tendrán una altura no menor a 0,70 m y un diámetro no menor a 7 cm, ni mayor a 10 cm.

Deberán contar con tres bandas de 7,5 cm, separadas entre sí no menos de 10 cm, elaboradas en lámina reflectiva blanca Tipo III o Tipo IV. En su parte inferior serán anclados a una base que garantice su estabilidad, la cual podrá contar con un lastre que contenga materiales deformables (que no sea concreto ni piedras) y que le proporcione estabilidad en su posición vertical. Sus características se describen en la figura 4.3.

Cuando los delineadores tubulares se utilicen para hacer cerramientos en obras, podrán tener solamente dos franjas reflectivas separadas 15 cm o más y deberán contar con un mínimo de dos (2) orificios o pasadores que permitan canalizar cintas demarcadoras de tres (3) pulgadas de ancho, que se extiendan a lo largo de la zona señalizada. Estos dispositivos no deberán tener filos y sus superficies serán redondeadas. En el caso de que algún elemento impacte el delineador tubular, éste deberá ceder o romperse en pedazos grandes que no constituyan proyectiles contundentes para vehículos o personas.

Figura 4.2.

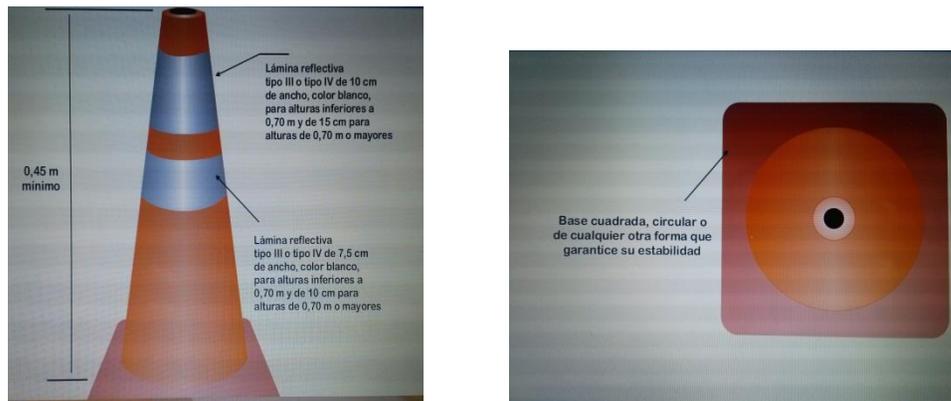
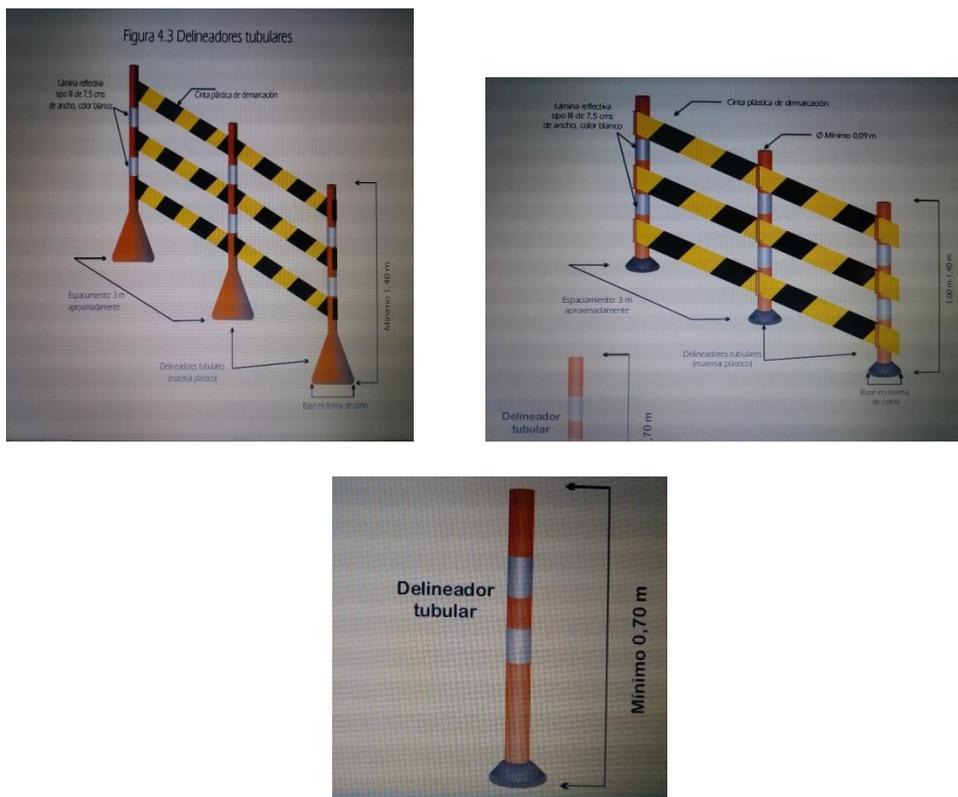


Figura 4.3



Para garantizar su estabilidad y funcionamiento, se recomienda una separación entre ellos de aproximadamente 3 m.

Los delineadores tubulares tienen una menor área visible que otros dispositivos y se recomienda ser utilizados en sectores en donde las restricciones de espacio no permitan la colocación de otros dispositivos más visibles.

Los delineadores tubulares deben estabilizarse mediante su fijación al pavimento, al usar bases con lastres, o con pesos tales como sacos de arena que pueden ser descargados sobre los delineadores o encima de la base para suministrar estabilidad adicional.

Los delineadores tubulares pueden utilizarse efectivamente para dividir vías de carriles contrarios, dividir el tránsito de vehículos automotores cuando dos o más carriles se mantienen abiertos en la misma dirección, y para delinear el borde de una caída de pavimento cuando las limitaciones de espacio no permitan el uso de dispositivos más grandes.

4.3.4 Canecas

Otros dispositivos utilizados para la canalización y separación del tránsito, son las canecas plásticas, las cuales tendrán forma cilíndrica con dimensiones mínimas de 80 cm de altura y 40 cm de diámetro.

Su color será anaranjado y deberán contener como mínimo dos franjas blancas de lámina reflectiva Tipo III o Tipo IV, de 15 cm de ancho y podrán contener luces permanentes de advertencia cuando se utilizan para canalización en las horas de oscuridad. Ver figura.

Dan la apariencia de ser grandes obstáculos que influyen en el grado de respeto de los conductores.

No deberán causar graves daños cuando sean impactadas, por lo cual no deberán ser llenadas con agua, arena u otro material que pueda aumentar su peso y que puedan causar daños mayores a los vehículos.

Con el objeto de que sean fácilmente transportables deberán ser livianas de peso.

Estos dispositivos se usarán para canalizar el tránsito, pero también pueden ser utilizadas solas o en grupos para indicar peligros.

4.3.5 Barreras plásticas flexibles (maletines)

Son dispositivos, en material plástico, utilizados para restringir y canalizar el tránsito vehicular, cuando se genera un cierre total o parcial de la vía.

Generalmente como dispositivos de canalización, se colocan en serie a una distancia máxima de separación de 3 m; su color deberá ser naranja y contarán con franjas de lámina reflectiva Tipo III o IV, distribuidas en sentido horizontal y vertical.

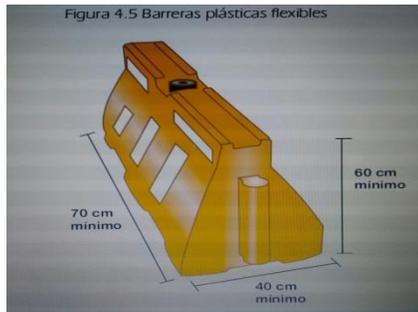
Las barreras plásticas deberán tener un diseño similar al mostrado en la figura 4.5. Para lograr que estos dispositivos tengan un peso que evite su fácil movimiento, deberán ser llenadas con agua o arena.

Sus dimensiones mínimas en metros serán: altura 0,60 m, longitud 0,70 m y ancho 0,40 m, Cuando su utilización sea nocturna, se hace necesario adosarles una lámpara intermitente.

Canecas.



Barreras plásticas flexibles.



4.3.6 Tabiques, cintas plásticas y mallas.

Estos elementos tienen por objeto cercar el perímetro de una obra e impedir el paso de tierra o residuos hacia las zonas adyacentes al área de trabajo.

Las mallas y cintas plásticas se fijan a tabiques de madera o tubos galvanizados de 2 pulgadas de diámetro de 1,40 a 1,60 m de altura libre, que se hincan en forma continua sobre el terreno distanciados cada 3 m, aproximadamente. Los tabiques también podrán estar sostenidos sobre bases de concreto.

Deberán ser colocados de tal forma que no afecten la visibilidad de los vehículos en las intersecciones.

