

Medellín, abril 25 de 2022

Doctora

BIBIANA MARÍA LONDOÑO VALENCIA

Juez Sexta (6ª) Administrativa del Circuito de Manizales
E.S.D.

Radicado: 17001-33-39-006-2022-00004-00

Medio de control: Reparación directa

Demandantes: OVIDIO SALAZAR BOHÓRQUEZ y otros

Demandados: CONCESIÓN PACÍFICO III SAS, CONSORCIO ÉPSILON COLOMBIA; CONSORCIO CONSTRUCTOR PACÍFICO 3; INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS; AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL; MINISTERIO DE TRANSPORTE

Asunto: Contestación de demanda por parte de CONCESIÓN PACÍFICO TRES S.A.S. y CONSORCIO CONSTRUCTOR PACÍFICO TRES y sus integrantes

Alejandro Pineda Meneses, identificado con cédula de ciudadanía 71790864, abogado con tarjeta profesional 119394 del C. S. de la J. adscrito a la sociedad prestadora de servicios jurídicos **JVB ABOGADOS S.A.S.** identificada con NIT No. 901.016.600-8 apoderada de:

1. **CONCESIÓN PACÍFICO TRES S.A.S.** (en adelante LA CONCESIÓN) identificada con Nit 900.763.357-2, representada legalmente por **SANTIAGO PÉREZ BUITRAGO**,
2. **CONSORCIO CONSTRUCTOR PACÍFICO TRES** (en adelante EL CONSORCIO) identificado con el NIT 900.794.544-6, representado legalmente por **AIDA DEL CARMEN AMAYA MIRANDA**, con domicilio en Manizales y de sus integrantes:

contacto@jvbabogados.com

540 69 90

Carrera 43 B No. 16-95, Of. 214,
Ed. CCI, Medellín.

www.josevicenteblanco.com

- a. **CONSTRUCCIONES EL CONDOR S.A.** identificada con el NIT 890.922.447-4, con domicilio en Medellín representada legalmente por **JULIANA GIRALDO TORO**,
- b. **MHC INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES S.A.S.**, con domicilio en Bogotá; identificada con NIT 900.904.055-1, representada legalmente por **MARIO ALBERTO HUERTAS COTES**
- c. **CONSTRUCTORA MECO S.A.**, con domicilio en Bogotá; identificada con NIT 900.395.291-6, representada legalmente por **MARCO TULIO MÉNDEZ FONSECA**

Lo anterior conformidad con los respectivos poderes que me fueron otorgados para actuar, presento contestación a la demanda de la referencia, en los siguientes términos.

I. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS DE LA DEMANDA

AL HECHO PRIMERO. Es cierto.

AL HECHO SEGUNDO. Es cierto.

AL HECHO TERCERO. Es parcialmente cierto. Como el hecho se refiere a la totalidad de las obras del proyecto, hay que precisar que, dentro de las obligaciones de mejoramiento de la vía concesionada, la sociedad **CONCESIÓN PACÍFICO TRES S.A.S.** tiene la obligación contractual de acometer las obras, sea de manera directa o a través de terceros.

De manera concreta, las actividades que se ejecutaban en el tramo en el que se presentó el incidente de tránsito que ocurrió por culpa exclusiva del señor Ovidio Salazar, estaban siendo ejecutadas por parte del Consorcio Constructor Pacífico 3.

AL HECHO CUARTO. Es cierto.

AL HECHO QUINTO. Es cierto.

AL HECHO SEXTO. Es cierto.

AL HECHO SÉPTIMO. Es cierto.

AL HECHO OCTAVO. Es cierto.

AL HECHO NOVENO. Es cierto.

AL HECHO DÉCIMO. Lo narrado no le consta a mi poderdante y la redacción de este hecho, no permite hacer un análisis de fondo frente a lo que se trata de describir.

En el hecho se afirma que el señor Salazar Bohórquez “salió” de una planta concretadora, pero no se explica en qué tipo de vehículo se desplazaba el demandante en compañía de su esposa.