Los tabiques o tubos estarán pintados, exteriormente, con franjas alternas de color blanco y naranja elaboradas en lámina reflectiva Tipo I, de 10 cm de ancho e inclinadas a 45° de arriba hacia abajo, indicando el sentido del flujo vehicular cuando su cara externa está de vista a la calzada.

Para mayor seguridad, durante la noche podrán acompañarse de dispositivos luminosos intermitentes.

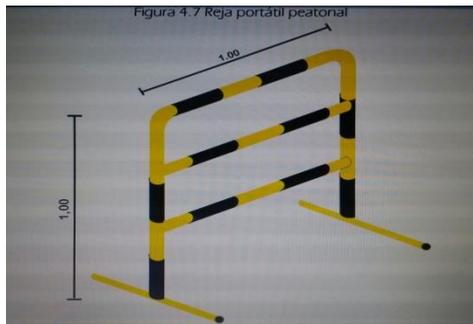
Estos elementos se usarán también para la canalización de personas sobre andenes y senderos peatonales, indicando el corredor previsto para la circulación, con un ancho acorde a su demanda y bajo condiciones prevaecientes de seguridad y comodidad.

Se utilizarán como mínimo dos hiladas de cinta, con una separación entre sí de 50 cm, de colores naranja y blanco, alternados. También podrán usarse cintas de colores negro y amarillo o amarillo y blanco.

Las mallas y cintas no se utilizarán en señalización de cierres parciales o totales de calzada; tampoco en casos de excavaciones que representen un peligro potencial para los peatones. La cinta reflectiva podrá usarse como ayuda y no como un dispositivo de señalización.

4.3.7 Reja portátil peatonal

Son dispositivos de canalización peatonal, utilizados durante la ejecución de obras de corta duración, tales como cajas, pozos, andenes, etc. Deberán colocarse al rededor del área de trabajo, con el fin de proteger a los peatones y trabajadores; es indispensable acompañarlos con dispositivos de luz intermitente en horas nocturnas.



4.4 DISPOSITIVOS LUMINOSOS

El desarrollo de obras genera con frecuencia condiciones peligrosas en horas de oscuridad o en condiciones atmosféricas adversas, por lo tanto es necesario complementar las señales verticales y los elementos de canalización con dispositivos luminosos, tales como reflectores, luces permanentes y luces intermitentes o de destello.

4.4.1 Reflectores

En la ejecución de obras los reflectores tienen una limitada pero muy importante función, especialmente cuando se utilizan bandereros para regular el tránsito de vehículos. Con el fin de dar la mayor seguridad posible es aconsejable agregar a las medidas de prevención un reflector hacia el sector en donde está ubicado el banderero.

Se deberá tener cuidado de iluminar correctamente el área deseada sin producir deslumbramiento a los conductores. La correcta posición de los reflectores puede determinarse mejor haciendo el recorrido y observando el área iluminada desde ambos lados de la vía.

Debido al alto volumen de tránsito en ciudades, las obras en las vías o en las zonas aledañas a éstas deberán hacerse preferentemente durante la noche, cuando es menor el flujo de vehículos.

Una correcta iluminación, con reflectores en el lugar de trabajo, es indispensable para que los trabajadores puedan ver mejor el trabajo que estén realizando y para que sean vistos por los conductores.

4.4.2 Luces de identificación de peligro (luces intermitentes)

Las luces de identificación de peligro son del tipo intermitente con luz amarilla, con una lente mínima de 20cm de diámetro. Serán utilizadas en puntos de peligro como un medio de llamar la atención de los conductores. La activación de las luces intermitentes se hará en horas nocturnas.

En el día se usarán cuando las condiciones climáticas lo exijan. Podrán operarse por unidades o en grupos.

Durante obras de mantenimiento diurnas, las funciones de las luces intermitentes se suplen adecuadamente por medio del equipo de iluminación de los vehículos de mantenimiento, bien sea por las luces de emergencia intermitentes, lámparas de techo rotativas o ambas.

No obstante, en donde las actividades diurnas de mantenimiento requieran que la obstrucción permanezca en la calzada en horas de la noche, las luces intermitentes se pueden instalar en el punto de peligro. Ver figura 4.4.

4.4.3 Lámparas de encendido eléctrico continuo

Están constituidas por una serie de lámparas amarillas, de pocos vatios de potencia, que se usan para indicar obstrucciones o peligro. Son generalmente menos efectivas que las luces intermitentes; sin embargo, cuando se necesiten luces para delinear la calzada a través de obstrucciones o alrededor de ellas, en una obra, la delineación se logrará mediante el uso de este tipo de lámparas. Cuando se ubican en línea sobre barreras son efectivas para indicar el paso correcto del vehículo a través de áreas de construcción por etapas, que requieran el cambio de movimiento del tránsito.

4.4.4 Luces de advertencia en barricadas

Son luces portátiles con lentes dirigidos de color amarillo, que constituyen una unidad de iluminación.

Se pueden usar como luces continuas o intermitentes. Las luces de advertencias en barreras deberán estar en concordancia con los requerimientos señalados en la tabla 4.2.

Las luces de advertencia intermitentes de baja intensidad, Tipo A se instalan comúnmente sobre dispositivos de canalización como barricadas, canecas, etc. o en señales preventivas y su propósito es advertir a los conductores el cruce por una zona peligrosa.

Las luces de advertencia intermitentes Tipo B, de alta intensidad, se instalan normalmente en dispositivos de prevención o en soportes independientes. Cuando existen condiciones extremadamente peligrosas dentro del área de trabajo, es necesario poner las luces sobre barricadas o canecas.

Estas luces son necesarias durante el día y la noche por lo que deben utilizarse las 24 horas del día.

Las luces de encendido eléctrico continuo de Tipo C, se usarán para delinear el borde de la calzada en curvas de desvío, cambios de carril, cierre de carriles y en otras condiciones similares.

Tipos de luces de advertencia en barricadas

curvas de desvío, cambios de carril, cierre de carriles y en otras condiciones similares.

Tabla 4.2 Tipos de luces de advertencia en barricadas

	Tipo A Baja intensidad	Tipo B Alta intensidad	Tipo C Luz permanente
Caras de lentes	1 ó 2	1	1 ó 2
Intermitencias por minuto	55 a 75	55 a 75	Constante
Duración de la intermitencia	10 %	8 %	Constante
Intensidad mínima efectiva	40 candelas	35 candelas	
Potencia mínima del rayo			2 candelas (*)
Horas de operación	Del atardecer al amanecer	24 horas del día	Del atardecer al amanecer

Candela: Unidad de intensidad de iluminación.

El poco peso y la versatilidad de las luces de advertencia son ventajas que hacen que estos dispositivos sean de gran uso como suplemento a la reflectorización de los dispositivos de advertencia de peligros.

Las luces intermitentes son efectivas para llamar la atención del conductor y, por lo tanto, otorgar un excelente medio para identificar el peligro.

Estas luces no se usarán para delineación, ya que una serie de varias luces tiende a dificultar la visión al paso de los vehículos.

4.4.5 Señales de mensaje luminoso

Estos dispositivos están conformados por paneles de unidades luminosas individuales, que en su conjunto producen mensajes.

Dichos mensajes pueden ser textos, flechas o símbolos que pueden ser variables en el tiempo.

Las luces que en su conjunto forman el mensaje pueden ser fijas o intermitentes.

Este tipo de dispositivos se mantendrán en unidades portátiles, permitiéndose su ubicación en sitios estratégicos, para mantener bien informado al usuario.

4.5 DISPOSITIVOS MANUALES

Cuando las circunstancias en una obra generan que se habilite un solo carril para el tránsito en dos sentidos, a través de una distancia limitada, se tomarán las precauciones necesarias para que el paso de los vehículos sea alternado. Dicha situación puede presentarse en un tramo corto, de bajo volumen de vehículos y de buena visibilidad que permita que la circulación se pueda autorregular. Sin embargo, en tramos de cierta longitud, deberá regularse la circulación con una coordinación correcta para evitar que se produzcan accidentes y excesivos retrasos.

Los controles de cada extremo del tramo deben determinarse en forma tal que permitan la fácil circulación de filas opuestas de vehículos. La regulación del tránsito alternado se realizará a través de los siguientes medios:

Semáforos

Regulación mediante banderero.

Uso de vehículo piloto

Los semáforos se usarán en forma preferente para regular la circulación de los vehículos en los tramos con un solo carril en uso. Deberán emplearse en los tramos en donde por su extensión, condiciones de la vía u otro motivo, no exista contacto visual de los extremos del sector. Su empleo incluirá las intersecciones de una calle o carretera con vías de trabajo temporal, por donde cruce maquinaria pesada.

Estos semáforos deben cumplir con las normas y especificaciones generales contenidas en el capítulo 7 de este Manual.

Las operaciones en zonas con un solo carril en uso, requieren de un intervalo “rojo” de duración suficiente para el despeje del tramo, de forma tal que los vehículos puedan salir del área a la velocidad promedio estimada para el sector.

No obstante lo anterior, se requiere de la comunicación oportuna de bandereros, que deben actuar en funciones de control, coordinación y operación del semáforo.

Cuando el sector con un solo carril en uso, es inferior a 150 m y permite buena visibilidad entre los extremos de circulación, podrá ser controlada por medio de bandereros situados en los extremos de cada tramo.

Uno de los dos debe ser designado como banderero principal, con la misión de coordinar los movimientos y será responsable de la operación general. Deben comunicarse entre ellos, tanto de día como de noche, usando elementos de radio comunicación o telefonía que aseguren una suficiente operación y eviten las interferencias.

Cuando no hay visibilidad entre los extremos opuestos o la distancia supera los 150 m, se usarán semáforos y bandereros.

Estos últimos con la función de regular el tránsito vehicular en la zona de trabajos.

Con el fin de que el banderero conozca cuándo permitir el tránsito por el acceso que controla, empleará algunos de los siguientes sistemas:

Identificar por medio de la placa de la matrícula o describir el último vehículo, al banderero del otro extremo.

Entregar al conductor del último vehículo que entra al tramo una bandera roja u otro dispositivo, con la instrucción de hacer entrega al banderero ubicado en el otro extremo.

Vehículo piloto (carro guía). Es particularmente efectivo cuando la vía es peligrosa o tiene condiciones que impiden colocar o mantener la señalización adecuada. Se usa para guiar el paso de una fila de vehículos a través de la zona de trabajo o por su alrededor. Su operación deberá ser coordinada por un banderero.

El vehículo que se emplee como piloto debe ser liviano, fácil de manejar y estar identificado como "vehículo guía o vehículo piloto".

4.5.1 Banderas y paletas

Las banderas son franjas de tela de color rojo, de 60 por 60 cm, sujetas a un asta de 100 cm de longitud.

Son dispositivos que se usan comúnmente en las horas del día para efectos de regulación del tránsito en vías afectadas por la ejecución de obras.

Las paletas son elementos fabricados en madera, plástico u otros materiales semirígidos livianos, que tienen la misma forma y características de la señal SR-01 Pare y que contiene los mensajes de "PARE", por una cara y de "SIGA" o "LENTO" en la otra cara.

El tamaño mínimo de la paleta corresponderá a la inscripción de un octágono dentro de un círculo mínimo de 45 cm de diámetro.

El fondo de la cara de "PARE", será de color rojo con letras y bordes blanco y el fondo de la cara "SIGA", será de color verde con letras y bordes blancos, todos ellos fabricados en lámina reflectiva Tipo I.

El soporte de la paleta tendrá como mínimo 1,20 m de longitud y será de color blanco.

Es necesario escoger personal capacitado para las funciones de banderero, ya que son los responsables de la seguridad de conductores y empleados y tienen el mayor contacto con el público.

Por tales razones un banderero deberá cumplir con los siguientes requisitos:
Buenas condiciones físicas, incluidas visión, audición y estatura.

Tener buenos modales

Buena presentación personal

Sentido de responsabilidad, particularmente para la prevención de riesgos de accidentes al público y trabajadores.

Conocer las normas básicas de tránsito.

La indumentaria del banderero constará de:

Un casco de color naranja con franjas horizontales de 10 cm de largo por 5 cm de ancho, fabricadas en lámina reflectiva Tipo III, de color blanco en el frente y rojo en la parte posterior.

Chaleco color naranja con un mínimo de dos franjas (horizontales, verticales u oblicuas), de 5 cm cada una, en cinta reflectiva que cumpla con los coeficientes de retrorreflección especificados en la norma técnica colombiana NTC - 4739, para la lámina reflectiva Tipo I. Las franjas serán en color blanco, rojo o amarillo.

Cuando las condiciones climáticas lo requieran, el banderero usará un impermeable de color amarillo, con una franja blanca en cinta reflectiva de 15 cm de ancho, colocada horizontalmente en el tercio superior, a la altura del tórax.

El banderero deberá estar visible para los conductores que se acercan, desde una distancia suficiente que permita una respuesta oportuna en el cumplimiento de las instrucciones que se impartan.

Esta distancia está relacionada con las velocidades de aproximación.

Cuando se utilicen banderas se seguirán las siguientes instrucciones para dar las señales a los conductores:

a) Detención del tránsito: El banderero estará de frente al tránsito y extenderá la bandera.

Bandereros y uso de banderas y paletas horizontalmente a través del canal de tránsito en una posición estacionaria, de tal forma que toda la bandera sea visible. Para dar un énfasis mayor la mano libre se puede levantar con la palma de frente al tránsito que se aproxima.

b) Circulación del tránsito: El banderero estará parado en dirección paralela al movimiento de tránsito, y con la bandera y el brazo debajo de la línea visual del conductor, indicará a los conductores que prosigan, moviendo su mano libre. No se usarán las banderas para indicar al tránsito que prosiga.

c) Aproximación lenta: El banderero estará parado de frente al tránsito y moverá la bandera despacio, en un movimiento hacia arriba y hacia abajo sin levantar el brazo sobre la posición horizontal.

Siempre que sea posible, el banderero le indicará a los conductores la razón de la demora y el período aproximado de tiempo de detención del tránsito. Es necesario hacer entender a los bandereros y operadores de equipo que debe concederse el derecho de paso al público y evitar demoras excesivas.

4.5.2 Linternas

Durante la noche o cuando las condiciones de visibilidad disminuyan, es necesario que los bandereros dispongan de dispositivos luminosos que hagan visibles sus mensajes a los conductores.

Para tal efecto se usarán linternas que emitan un haz luminoso de color rojo, las cuales deberán ser de forma alargada para facilitar las indicaciones manuales de los operadores.

REGULACIÓN DEL TRÁNSITO EN VÍAS MULTICARRIL

Debido a que las carreteras multicarril son vías de alta velocidad y elevados volúmenes de tránsito, es necesario darles consideración especial para regular el tránsito en forma segura y eficiente y para brindar una protección adecuada en las zonas en donde se realicen trabajos. Los procedimientos para la regulación del tránsito se harán con suficiente antelación al punto crítico, para que las confluencias se efectúen con la menor fricción posible. Las mismas consideraciones básicas se aplican en este caso.

Las señales colocadas en vías multicarril, deberán colocarse en los sitios en donde sean observadas por todos los conductores que se aproximan a la zona de trabajo, especialmente en los accesos a la vía anteriores a la obra.

Generalmente será necesario colocar una serie completa de señales de prevención en ambos lados de la calzada, para el cierre de carriles u otras restricciones de flujo de tránsito que se puedan encontrar.

El tránsito en autopista a través de las áreas de trabajo y alrededor de ellas, requiere el uso de barreras bien colocadas y dispositivos de canalización para establecer transiciones en el cierre de carriles y otras situaciones en donde el tránsito tenga que desviarse, las cuales deberán ser suficientemente largas para darle oportunidad al conductor de adaptar su velocidad o cambiar de carril con comodidad.

Estos dispositivos deberán ser visibles tanto de día como de noche, y será necesario utilizar iluminación, además del uso de dispositivos reflectivos.

Los dispositivos de iluminación son esenciales en las carreteras multicarril para procurar la seguridad en el flujo del tránsito. Deberá considerarse el uso de luces intermitentes y la iluminación de toda el área de trabajo durante las horas de la noche.

PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO

Objetivo general

Mitigar el impacto generado por las obras que se desarrollan en las vías públicas o en las zonas aledañas a éstas, con el propósito de brindar un ambiente seguro, limpio, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, bajo el cumplimiento de las normas establecidas para la regulación del tránsito. (Se destaca)

4.7.2 Objetivos específicos

Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones y trabajadores.

Evitar en lo posible la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales.

Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les facilite la toma de decisiones en forma oportuna, ágil y segura.

Implementar rutas alternativas con elementos de control y operación del tránsito, para permitir al transporte público y particular la optimización de distancias y tiempos de recorrido de acuerdo con los desvíos requeridos para la ejecución de las obras.

Prestar atención continua a la seguridad en las vías dentro del área de influencia de la obra en ejecución. (Se destaca)

4.7.3 Principios fundamentales

Las estrategias para el manejo temporal del tránsito por obras civiles deben apoyarse en los siguientes principios fundamentales:

La seguridad de los usuarios en áreas de control temporal del tránsito, debe ser un elemento integral y de alta prioridad de todo proyecto. (Se destaca)

La circulación vial deberá ser restringida u obstruida lo menos posible.