Sin embargo, de los demás hechos de la demanda, puede deducirse que el señor Salazar Bohórquez conducía una motocicleta, lo cual constituye una actividad peligrosa de conformidad con los lineamientos de la responsabilidad de los particulares. En este caso, es evidente que la actividad peligrosa desplegada por el demandante, aunado a la conducción imprudente del vehículo automotor, fueron la única causa eficiente del suceso que se narra en los hechos posteriores.

AL HECHO UNDÉCIMO. No le consta ni a **LA CONCESIÓN** ni a **EL CONSORCIO** el horario de trabajo del señor Salazar Bohórquez, toda vez que no tenía la calidad de empleador. Sin embargo, por el conocimiento directo que tiene el integrante del consorcio **MHC INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES S.A.S.**, se afirma que es cierto. Este reconocimiento no es relevante para el caso del asunto, toda vez que no se discuten asuntos relacionados con la relación laboral o culpa patronal.

AL HECHO DUODÉCIMO. No le consta directamente ni a **LA CONCESIÓN** ni a **EL CONSORCIO** la existencia del vínculo laboral. Sin embargo, por el conocimiento directo que tiene el integrante del consorcio **MHC INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES S.A.S.**, se afirma que es cierto. Este reconocimiento no es relevante para el caso del asunto, toda vez que no se discuten

asuntos relacionados con la relación laboral o culpa patronal, dado que la única causa eficiente del evento fue la conducción imprudente que ejecutaba el señor Salazar Bohórquez.

AL HECHO DECIMOTERCERO. Es cierta la existencia de controles de tránsito, aunque la ubicación exacta puede no coincidir con lo afirmado por el demandante. De todas maneras, lo que narra la parte demandante es una clara evidencia de que las actividades ejecutadas por cuenta y riesgo de la sociedad CONCESIÓN PACÍFICO TRES S.A.S. se ejecutaban teniendo en cuenta un protocolo de control de tránsito, ya que, con ocasión de los trabajos, las vías quedan habilitadas en un solo carril y, por ende, se requiere un control de acceso.

Este control de tránsito no solamente exige de los conductores la máxima diligencia y cuidado, sino que son de público conocimiento para las personas que transitan por el sector, pues cuentan con la suficiente señalización. Es de anotar que en la demanda se narra que el Sr. Salazar circulaba todos los días por la vía, lo que significa que conocía ampliamente la forma como se realizaba el manejo de tránsito en la vía y los sitios en los cuales estaban instalados los controles de tránsito.

AL HECHO DECIMOCUARTO. No es cierto. Si bien, la redacción del hecho no es precisa en cuanto a circunstancias de modo, tiempo ni lugar, se hace necesario aclarar que el día 21 de octubre de 2019 en horas de la tarde, ninguna de las personas encargadas del “pare y siga” que se denominan “paleteros” dieron vía de manera simultánea en los dos sentidos de un mismo carril.

De igual manera, tampoco es cierto que se haya presentado un “caos vehicular” en el sector, pues en el evento solamente un vehículo no acató las indicaciones de los “pare y siga” y este vehículo era la motocicleta conducida por el señor Salazar Bohórquez, quien al no acatar la señal se encontró con un vehículo que válidamente transitaba en la fila de vehículos que transitaban en dirección Chinchiná – Medellín.

Como se observa en el croquis de tránsito y en las demás pruebas que dan cuenta del incidente, la motocicleta no transitaba **en su sentido** con vehículos ni atrás ni adelante y, por el contrario, el vehículo con el que impactó **de frente** el señor Salazar Bohórquez venía en una fila de vehículos en sentido Chinchiná – Medellín.

La forma como ocurrieron realmente los hechos fue narrada por los auxiliares o controladores de tránsito Reginaldo Valencia Rangel y Diego Giraldo, en sendas declaraciones manuscritas que se aportan a esta contestación.

El primero de ellos explica que ese día estaba encargado del Pare y Siga ubicado en inmediaciones de Tres Puertas y que “el pare se encontraba a unos cuantos metros de la entrada a la planta por no bloquear la entrada y salida a las volquetas (sic) todo el personal de la empresa se nos tenía informado que debían respetar el pare. El señor Ovidio termina labores sale de la planta en su moto en ese momento el fluido de los vehículos se encontraba sentido Manizales Medellín por lo cual la entrada a la planta se encontraba en Pare. El señor bajo su responsabilidad sale en contravía se le comunica a los compañeros por radio acerca de la motocicleta un deber anunciar la volada en contravía cuando unos minutos después nos comunican del accidente en la Manuela km 7 con el señor Ovidio. Esto es lo que me consta con lo ocurrido”.