Los conductores y los peatones deben ser guiados de manera clara mediante dispositivos, mientras se aproximan y atraviesan la zona de las obras. (Se destaca)

Con el propósito de asegurar niveles de operación aceptables, se deben realizar inspecciones rutinarias de los elementos de regulación del tránsito. (Se destaca)

Debido al incremento potencial de riesgos, durante la regulación temporal del tránsito, la seguridad en la zona debe tener constante atención. (Se destaca)

Para la toma de decisiones de trabajo, cada persona, cuyas acciones afectan el control temporal del tránsito, debe recibir entrenamiento adecuado, desde el nivel superior del personal administrativo hasta el personal de campo.

La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo, es una parte esencial en la ejecución de obras. (Se destaca)

Es importante considerar la difusión de los trabajos por desarrollar, con el propósito de que se tenga un conocimiento por parte de los usuarios de las vías y los habitantes de la zona.

4.7.4 Metodología para la elaboración del plan de manejo del tránsito

El desarrollo del plan de manejo del tránsito en la zona de influencia de las obras comprende las etapas siguientes:

1. Conocimiento de las características de las obras.
2. Identificación de las características generales de la zona de influencia de la obra.
3. Toma de información básica requerida para elaborar el plan de manejo del tránsito.
4. Diseño del plan de manejo del tránsito. (Se destaca)
5. Puesta en marcha del plan de manejo del tránsito.
6. Supervisión del plan de manejo del tránsito.

La Figura 4.10 ilustra sobre las etapas que comprende la metodología para la elaboración del plan de manejo del tránsito en las obras civiles sobre las infraestructuras viales urbanas.

4.7.4.1 Conocimiento de las características de las obras.

El impacto al tránsito vehicular y peatonal en la zona de influencia está directamente relacionado con las características de la obra.

El ingeniero de tránsito debe conocer los aspectos más relevantes de la obra, para elaborar el plan de manejo del tránsito, pues el desconocimiento del proyecto puede dejar de lado aspectos que afectan significativamente el comportamiento del flujo vehicular y peatonal en la zona de influencia.

Para elaborar el plan de manejo del tránsito en la zona de influencia, se considera de fundamental importancia conocer los siguientes aspectos de las obras:

Los equipos y maquinarias que serán utilizados.

Procesos de instalación, manejo y retiro de los equipos y maquinarias.

Duración y etapas de ejecución de las obras. (Se destaca)

Forma operativa recomendable (por ejemplo, durante las noches, fines de semana, etc.).

Aspectos adicionales del lugar de las obras, tales como: estado del pavimento, estado del drenaje superficial, ubicación y condiciones de puentes vehiculares y peatonales en la zona de influencia. (Se destaca)

Manejo de escombros

4.7.4.2 Identificación de las características generales en la zona de influencia de la obra

El área de influencia de una obra, dependerá de la magnitud de la misma, del tipo de vía y del grado de interferencia que se cause sobre ésta. Se debe entender que el área de influencia de las obras para el plan de manejo del tránsito, se identificará con la ubicación del primer elemento que permite informar y orientar a los usuarios de las vías intervenidas.

Identificado el tipo de obra y clasificada según las interferencias (mínimas, moderadas y altas) se puede definir el área de influencia que debe comprender el plan de manejo del tránsito, así:

a) Obras de interferencia mínima: Comprende la zona adjunta a la obra, es decir, los espacios de circulación afectados. Dado que normalmente se intervienen espacios de circulación peatonal o de bajos volúmenes vehiculares, el plan de manejo deberá cubrir una distancia de aproximación en zona urbana hasta de 100 metros alrededor de la obra (o una cuadra alrededor de la obra) y de 500 m en carreteras.

b) Obras de interferencia moderada: Este tipo de obras comprende la zona adjunta y una zona de influencia indirecta, dado que tendrá tránsito vehicular y peatonal junto a las obras y por las restricciones de espacio utilizará vías alternas para los desvíos. La zona de influencia para la elaboración de los planes de manejo del tránsito comprende el área de las obras y el área que cubren las vías alternas que serán utilizadas para los desvíos del tránsito. Considerando la estructura de la malla vial de una ciudad se recomienda que para este tipo de obras el plan de manejo de tránsito debe cubrir un área alrededor de las obras de por lo menos un kilómetro en carreteras y de 500 metros en áreas urbanas (cinco cuadras alrededor o hasta donde se encuentren las vías colectoras o principales de los desvíos alternos).

c) Obras de interferencia alta o de gran impacto: Dado que este tipo de obras normalmente implica cierres para el tránsito vehicular y/o peatonal, se considera que el área de influencia del plan de manejo del tránsito comprende distancias superiores a las indicadas en los puntos anteriores.

Una vez definida la zona de influencia de la obra para el plan de manejo del tránsito se debe identificar características referentes al uso del suelo y la ubicación de sitios especiales.

4.7.4.3 Toma de información básica requerida para elaborar el plan de manejo de tránsito

Para elaborar el plan de manejo del tránsito se tendrán en cuenta las condiciones del tránsito vehicular y peatonal que prevalecen en la zona de influencia de las obras, especialmente en lo relacionado con las características físicas y de movilización.

La cantidad y detalle de los datos físicos y de tránsito que se tomen depende, en parte de la información disponible y de la magnitud de las interferencias previstas (mínimas, moderadas y altas).

Para casos de obras con interferencias altas en donde se requiera análisis detallados de los impactos y estimación de indicadores de operación, la toma de datos estará directamente relacionada con las herramientas y modelos de apoyo que se utilicen para evaluar el plan de manejo del tránsito.

Como ejercicio mínimo el profesional que elabora los planes de manejo de tránsito deberá revisar la información existente en estudios y proyectos y en especial para la zona de influencia de las obras.

4.7.4.4 Diseño del plan de manejo del tránsito. Para el diseño del plan del manejo del tránsito en la zona de influencia de las obras se deberá tomar en cuenta que se presentarán situaciones como las siguientes:

Mayor congestión en la zona de influencia de la obra, generada por nuevos y mayores conflictos en el tránsito vehicular.

Mayores riesgos de accidentes, tanto para los vecinos como para los usuarios de las vías en la zona de influencia. (Se destaca)

Incomodidades, especialmente para los vecinos del lugar de las obras, situación que se deriva en reclamos por parte de la comunidad.

Reclamos de los comerciantes por problemas de cargue y descargue de mercancías y por el acceso a estacionamiento de vehículos.

Reclamos de empresas y usuarios de transporte público por modificaciones en los recorridos de las rutas.

El diseño del plan de manejo del tránsito para las obras comprende como mínimo el desarrollo de los siguientes componentes:

a) Diagnóstico de las condiciones existentes: En la red vial del área de influencia de las obras se caracterizan las condiciones prevalecientes relacionadas con el inventario físico, el tránsito vehicular, el transporte público, los movimientos peatones y los dispositivos de regulación del tránsito.

Con estos elementos se procede a realizar el diagnóstico integral de las condiciones existentes en aspectos como:

Estado general del pavimento y drenajes en las vías (Se destaca)

Estado de la señalización vertical y horizontal de las vías (Se destaca)

Funcionamiento de los dispositivos de regulación del tránsito (Se destaca)

Indicadores básicos de operación del tránsito en las vías e intersecciones (relación volumen/capacidad, velocidad media, demoras, accidentalidad, etc.)

Restricciones por usos de suelo y sitios especiales

Restricciones especiales al tránsito (programa pico y placa, ciclovías, etc.)

b) Manejo del tránsito vehicular: Se deberán tomar en cuenta todos los aspectos que involucra la administración y gestión de la circulación vehicular. Se analizarán las características del proyecto y las condiciones de circulación que prevalezcan, de esta manera se podrán prever los conflictos que deberán afrontarse y definir los controles a las interferencias, que son inevitables en el desarrollo de las obras.

Las alternativas de manejo del tránsito en la zona de influencia de las obras buscan controlar los impactos negativos para la circulación vehicular que puedan derivarse, especialmente por la reducción en la capacidad, disminución de la velocidad e incomodidades a vecinos y usuarios de las vías.

c) Manejo del transporte público en zonas urbanas: Por la importancia que tiene el transporte público en la movilización de las personas en la ciudad, en los planes de manejo del tráfico se debe buscar la reducción en el impacto generado a este tipo de servicio. Entre las alternativas relacionadas con el transporte público y que es necesario considerar en el plan de manejo del tránsito están:

Uso de carriles o calzadas reversibles y contraflujos para no desviar las rutas.

Desvíos menores de las rutas. Se controla con la distancia máxima admitida por los usuarios.

Reubicación de paraderos de transporte público. La canalización de peatones y la ubicación de paraderos temporales son convenientes para garantizar la seguridad de las personas.

Solicitud a las empresas de reprogramación de los despachos.

La información a las empresas de transporte sobre el plan de manejo del tránsito debe coordinarse con la entidad responsable de la administración del transporte. La información a los usuarios por los medios y apoyada con los conductores de los vehículos de transporte público, disminuyen las reclamaciones de los usuarios.

d) Manejo de peatones: Los peatones son los más vulnerables en la vía, especialmente en la zona adjunta a las obras y en condiciones de tránsito alteradas, por lo tanto, se requiere que en los planes de manejo del tránsito se diseñen los elementos y dispositivos necesarios para dar la seguridad y accesibilidad necesarias. Así mismo, se debe tomar en cuenta que los peatones son los más difíciles de controlar en la vía. El manejo de peatones en la zona de influencia comprende aspectos como:

Señalización horizontal y vertical de pasos peatonales claramente establecidos.

Ajustes en los semáforos peatonales o habilitación de fases especiales para los peatones.

Implementación de cruces y senderos peatonales temporales debidamente señalizados.

En casos de alternativas de manejo del tránsito que involucran carriles o calzadas reversibles, o contraflujos, el plan de manejo de peatones incluye canalizaciones,

señalización e información abundante a los usuarios, dado que la experiencia muestra altos índices de accidentalidad para estas situaciones.

e) Manejo de vehículos pesados: El suministro de los materiales para la obra y el transporte de escombros, se deberá programar durante horas no pico del día y preferiblemente en horas nocturnas, con el fin de mitigar el impacto generado por la obra. Las restricciones de circulación a vehículos pesados en la zona y el tránsito de estos por los sitios de mayor conflicto, son de relevante importancia.

Igualmente deberá especificarse las condiciones para la movilización de la maquinaria de construcción, acorde con las normas del Código Nacional de Tránsito.

f) Señalización y adecuaciones temporales: Es necesario relacionar los aspectos más relevantes de ubicación, diseño, especificaciones y recomendaciones para la señalización en las obras.

El uso de señales improvisadas o fuera de las especificaciones, no permite controles a las autoridades y puede inducir a conductas equivocadas por parte de los usuarios de las vías. Los componentes más importantes de la señalización son:

Señalización de los desvíos.

Señalización en la obra (zona de transición, zona de obras y de final de obras)

Señalización de seguridad, considerando las condiciones de la obra, situaciones durante la noche y en condiciones atmosféricas adversas.

El plan de manejo del tránsito puede apoyarse en adecuaciones geométricas menores, tales como intercambiadores de calzada, canalizaciones, pasos peatonales y paraderos.

Las adecuaciones menores deben cumplir las especificaciones de diseño de los manuales, para evitar situaciones de riesgo y maniobras conflictivas y ante todo tener la señalización suficiente para su uso adecuado.

g) Información y divulgación del plan: La información y divulgación del plan de manejo del tránsito es muy importante, ya que permite que los usuarios tomen las precauciones respectivas y den el apoyo esperado. Esta deberá referirse a las condiciones del tránsito, a la obra y a la necesidad de apoyo y colaboración de la población. La información comprende tres etapas importantes:

Durante el período de ambientación de las obras: Se refieren a mensajes informativos y de sensibilización hacia la obra y colaboración de la ciudadanía.

Antes de las obras: Duración y tipo de obra, desvíos y precauciones a tomar.

Durante las obras: Desvíos y precauciones

La divulgación del plan de desvíos y apoyo necesario de la población puede realizarse a través de:

Vallas informativas

Pasavías

Avisos de prensa

Medios de comunicación (radio y televisión)

Volantes de información de la obra al inicio y finalización de la misma

Volantes de desvíos y cortes de servicios

Para las campañas de divulgación de las obras, podrán utilizarse los medios de comunicación masiva, con la debida preparación de los mensajes. Los folletos deben estar dirigidos a conductores de vehículos particulares y de servicio público y a los habitantes de la zona.

h) Atención a usuarios y habitantes de la zona: El plan de manejo del tránsito debe prever las incomodidades que la obra genera a los habitantes de la zona. La entidad responsable de la obra deberá poner a disposición de la ciudadanía los medios necesarios para recibir las quejas, reclamos y sugerencias como estrategia de veeduría. El plan de manejo del tránsito deberá considerar que suele ser necesario inducir a la población al comportamiento de la situación con la obra.

4.7.4.5 Puesta en marcha del plan de manejo del tránsito

El plan de manejo del tránsito necesita la definición de una estrategia para su puesta en marcha.

Son varios los aspectos que se deberán considerar para poner en funcionamiento el plan de manejo del tránsito en las obras, destacándose los siguientes:

Disponibilidad e instalación de los elementos para el plan: Actividad fundamental para evitar improvisaciones en campo.

Se deberá dar especial atención 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.

También se podrán generar altos grados de congestión si se improvisa en esta etapa de puesta en marcha del plan.

Coordinación de participantes en el plan: Conviene tener definida la forma de comunicación y el programa detallado de responsabilidades y compromisos de los responsables del plan.

Previsión para ajustes en campo del plan de manejo: Si bien, el plan de manejo del tránsito debe implementarse con anticipación al inicio de las obras, este plan debe ser flexible y su evolución deberá estar prevista, a través de los distintos estados progresivos de la obra, especialmente, cuando ésta ha sido programada para realizarse por etapas. (Se destaca)

En caso de ajustes significativos se requiere la presencia del ingeniero de tránsito que diseñó el plan inicial.

d) Seguimiento: Es fundamental hacerle un seguimiento al plan de manejo del tránsito durante las diferentes etapas de avance de la ejecución de la obra, con el fin de monitorear el tránsito vehicular y de acuerdo con ello tomar las medidas correctivas que fuesen necesarias para garantizar un eficaz funcionamiento de éste. Dichos correctivos que deberán ajustarse a los requerimientos y estado de avance de la obra y estarán relacionados con la implementación de señales o desvíos y la eliminación inmediata de aquellas señales o desvíos que ya cumplieron su función y que podrían causar confusión a los usuarios. (Se destaca)

Supervisión del plan de manejo de tránsito

Las autoridades de tránsito son las responsables de la revisión y aprobación de los planes de manejo del tránsito para obras que afecten la infraestructura vial. (Se destaca)

Para la aprobación del plan de manejo del tránsito se analizará si han intervenido todos los organismos involucrados en el proyecto.

Se debe entender la importancia de la interacción de quien elabora el plan con los diferentes organismos que intervengan o se vean afectados con el proyecto.

La entidad contratante dueña de la obra, es la responsable por los daños físicos y estructurales que se causen a las vías alternas utilizadas como desvíos provisionales durante la ejecución de las obras. (Se destaca)

XI. Una vez finalizadas las obras pactadas dentro del contrato de obra PAF-AFT-002-2012, cuyo objeto del mismo era ejecutado dentro del tramo de la calle 5 que del barrio San José conduce al Centro de la ciudad de Popayán -lugar donde tuvo ocurrencia el accidente de tránsito demandado-, la rehabilitación de la malla vial estaba a cargo de MOVILIDAD FUTURA S.A.S, por cuanto dicha vía estaba incluida dentro del Plan Estratégico de Transporte Público del municipio de Popayán.

XII. El joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS** antes de perder la vida, prestaba sus servicios como asistente técnico en el establecimiento de comercio “SERVICIO TECNICO DIGITAL EL GATO”, propiedad del familiar, William Alfady Meneses Franco. Producto de dicha actividad, lo percibido por **CARLOS MANUEL** lo destinaba para su propio sostenimiento, el de su compañera, **HEIMI JULIANA BOJORGE FLOR**, y para ayudar económicamente a sus padres **CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES** y **MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO**, con quienes convivía la joven pareja.

III DECLARACIONES Y CONDENAS:

Con base en los hechos descritos y fundamentos de derecho, atentamente solicito las siguientes o similares,

DECLARACIONES:

LA NACIÓN - **MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO; FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A -FINDETER-; MUNICIPIO DE POPAYÁN; ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE POPAYÁN – S.A. E.S.P; FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A.; FAGAR SERVICIOS 97 S.L SUCURSAL COLOMBIA** y **MOVILIDAD FUTURA S.A.S.**, son administrativamente responsables de todos los daños y perjuicios ocasionados a los Demandantes como consecuencia de la triste muerte del joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**, que tuvo lugar el 28 de diciembre de 2013 en la ciudad de Popayán.

En consecuencia, LA NACIÓN - **MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO; FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A -FINDETER-; MUNICIPIO DE POPAYÁN; ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE POPAYÁN – S.A. E.S.P; FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A.; FAGAR SERVICIOS 97 S.L SUCURSAL COLOMBIA** y **MOVILIDAD FUTURA S.A.S.**, deberán pagar a los Demandantes por conducto de su apoderado lo siguiente:

- **POR PERJUICIOS MATERIALES:** En la modalidad de **LUCRO CESANTE**, se debe a favor de **HEIMI JULIANA BOJORGE FLOR**, compañera, y a favor de **CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES** y

MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO, padres de **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**, la suma de DOSCIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE (\$200.000.000.00) o el equivalente liquidado en sumas de dinero que eventualmente se llegase a probar en el trámite del proceso, guarismo para el cual se ha de tener en cuenta la vida probable del joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS (+)** conforme a las tablas de mortalidad aprobadas por la superfinanciera, el salario que en vida devengaba y la actualización de la renta aplicando los índices de precios al consumidor.