En sentido similar a la anterior es el contenido de la declaración escrita del Sr. Diego Giraldo que también se aporta a esta contestación. Acorde con lo anterior, es claro que lo afirmado en este hecho contradice la realidad de los hechos.

Para la fecha en que ocurrió el accidente – cuya causa fue la conducción imprudente y negligente del señor Salazar Bohórquez – se tenían trabajos de construcción de doble calzada en dicha ruta y efectivamente dando aplicación al PLAN DE MANEJO DE TRANSITO se daba paso provisional a los vehículos de manera alternada, con el sistema PARE-SIGA implementado y cuyas indicaciones desconoció el señor Salazar.

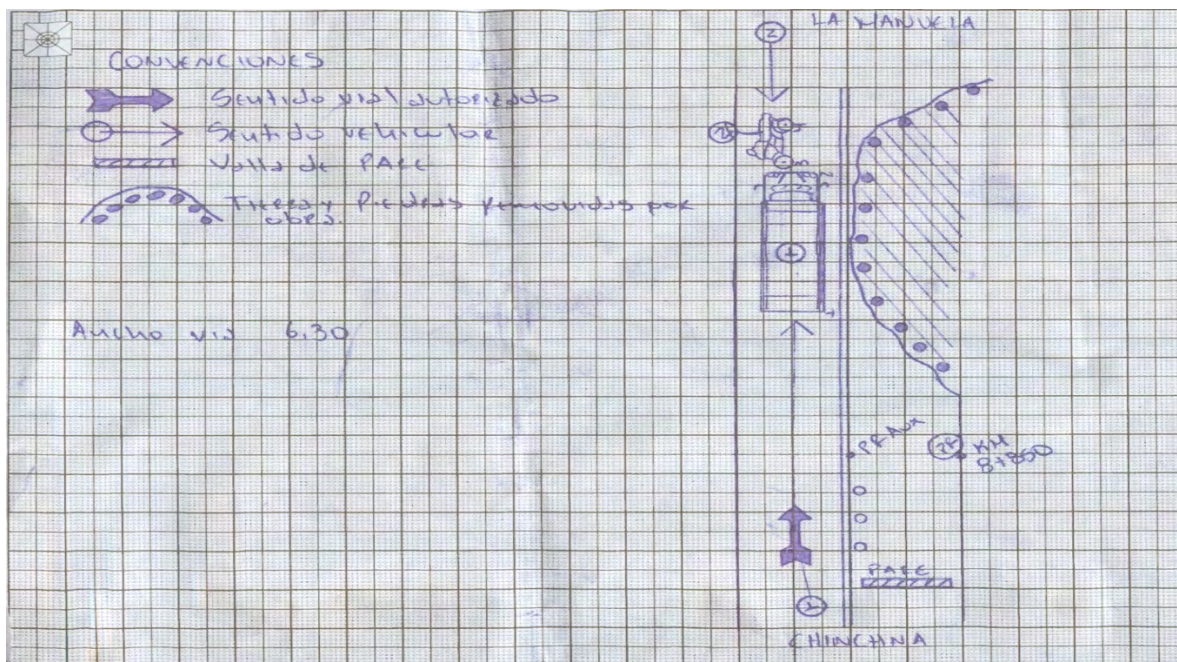
En el lugar se había implementado lo establecido PMT, “8.7. *TRÁNSITO EN CONTRAFLUJO EN UNA CALZADA EXISTENTE PARA PERMITIR LA CONSTRUCCIÓN DE UNA CALZADA NUEVA*” (Página 64 de 102)

AL HECHO DECIMOQUINTO. No es cierto. El señor Salazar Bohórquez no “venía liderando” ninguna fila de carros como se pretende presentar su imprudencia. El señor Salazar Bohórquez, como se dice en lenguaje coloquial, se “brincó” o no acató la señal de “pare y siga” y circuló por un carril que no estaba habilitado al tránsito y cuando ya circulaba por una parte donde era imposible transitar, no tuvo más remedio que invadir el carril de los vehículos que sí transitaban con la debida autorización y se vio obligado a frenar.