- **POR PERJUICIOS MATERIALES:** En la modalidad de **DAÑO EMERGENTE**, se debe la suma de VEINTE MILLONES DE PESOS M/CTE (\$20.000.000.00) a **CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES** y **MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO**, quienes previo acuerdo con la señora Olga María Chaves Delgado Q.P.D., asumieron los gastos funerarios y demás diligencias que sobrevinieron por la muerte de su hijo, **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS (+)**.

Por este mismo concepto, esto es **DAÑO EMERGENTE**, se debe a **LORENA DEL CARMEN BOHORQUEZ** y a su hijo **CESAR ENRIQUE DEVIA BOHORQUEZ**, respectivamente, las sumas correspondientes a USD 842,98 y 1041,98 dólares, como resultado de los valores económicos en que debieron incurrir los demandantes para poder asistir al sepelio de la muerte de su familiar, **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS (+)**.

- **POR PERJUICIOS MORALES o PRETIUM DOLORIS:** Se debe a favor de CADA UNO DE LOS DEMANDANTES (**CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES; MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO; DANIEL ENRIQUE BOHORQUEZ VARGAS; RICAR LEONARDO BOHORQUEZ VARGAS; ANDREA STEFANIA BOHORQUEZ VARGAS; HEIMI JULIANA BOJORGE FLOR; WILSON ALFREDO VARGAS OSORIO; PAOLA ANDREA VARGAS OSORIO; SOLEDAD OSORIO SILVA; SANDRA XIMENA DELGADO CHAVES; CRISTIAN CAMILO MENESES DELGADO; BRUNA DEL PILAR BOHORQUEZ CHAVES; BRAYAN ESTIVEN HURTADO BOHORQUEZ; LORENA DEL CARMEN BOHORQUEZ CHAVES; JESUS FERNANDO DELGADO CHAVES; ANGIE LORENA HURTADO BOHORQUEZ; PATRICIA DEL SOCORRO BOHORQUEZ CHAVES; JOHANA CAROLINA MONTOYA BOHORQUEZ y CESAR ENRIQUE DEVIA BOHORQUEZ**) o a quien sus derechos representare al momento que quede en firme la providencia que ponga fin al presente proceso, el equivalente a CIEN (100) SMLMV en relación al profundo dolor, sufrimiento y trauma afectivo que se les ha ocasionado en consecuencia de la pérdida de su hijo, hermano, compañero, sobrino y primo, **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS (+)**.
- Por **DAÑO A LA SALUD:** Se debe INDIVIDUALMENTE a **CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES, MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO, DANIEL ENRIQUE BOHORQUEZ VARGAS, RICAR LEONARDO BOHORQUEZ VARGAS, ANDREA STEFANIA BOHORQUEZ VARGAS y HEIMI JULIANA BOJORGE FLOR**, o a quien sus derechos representare al momento que quede en firme la providencia que ponga fin al presente proceso, el equivalente a TRECIENTOS CINCUENTA (350) SMMLV en razón de haber resultados afectados anímica, emocional y **psicológicamente** como consecuencia de la repentina muerte del joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**, quien tras su pérdida generó en cada uno de los Demandantes un trastocamiento emocional y estrés postraumático que alteró de manera negativa la salud mental y las condiciones normales de vida de cada uno de ellos.
- **INTERESES:** Las sumas reconocidas en las condenas anteriores devengaran intereses de plazo y mora conforme a lo dispuesto por el Artículo 192 del Código de Procedimiento

Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, desde la ejecutoria del auto que apruebe la conciliación hasta su efectivo cumplimiento.

De conformidad con el artículo 1653 del C.C., todo pago se imputará primero a intereses.

Las Entidades demandadas darán cumplimiento a la sentencia que ponga fin al presente proceso dentro de los términos establecidos en el artículo 192 y S.S. del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

IV. DISPOSICIONES VIOLADAS Y CONCEPTO DE VIOLACION:

El artículo 2º de la Constitución Nacional, en el que se establece como obligación última y suprema de todas las autoridades de la República, la de proteger las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades.

De acuerdo con el artículo 90 de la Constitución Política, *“el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas”*. Al respecto, la Alta Corporación ha precisado que, aunque el ordenamiento jurídico no prevé una definición de daño antijurídico, éste hace referencia a *“la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho”*.

Ahora bien, la jurisprudencia ha afirmado respecto de la conducción de vehículos automotores, que los daños causados con ocasión de dicha actividad generan responsabilidad, cuando se comprueba el daño, la violación de las normas cuyo acatamiento hubiera evitado la producción del hecho dañoso y el nexo de causalidad entre la actuación u omisión de la administración y los perjuicios ocasionados⁸.

En el asunto particular se imputa responsabilidad de las entidades demandadas en relación con la muerte del joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**, quien falleciere el 28 de diciembre de 2013 como consecuencia de un accidente de tránsito que tuvo lugar cuando al desplazarse como parrillero de la motocicleta marca YAMAHA RX 115 de placas MSW-03, por la vía principal de la calle 5 con carrera 35 que del barrio San José conduce al Centro de la ciudad de Popayán, cayó luego de ser expulsado por el ciclomotor al momento en que el conductor de la motocicleta cayera tras intentar infructuosamente de evitar un profundo hueco que se hallaba sobre la vía; hueco ocasionado por el mal estado de la vía a raíz de las obras que se realizaban en varios sectores de la ciudad, en ejecución del contrato de obra PAF-AFT-002-2012 celebrado entre el **PATRIMONIO AUTÓNOMO FIDEICOMISO ASISTENCIA TÉCNICA – FINDETER, ADMINISTRADO POR FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A y FAGAR SERVICIOS 97 S.L SUCURSAL COLOMBIA**.

La construcción de obras en las vías públicas implica un sinnúmero de riesgos tanto para quienes intervienen en ellas como para terceros usuarios, riesgos que deben ser contrarrestados o, en lo posible, aminorados mediante el uso adecuado de señales preventivas que los adviertan. En el presente caso, la ejecución del contrato de obra PAF-AFT-002-2012 venía generando sobre la vía principal de la calle 5 de esta ciudad graves afectaciones en el estado óptimo de la vía,

⁷ Consejo de Estado, sentencia de 2 de marzo de 2000, expediente 11945, C.P. María Elena Giraldo Gómez.

⁸ Sobre el particular se puede consultar las sentencias de 9 de diciembre de 2011, expediente 22211, C.P. Stella Conto Díaz del Castillo; de 23 de junio de 2010, expediente 18376, C.P. Mauricio Fajardo Gómez; de 9 de junio de 2010, expediente 18078, C.P. MP Gladys Agudelo Ordóñez; de 26 de mayo de 2010, expediente 17635, C.P. Gladys Agudelo Ordóñez; de 18 de junio de 2008, expediente 16518, C.P. Ruth Stella Correa Palacio; y de 10 de diciembre de 2005, expediente 19968, C.P. Ruth Stella Correa Palacio.

ocasionando sobre la misma profundos huecos que se constituían en fuente única y principal de accidentes de tránsito, no obstante, el tramo de la calle 5 con carrera 35 de esta ciudad, lugar donde tuvo ocurrencia el accidente de tránsito en el que perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL**, no gozaba de señalización de ningún tipo, entiéndase como; señales transitorias, preventivas, informativas e incluso reglamentarias, que previnieran a los usuarios del mal estado de la vía y la ejecución de obras sobre la misma para evitar accidentes, como en efecto ocurrió; situación que en el caso particular demuestra, por parte de las enjuiciadas, el incumplimiento al “Manual de Señalización Vial⁹”, de donde se extrae que las señales preventivas tienen por objeto advertir sobre la existencia de calles o carreteras en construcción o sometidas a proceso de reparación o conservación para prevenir riesgos para los transeúntes.