El señor Salazar Bohórquez no obedeció la señal de PARE impartida por el funcionario encargado de dar vía a los vehículos, situación que llevó a que se produjera el accidente y se encontrara con un vehículo que venía en contraflujo, este sí, siguiendo las indicaciones del personal de obra. Evidencia de la negligencia del conductor de la motocicleta, fue que ningún otro vehículo había avanzado en el mismo sentido de la motocicleta antes o después de la misma.

Como adicionalmente, el señor Salazar Bohórquez conducía la motocicleta a más de 30 Km/h sabiendo que se trataba de una vía en obras, no alcanzó a frenar e impactó un vehículo que transitaba por el carril habilitado, ni de primero ni de último en la fila de vehículos.

Lo anterior queda corroborado con el croquis levantado por la policía de carreteras:



La siguiente es una recreación de la escena del accidente, la cual es concordante con el croquis de tránsito:



En la siguiente fotografía que fue tomada por personal de LA CONCESIÓN el día del suceso, se observa la posición en la que colisionó la motocicleta conducida por Salazar Bohórquez respecto al camión.

Podrá evidenciarse que no fue un impacto frontal como lo quiere hacer ver el demandante, sino que se trató de un impacto lateral, explicado por el actuar imprudente y en contraflujo del demandante:



AL HECHO DECIMOSEXTO. No es cierto. Sobre el carril habilitado para el tránsito – que fue imprudentemente invadido sin autorización por el señor Salazar Bohórquez – no había escombros que impidieran la circulación o la adecuada maniobra de los vehículos, evidencia de lo cual es la inexistencia de otros eventos en ese mismo tramo en el mismo día.

En este punto, se hace necesario llamar la atención de que no solamente se conducía una motocicleta de manera imprudente y con parrillero, sino que una vez desobedecida al orden de pare y siga y la señalización de la vía e invadido un carril no habilitado para el tránsito, sino que, las circunstancias climáticas en las que se presentó la conducción imprudente exigían una diligencia mayor para el conductor de la motocicleta.

AL HECHO DECIMOSÉPTIMO. No es cierto. El señor Salazar Bohórquez invadió un carril no habilitado para tránsito y, al verse obligado a frenar sufrió una caída, no solo por el lodo generado por la lluvia y la tierra que obviamente se encuentra presente en una vía en construcción, sino por llevar una velocidad superior a 30 Km/h en un área en obras. No se trató de un “volcamiento” como se menciona en el hecho, sino de una caída derivada del actuar imprudente en el ejercicio de una actividad peligrosa por parte del conductor de la motocicleta.

La forma como realmente ocurrió el accidente fue narrado por el testigo presencial Pablo Cesar Molina, de la siguiente manera: *“el día 21 de octubre de 2019 me encontraba estacionado en la intersección de La Manuela, aproximadamente a las 18:00, mi vehículo estaba ubicado en sentido trespuertas-chinchina esperando que terminara de pasar los vehículos que circulaban en sentido chinchina-trespuestas, el cual en ese momento era el sentido de la vía, unos minutos más tarde luego de estar estacionado pasa por un lado un motociclista el cual circulaba en contra flujo omitiendo la señal de pare del auxiliar ubicado en el km 3 y al intentar meterse en contra flujo choca con un tracto camión ocasionando el accidente”* (ver declaración manuscrita del Sr. Pablo Cesar Molina)

Como se desprende del informe de tránsito elaborado por el agente de policía que atendió el accidente, el señor Salazar Bohórquez hizo caso omiso de la señal de pare y, efectuó la maniobra peligrosa de transitar en motocicleta de manera imprudente, negligente y con un serio indicio de exceso de velocidad adicional, el cual se deriva del análisis del croquis.

Hay que tener en cuenta que la orden de PARE o SIGA se da a través de las paletas o señales y que corresponden a esta imagen:



Fuente: Ministerio de Transporte. “Manual de Señalización Vial”. Bogotá, Colombia. 2015

Como puede observarse, el funcionario regulador del tráfico manipula la paleta para dar la orden de pare o siga.

Lo único que está probando con un informe de accidente de tránsito, es que el señor Salazar Bohórquez hizo caso omiso de la señalización que indicaba parar y siguió por la

vía, como si no fuera suficiente, a una velocidad superior a los 30 Km/h, pues de haber guardado el límite impuesto por las señales el accidente no se hubiera producido, aún con su conducta imprudente de hacer caso omiso de una señal de “pare”.

No hubo ningún otro vehículo que estuviera circulando en la misma dirección que la moto accidentada, lo que es indicio de que el señor Salazar Bohórquez no recibió una mala indicación, sino que no acató una instrucción de pare. De haberse presentado una incongruencia en el manejo de las paletas, otros automotores habrían colisionado.

Es importante que el Juzgado tenga claro que este PLAN DE MANEJO DE TRANSITO es socializado con la comunidad de la zona donde va a implementarse. Este Plan de Manejo de Tránsito es aprobado por la interventoría del proyecto antes de su implementación y las señales de “pare y siga” por personal de obra, es un hecho notorio en la vía y en todas las carteras del país en las que se llevan a cabo actividades de mantenimiento y/o mejoramiento vial, pues es evidente que cualquier vía nacional, esté o no concesionada, es susceptible de estas actividades.

AL HECHO DECIMOCTAVO. No le consta a mi poderdante. Sin embargo, de la prueba documental aportada se evidencia que la consecuencia del actuar imprudente del conductor de la motocicleta, le ocasionó la fractura abierta a la que hace referencia.

AL HECHO DECIMONOVENO. No es cierto. Detrás del señor Salazar Bohórquez no venían ningunos compañeros de trabajo, pues ellos no invadieron el carril como sí lo hizo el demandante. Como en el sitio se ejecutaban actividades, el personal de la obra concurrió a auxiliar al señor Salazar Bohórquez.

AL HECHO VIGÉSIMO. Es cierto que se hizo presente la auxiliar de Seguridad y Salud en el Trabajo por pedido del personal que se encontraba ejecutando la obra.

AL HECHO VIGÉSIMO PRIMERO. Es cierto que la ambulancia habilitada por la sociedad concesionaria se hizo presente en el sitio dentro de los términos estipulados en los protocolos de atención de emergencia. Frente a la imputación de que la misma se tardó “45 minutos”, esto deberá ser objeto de prueba por quien así lo indicó.

El sistema denominado Control PARE / SIGA, está contenido en el numeral 5.2.5.5 del PMT(páginas 38 y siguientes de 102). Del plan, extracto lo siguiente:

“Por medio de este sistema de control de tránsito, el derecho de paso alternado es otorgado por los Auxiliares de Tránsito utilizando la paleta portátil PARE / SIGA.



Fuente: Ministerio de Transporte. “Manual de Señalización Vial”. Bogotá, Colombia. 2015

5.2.5.5.1 Señal PARE / SIGA

La señal tiene forma circular con un diámetro de 45 cm, y debe estar unida a una paleta (bastón) de un largo que asegure en una posición vertical de tal manera que la parte inferior de la señal esté a 1,6 m de elevación.

El tablero debe ser indeformable por la acción del viento u otros factores y construido con material retrorreflectivo tipo IV o de características de retrorreflexión superiores y sus colores de fondo son verde en la cara que contiene la palabra SIGA y rojo en aquella que lleva la leyenda PARE, mientras que ambos textos y orlas son blancos

5.2.5.5.2 Operación del Sistema PARE/SIGA

Duración del derecho de paso

La duración del derecho de paso en cada sentido de circulación debe ser determinada sólo por uno de los Auxiliares de Tránsito, el que tiene la misión de coordinar los movimientos vehiculares y es responsable de la operación general. Las orientaciones para esta operación serán dadas por el responsable del PMT.

Uso de sistema de comunicación

Cuando no exista visibilidad directa entre los Auxiliares de Tránsito, lo que puede ocurrir durante la noche, ante la presencia de neblina y en otros casos de visibilidad reducida, se deben utilizar equipos de radiotelefonía u otros que garanticen la comunicación entre ellos.