V. MEDIOS PROBATORIOS:

5.1 Prueba Documental:

5.1.1 Poderes debidamente otorgados por los solicitantes:

CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES y MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO quienes actúan en nombre propio y en nombre y representación de su hijo menor **DANIEL ENRIQUE BOHORQUEZ VARGAS; RICAR LEONARDO BOHORQUEZ VARGAS; ANDREA STEFANIA BOHORQUEZ VARGAS; HEIMI JULIANA BOJORGE FLOR; WILSON ALFREDO VARGAS OSORIO; PAOLA ANDREA VARGAS OSORIO; SOLEDAD OSORIO SILVA; SANDRA XIMENA DELGADO CHAVES; CRISTIAN CAMILO MENESES DELGADO; BRUNA DEL PILAR BOHORQUEZ CHAVES** quien actúa en nombre propio y en nombre y representación de su hijo menor **BRAYAN ESTIVEN HURTADO BHORQUEZ; LORENA DEL CARMEN BOHORQUEZ CHAVES; JESUS FERNANDO DELGADO CHAVES; ANGIE LORENA HURTADO BOHORQUEZ; PATRICIA DEL SOCORRO BOHORQUEZ CHAVES; JOHANA CAROLINA MONTOYA BOHORQUEZ y CESAR ENRIQUE DEVIA BOHORQUEZ.**

5.1.2 Registros Civiles de Nacimiento pertenecientes a:

CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES, MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO, CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS (+), DANIEL ENRIQUE BOHORQUEZ VARGAS, RICAR LEONARDO BOHORQUEZ VARGAS, ANDREA STEFANIA BOHORQUEZ VARGAS, WILSON ALFREDO VARGAS OSORIO, PAOLA ANDREA VARGAS OSORIO, SANDRA XIMENA DELGADO CHAVES, CRISTIAN CAMILO MENESES DELGADO, BRUNA DEL PILAR BOHORQUEZ CHAVES, BRAYAN ESTIVEN HURTADO BHORQUEZ, ANGIE LORENA HURTADO BOHORQUEZ, LORENA DEL CARMEN BOHORQUEZ CHAVES, CESAR ENRIQUE DEVIA BOHORQUEZ, PATRICIA DEL SOCORRO BOHORQUEZ CHAVES, JOHANA CAROLINA MONTOYA BOHORQUEZ y JESUS FERNANDO DELGADO CHAVES.

5.1.3 Copia de los CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS -056 y 057- DE COOPERACIÓN TECNICA Y APOYO FINANCIERO, celebrados el 30 de noviembre de 2012 entre el MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO la FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A - FINDETER- y el MUNICIPIO DE POPAYÁN, con los cuales se pretendió aunar esfuerzos para apoyar la ejecución de las obras e interventoría del proyecto denominado “*Construcción de obras de optimización redes de acueducto para la primera etapa del sistema estratégico*”

⁹ Ver Ministerio de Transporte. “Manual de Señalización Vial” <https://www.mintransporte.gov.co/documentos.php?id=29>

de transporte público del municipio de Popayán y establecer las condiciones para hacer efectivo el Apoyo financiero de la Nación al municipio de Popayán.”. IMPRIMIRLOS

- 5.1.4** Oficio suscrito por la señora Ana María Cifuentes Patiño, Vicepresidente Técnico de la Financiera del Desarrollo – FINDETER, mediante el cual se sirve anexar copia del contrato de obra PAF-AFT-002-2012, suscrito entre Fiduciaria Bogotá S.A administradora y vocera del Patrimonio Autónomo Fidecomiso Asistencia Técnica – FINDETER y Fagar Servicios 97 S.L Sucursal Colombia, cuyo objeto del mismo era la “*CONSTRUCCIÓN OBRAS DE OPTIMIZACIÓN DE REDES DE ACUEDUCTO PARA LA PRIMERA ETAPA DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE POPAYÁN*”; e informar que para el 28 de diciembre de 2013, dicho contrato (PAF-AFT-002-2012) había avanzado en el estado físico de ejecución de las obras el 22.50%.

Adjunto al contrato de obra PAF-AFT-002-2012, se anexa informes de interventoría del contrato de obra en comento, los cuales fueron allegados en medio magnético (CD) por FINDETER.

- 5.1.5** Petición y respuestas de la misma proveniente del Acueducto y Alcantarillado de Popayán S.A. E.S.P. y de la Alcaldía Municipal de Popayán, mediante las cuales se informa que el contrato de obra pública celebrado en el año 2013, relacionado con la reposición de las redes de alcantarillado que se hallaban sobre el tramo de la calle 5 de esta ciudad que comunica barrios como San José, La Sombrilla y La María con el Centro, así como la interventoría de dichas obras, fueron contratadas directamente por FINDETER, y que una vez finalizadas las obras, la rehabilitación de la malla vial estría a cargo de MOVILIDAD FUTURA S.A.S.
- 5.1.6** Edición del periódico “Extra” del 30 de diciembre de 2013, donde se reporta el accidente de tránsito en el que perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**.
- 5.1.7** Edición del periódico “Diario Del Cauca” del 2 de enero de 2014, donde se reporta el accidente de tránsito en el que perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**, y de igual forma, se hace un reportaje sobre las malas condiciones de la malla vial del tramo de la calle quinta (generadora de graves accidentes) que comunica barrios como San José, La Sombrilla y La María con el Centro de la ciudad.
- 5.1.8** Copia de Informe Policial de Accidente de tránsito No. A0000004956 del 28 de diciembre de 2013, realizado como consecuencia del accidente de tránsito en el que perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**.
- 5.1.9** Álbum fotográfico tomado por el señor José Prado (testigo presencial de los hechos), donde se ilustra el lugar y condiciones de la vía donde tuvo ocurrencia el accidente tránsito en el que perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**.
- 5.1.10** Partes procesales de la investigación penal No. 190016000601201308434 (1846) adelantada por la Fiscalía 01-002 e delegada ante los Jueces Penales del Circuito para Menores, con ocasión del accidente de tránsito en el que perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**.
- 5.1.11** Certificado de Defunción No. 80841017-6 perteneciente a **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS (+)**.

- 5.1.12** Registro Civil de Defunción perteneciente al joven a **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS (+)**.
- 5.1.13** Historia clínica del joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS (+)**, expedida por el Hospital Susana López de Valencia E.S.E.
- 5.1.14** Historias clínicas de **MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO, DANIEL ENRIQUE BOHORQUEZ VARGAS, RICAR LEONARDO BOHORQUEZ VARGAS y HEIMI JULIANA BOJORGE FLOR.**
- 5.1.15** Contrato SF-2, Factura de Venta No. 4269 y Orden de Prestación de Servicios No. 08984; procedimientos en que debió incurrir la familia Bohorquez Vargas a fin de recibir los servicios funerarios que sobrevinieron por la muerte del joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS (+)**.
- 5.1.16** Tickets aéreos de la aerolínea Avianca, pertenecientes a **LORENA DEL CARMEN BOHORQUEZ** y a su hijo **CESAR ENRIQUE DEVIA BOHORQUEZ.**
- 5.1.17** Certificado de registro único tributario del establecimiento de comercio “SERVICIO TECNICO DIGITAL EL GATO”.
- 5.1.18** Certificado de existencia y representación legal de **MOVILIDAD FUTURA S.A.S.; FAGAR SERVICIOS 97 SL SUCURSAL COLOMBIA y FIDUCIARIA BOGOTA S.A..**

5.2 Prueba Documental (solicitada):

- 5.2.1 OFICIAR** a la Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas, para que con destino a este proceso se sirvan certificar si la señora **MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO** de c.c 34.564.367 de Popayán junto con su grupo familiar, se encuentran incluidos dentro del Registro Único de Víctimas como víctimas del conflicto.

Lo anterior a efectos de demostrar, aunado a las declaraciones testimoniales que se surtirán dentro del proceso, que el joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS (+)** ayudaba económicamente a sus padres **CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES y MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO**, dada la condición de vulnerabilidad y desplazamiento que soportaban.

- 5.2.2 OFICIAR** a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Popayán, para que con destino a este proceso se sirvan remitir copia del registro único tributario del establecimiento de comercio “SERVICIO TECNICO DIGITAL EL GATO”.
- 5.2.3 OFICIAR** a la Fiscalía 01-002 delegada ante los Jueces Penales del Circuito para Menores de esta ciudad, para que con destino a este proceso se sirvan allegar copia íntegra y auténtica de la investigación penal No. 190016000601201308434 (1846) adelantada por dicha Fiscalía con ocasión del accidente de tránsito en el que perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS.**
- 5.2.4 OFICIAR** a la **FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A -FINDETER-**, para que con destino a este proceso se sirva allegar copia íntegra y auténtica de los **CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS -056 y 057- DE COOPERACIÓN TECNICA Y APOYO FINANCIERO**, celebrados el 30 de noviembre de 2012 entre el **MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO** la **FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A -FINDETER-** y el **MUNICIPIO DE POPAYÁN.**

5.2.5 OFICIAR a la Alcaldía Municipal de Popayán, Cauca, a fin de que con destino de este proceso se sirva allegar toda la documentación relacionada con las actuaciones administrativas, peticiones, quejas o reclamaciones que la ciudadanía en general llegó a elevar ante la Administración Municipal, como consecuencia del defectuoso estado la malla vial de la ciudad, especialmente la del de tramo de la calle 5 con carrera 35 que del barrio San José conduce al Centro de la ciudad de Popayán, gravemente deteriorada como consecuencia de la ejecución del contrato de obra PAF-AFT-002-2012, cuyo objeto del mismo era la optimización de las redes de acueducto requeridas para la implantación y pavimentación de las vías de las rutas donde haría operación el Plan Estratégico de Transporte Público del municipio de Popayán.