5.2.6 Elementos para aumentar la visibilidad de trabajadores y vehículos

Se utilizan para asegurar que los trabajadores y vehículos de la obra sean distinguidos y percibidos apropiadamente por los conductores en cualquier momento.

5.2.6.1 Uniforme de los auxiliares de tránsito

Los trabajadores que desempeñen labores de Auxiliar de Tránsito deben usar las siguientes prendas:

- Chaleco que cumpla las especificaciones del Manual de Señalización sobre vestimenta de alta visibilidad*
- Casco de color naranja, con una franja horizontal retrorreflectante blanca en la parte trasera y delantera. Estas franjas deben ser de 10 cm de largo por 5 cm de ancho.*

Más adelante se encuentra regulado el tema del “TRÁNSITO EN CONTRAFLUJO EN UNA CALZADA EXISTENTE PARA PERMITIR LA CONSTRUCCIÓN DE UNA CALZADA NUEVA” (numeral 8.7, páginas 67 y siguientes de 102), aplicable en ese caso pues la Concesión estaba construyendo una doble calzada en el sitio donde ocurrió el accidente. Se extracta lo siguiente:

8.7.1 Objetivo

Establecer la ubicación de la señalización necesaria para la utilización de un carril en contraflujo de un tramo de una calzada existente para permitir la construcción de una calzada nueva, dentro de la ejecución de las intervenciones de construcción de vía nueva previstas y organizar el tránsito tanto peatonal como vehicular en la zona de obra.

8.7.2 Aplicación del esquema

Este esquema se utilizará en las zonas de obras en las Unidades Funcionales que componen el corredor concesionado, cuando se adelanten obras de construcción de segunda calzada y ya se encuentre construida una de las calzadas o bien cuando se va a realizar la ampliación del corredor a segunda calzada.

8.7.3 Esquemas tipo de señalización para el cierre de un carril

En la Figura 24, se presentan el esquema para el manejo del tránsito en contraflujo en una calzada existente para facilitar la construcción de una segunda calzada.

8.7.4 Cantidad de señales y elementos para el control del tránsito, requeridas para la aplicación del presente esquema

En la Tabla 15 se indica la cantidad de señales verticales y elementos de canalización requeridos, para el presente esquema para el manejo del tránsito (inicio y fin de obras).

Tabla 15. Señalización requerida para el esquema de manejo del tránsito en contraflujo en un tramo de una calzada existente, para la construcción de una segunda calzada.					
No.	Elemento		Tipo	Unidad	Cantidad
1	SP01		Señal preventiva	Unidad	6
2	SP05		Señal preventiva	Unidad	1
3	SP06		Señal preventiva	Unidad	1
4	SI07		Señal informativa	Unidad	1
5	SI07		Señal informativa	Unidad	1
6	SI03		Señal informativa	Unidad	2
7	SR30		Señal reglamentaria	Unidad	2
8	SRO03		Señal reglamentaria	Unidad	1
9	Canalizador		Delineadores Tubulares	Módulo por 3	3 delineadores por
			Compuestos		cada 6 m
10	Barricada		Barricada de listones	Unidad	4
11	Flecha luminosa		Flecha destellante	Panel	2

Fuente: Ministerio de Transporte, "Manual de Señalización Vial". Bogotá, Colombia, 2015.

En resumen el sistema Pare y Siga se explica así:

Es una ubicación geográfica de dos sitios extremos dentro de una actividad de obra intermedia en ese punto. Se define con una ubicación de dos personas denominadas paleteros quienes se ubican en los extremos, estos sitios tienen una señalización establecida dentro del Manual de Señalización el cual determina una aproximación. Adicionalmente tiene una zona intermedia con ubicación de conos que delimita la protección a las personas que realizan la labor.

El pare y siga se realiza en sincronía entre los paleteros por medio de radio de comunicación en el cual se da habilita el tránsito en un solo sentido de la vía, una vez se descongestiona un sentido se habilita el sentido contrario.

Es importante advertir que el manual de señalización establece la señalización preventiva a instalar y la velocidad máxima la cual es de 30 km dentro del PMT. Los vehículos que transitan por el corredor vial deben respetar las indicaciones de los paleteros, en caso de no hacerlo se genera un riesgo para el usuario pues pueden colisionar con los vehículos habilitados en el sentido contrario, que fue lo que ocurrió en este caso.

AL HECHO VIGÉSIMO SEGUNDO. Es cierto.

AL HECHO VIGÉSIMO TERCERO. Es cierto. Si bien, se presentó un error en la transcripción del sitio, el informe de policía revela la realidad de la causa del incidente, que no es otra que el actuar imprudente y falta de pericia del señor Salazar Bohórquez.

AL HECHO VIGÉSIMO CUARTO. No es cierto. En la respuesta del 6 de septiembre se transcribe lo consignado en el informe de tránsito, sin que sea relevante para el esclarecimiento de los hechos, el error en la transcripción del sitio del accidente.

AL HECHO VIGÉSIMO QUINTO. Es cierto.

AL HECHO VIGÉSIMO SEXTO. Es cierto.

AL HECHO VIGÉSIMO SÉPTIMO. Es cierto, pero no se entiende la razón por la cual se enfatiza el carácter de empleador que tenía MHC frente al demandante puesto que no estamos en presencia de una demanda laboral.

AL HECHO VIGÉSIMO OCTAVO. No es un hecho sino una apreciación de quien redacta la demanda correspondiente a lo que él considera son obligaciones de la parte concesionaria y no es más que una opinión.

AL HECHO VIGÉSIMO NOVENO. No es un hecho sino una apreciación de quien redacta la demanda que corresponde a lo que deberá dilucidar el Despacho. Sin embargo, es claro que la ejecución de las actividades de ejecución de obra en el tramo en el que se presentó el accidente, el carril habilitado alternadamente para el tránsito en uno y otro sentido estaba habilitado para la circulación segura de vehículos, en los términos estipulados por el Código Nacional de Tránsito.

AL HECHO TRIGÉSIMO. No es cierto. El integrante de EL CONSORCIO, MHC CONSTRUCCIONES llevó a cabo una investigación en la que se pudo concluir

que la causa del accidente fue que el señor Salazar Bohórquez no acató las indicaciones de los “pare y siga” e invadió un carril no habilitado para el tránsito y al intentar frenar se impactó contra otro vehículo que transitaba en sentido contrario por el único carril habilitado para el tránsito. Para acreditar lo anterior, se anexan las declaraciones emitidas por los señores Reginaldo Valencia Rangel, Diego Giraldo y Pablo Cesar Molina quienes pudieron constatar la realidad de los hechos, entre otros documentos que se anunciarán en el capítulo de las pruebas

AL HECHO TRIGÉSIMO PRIMERO. No es un hecho sino una apreciación de quien redacta la demanda correspondiente a lo que él considera son obligaciones de la parte concesionaria y no es más que una opinión. Adicionalmente debe reiterarse que no es cierto. Además, debe presumirse que el Sr. Ovidio Salazar conocía las normas de tránsito, para lo cual no era necesaria ninguna capacitación especial que debiera ser realizada los demandados y a favor suyo y de la comunidad en general, en especial en lo que tiene que ver con la prelación de las señales de tránsito.

AL HECHO TRIGÉSIMO SEGUNDO. No es un hecho sino una apreciación de quien redacta la demanda correspondiente a lo que él considera son obligaciones de la parte concesionaria y no es más que una opinión. Adicionalmente debe reiterarse que no es cierto.

Llama la atención la confesión que hace el apoderado del Sr. Salazar Bohórquez en el sentido de que este carecía de conceptos elementales de cultura vial y que era necesario que, a pesar de contar con licencia de conducción, requiriera alguna capacitación especial para entender las instrucciones que le diera un auxiliar de tránsito a través de las señales de PARE o SIGA que se utilizan en los sitios de control vial. Adicionalmente, y tal como se confiesa en el hecho 33, el Sr Salazar Bohórquez transitaba por la vía diariamente desde el año 2016, lo que significa que tenía porque conocer las condiciones de la vía, los riesgos existentes y las medidas de seguridad y autocuidado que debía atender, sin que pudiera predicarse que su imprudencia se debió a la falta de procesos de educación vial-