Así mismo, la Alcaldía Municipal de Popayán, Cauca, se servirá allegar con destino a este proceso copia íntegra y auténtica del **Plan de Manejo de Tránsito** que debió estructurarse y ejecutarse con ocasión del contrato de obra PAF-AFT-002-2012.

5.3. Prueba Pericial (solicitada):

5.3.1 Comedidamente solicito se sirva designar a un perito idóneo, a fin de que tras una inspección, determine cuáles eran condiciones físicas, técnicas y estado de la vía de la calle 5 con carrera 35 que del barrio San José conduce al Centro de la ciudad de Popayán; lugar donde tuvo ocurrencia el accidente de tránsito en el que perdió la vida e joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**.

El dictamen hará un cálculo retrospectivo al mes de diciembre de 2013, teniendo en cuenta que esa fue la mensualidad y anualidad en la que dentro del accidente de tránsito que tuvo lugar en la calle 5 con carrera 35 que del barrio San José conduce al Centro de la ciudad de Popayán, perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**

Para lo anterior, el perito se basará en el Informe Policial de Accidente de tránsito No. A0000004956 del 28 de diciembre de 2013 y en el álbum fotográfico tomado por el señor José Prado, quien fotografió el lugar donde tuvo ocurrencia el accidente de accidente de tránsito en el que perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL**. Estas probanzas son aportadas al plenario como prueba.

Así mismo, de acreditar el perito que para el mes de diciembre de 2013 el tramo de la calle 5 con carrera 35 que del barrio San José conduce al Centro de la ciudad de Popayán, era intervenido o recientemente había sido intervenido en ejecución de algún tipo de obra civil determinando qué tipo de obra, señalará qué tipo de señales de tránsito se debieron aplicar para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía.

5.3.2 Sírvase designar a un perito idóneo, a fin de que determine bajo un estudio psicológico si **CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES, MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO, DANIEL ENRIQUE BOHORQUEZ VARGAS, RICAR LEONARDO BOHORQUEZ VARGAS, ANDREA STEFANIA BOHORQUEZ VARGAS y HEIMI JULIANA BOJORGE FLOR** sufren o sufrieron alguna afectación psíquica o psicológica, como consecuencia de la repentina muerte del joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**.

Para lo anterior, el perito valorará personalmente a los aquí demandantes y tendrá como base estudios que sobre la materia se hayan realizado al respecto, y en especial, valorará las historias clínicas de **MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO, DANIEL ENRIQUE BOHORQUEZ VARGAS, RICAR LEONARDO BOHORQUEZ VARGAS y HEIMI JULIANA BOJORGE FLOR**, aportadas al plenario como pruebas.

5.4. Prueba Testimonial:

5.4.1 Sírvase citar a las personas que en adelante se relacionaran, a fin de que depongan sobre los hechos relacionados con el accidente de tránsito que tuvo lugar el 28 de diciembre de 2013 en la calle 5 con carrera 35 que del barrio San José conduce al Centro de la ciudad de Popayán, y en el que perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**.

- José Prado
- Wilian David Lopez Rosales
- Hernan Alexander Montero Sanchez
- Geraldín Mosquera
- Fernando Ante

Al señor José Prado se le pondrá de presente el álbum fotográfico relacionado en el numeral **5.1.9**, a fin de que él se pronuncie sobre el mismo y reconozca las tomas fotográficas relacionadas en la probanza.

Las personas aquí mencionadas podrán ser citadas a través de la parte demandante.

5.4.2 Sírvase citar a las personas que en adelante se relacionaran, a fin de que depongan sobre los hechos sucedidos que tuvo lugar el 28 de diciembre de 2013 en los que perdió la vida el joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**, y en especial, sobre la afectación moral y psicológica que la repentina muerte de **CARLOS MANUEL** generó en sus padres, hermanos, compañera, abuela, tíos y primos.

- Ernesto Zúñiga Alomia
- Jonatan Fernando Cobo Guerrero
- Joana Andrea Vargas
- Yuly Amparo Fernández
- Paola Andrea Flor
- Julián Cano

Las personas aquí mencionadas podrán ser citadas a través de la parte demandante.

VI. JURAMENTO

Bajo la gravedad de juramento, afirmo que la señora **MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO** y los aquí convocantes, no han presentado demandas o solicitudes de conciliación relacionadas con los mismos hechos enunciados dentro del presente escrito conciliatorio.

VII. ESTIMACION RAZONADA DE LA CUANTIA:

La Ley 1437 de 2011, en su artículo 157, determina la competencia por razón de la cuantía, así:

Para efectos de competencia, cuando sea del caso, la cuantía se determinará por el valor de la multa impuesta o de los perjuicios causados, según la estimación razonada hecha por el actor en la demanda, sin que en ello pueda considerarse la estimación de los perjuicios morales, salvo que éstos últimos sean los únicos que se reclamen. En asuntos de carácter tributario, la cuantía se establecerá por el valor de la suma discutida por concepto de impuestos, tasas, contribuciones y sanciones.

Para los efectos aquí contemplados, cuando en la demanda se acumulen varias pretensiones, la cuantía se determinará por el valor de la pretensión mayor...”

En desarrollo del mandato legal, y como quiera que la presente demanda acumula varias pretensiones, me permito estimar razonadamente la cuantía en la suma de DOSCIENTOS VEINTICINCO MILLONES QUINIENTOS VEINTIDÓS MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$225.522.500.00) equivalentes a TRECIENTOS CINCUENTA (350) SMMLV, que corresponden a la pretensión mayor, siendo ésta la del perjuicio por concepto de **DAÑO A LA SALUD**, demandada así:

*Por **DAÑO A LA SALUD**: Se debe INDIVIDUALMENTE a **CARLOS ORLANDO BOHORQUEZ CHAVES, MARTHA ISABEL VARGAS OSORIO, DANIEL ENRIQUE BOHORQUEZ VARGAS, RICAR LEONARDO BOHORQUEZ VARGAS, ANDREA STEFANIA BOHORQUEZ VARGAS y HEIMI JULIANA BOJORGE FLOR**, o a quien sus derechos representare al momento que quede en firme la providencia que apruebe la presente conciliación, el equivalente a TRECIENTOS CINCUENTA (350) SMMLV en razón de haber resultados afectados anímica, emocional y **psicológicamente** con ocasión de la repentina muerte del joven **CARLOS MANUEL BOHORQUEZ VARGAS**, quien tras su pérdida generó en cada uno de los demandantes un trastocamiento emocional y estrés postraumático que alteró de manera negativa la salud mental y las condiciones normales de vida de cada uno de los accionantes.*

VIII. MEDIO DE CONTROL A INSTAURAR:

El Medio de Control a incoar sería el de REPARACION DIRECTA consagrada en el Artículo 140 del CEPACA -Ley 1437 de 2011-.

IX. DERECHO:

Acudo a ustedes de conformidad con lo dispuesto a la ley 640 de 2001 y la ley 1285 de 2009.

X. ANEXOS:

Téngase como anexos todos los documentos relacionados en el acápite de pruebas.

XI. NOTIFICACIONES:

- Al **MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO**, en la carrera 6 No. 8-77 de la ciudad de Bogotá, D.C.
- A la **FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A -FINDETER-**, en la calle 103 No. 19-20 de la ciudad de Bogotá, D.C.
- Al **MUNICIPIO DE POPAYÁN – CAUCA**, en la carrera 6 No. 4-21 Edificio CAM, Barrio Centro – Popayán, Cauca.
- Al **ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE POPAYÁN – S.A. E.S.P**, en la calle 3 No. 4-29 de la ciudad de Popayán, Cauca.

- A la **FIDUCIARIA BOGOTA S.A.**, en la calle 67 No. 7-37, piso 3, Bogotá D.C.
- A **FAGAR SERVICIOS 97 S.L SUCURSAL COLOMBIA** en la calle 98 No. 22-64 (of. 1009-1010) de la ciudad de Bogotá, D.C.; fagarcolombia@fagar.com; Tel. 57 16234300
- A **MOVILIDAD FUTURA S.A.S.**, en la calle 3 No. 8-58 de la ciudad de Popayán.
- A la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, para lo de su cargo, podrá ser notificada por intermedio de su Director, en la carrera 7 No. 75-66, piso 2 y 3, Bogotá D.C.

La parte Demandante:

- Por mi conducto, en la carrera 1CE No. 11-12, Barrio Moscopan, Popayán (Cauca); celulares 3163201242 – 3044333190; correo electrónico joseluisibarrap@gmail.com

Atentamente,

JOSE LUIS IBARRA PRADO

C.C. No. 1.061.713.933 de Popayán

T.P. No. 196486 del C. S. de la J.