AL HECHO TRIGÉSIMO TERCERO. No le consta a mi poderdante. Sin embargo, dada la manifestada calidad de empleado de uno de los integrantes del Consorcio Constructor, puede presumirse que es cierto lo afirmado. Además, esta afirmación constituye una confesión del conocimiento del estado de la vía, de los riesgos generados por la circulación de una vía en proceso de construcción, de la necesidad de atender las indicaciones de los controladores de tránsito a través de las señales de PARE

y SIGA y de las medidas de autocuidado que, como usuario de la vía, debería adoptar al circular por ella.

AL HECHO TRIGÉSIMO CUARTO. Este hecho entra en abierta contradicción con lo afirmado en el hecho DUODÉCIMO de la demanda en el que se dice que *“El señor OVIDIO SALAZAR BOHORQUEZ laboraba para la empresa MHC INGENIERÍA DE OBRAS CIVILES S. A. S. desde el año 2012 y desempeñó sus funciones en turnos rotativos los cuales iban desde las 5 am hasta las 10pm u otros entre las 7 am a las 5 pm.”*

AL HECHO TRIGÉSIMO QUINTO. Es cierto. Sin embargo, tal situación no tiene trascendencia ni relevancia para los efectos del proceso.

AL HECHO TRIGÉSIMO SEXTO. No es un hecho sino una apreciación de quien redacta la demanda correspondiente a lo que él considera son obligaciones de la parte concesionaria y no es más que una opinión. Adicionalmente debe reiterarse que no es cierto, pues ni la responsabilidad del Concesionario ni la del mismo Estado es objetiva en la medida que la causa eficiente del daño sea el actuar imprudente del afectado en ejercicio de una actividad peligrosa.

En el presente caso, en vez de una supuesta violación a las obligaciones contractuales, lo que existió fue realmente una vulneración al deber de cuidado que es exigible a todo conductor por el artículo 55 del Código Nacional de Tránsito Terrestre que estipula que *“toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito”*.

AL HECHO TRIGÉSIMO SÉPTIMO. La redacción de este hecho no cumple con los requisitos de claridad y precisión que exige la norma procesal, toda vez que se trata de una afirmación abierta y descontextualizada que no guarda relación con la línea de tiempo que se menciona. Adicionalmente, la parte actora no precisa de donde se desprende el supuesto deber de suministrarle específicamente a sus poderdantes información clara y específica sobre el mantenimiento vial desarrollado por el concesionario durante las diferentes etapas del vínculo contractual.

AL HECHO TRIGÉSIMO OCTAVO. No es un hecho sino un reconocimiento del desconocimiento de circunstancias probatorias cuya carga le corresponden a la parte demandante.

AL HECHO TRIGÉSIMO NOVENO. Es cierto que, de conformidad con el plan de manejo ambiental del contrato de concesión se da limpieza a la vía en el carril habilitado para el tránsito.

AL HECHO CUADRAGÉSIMO. No es cierto, las causas del incidente de tránsito fueron las siguientes:

1. La ejecución de una actividad peligrosa como es la conducción de un vehículo automotor.
2. La falta de acatamiento a la señalización vertical y horizontal respecto a obras y trabajos en la vía
3. La falta de acatamiento a la señal visible de “pare y siga” del conductor de la motocicleta que lo hizo invadir una vía no autorizada para el tránsito y la consecuente invasión del carril que en ese momento se habilitó para la circulación de vehículos en sentido contrario.
4. La conducción de una vía con factores climáticos adversos y con una velocidad superior a 30 km/h en sitios intervenidos con obras.

AL HECHO CUADRAGÉSIMO PRIMERO. Es cierto.

AL HECHO CUADRAGÉSIMO SEGUNDO. No es un hecho y por ende no merece pronunciamiento ni invalida la prueba del cumplimiento al cumplimiento a las obligaciones ambientales por parte de LA CONCESIÓN.

Sin embargo, debe precisarse que la certificación del Interventor mencionada en el hecho 41, es prueba suficiente del cumplimiento de las obligaciones contractuales.

AL HECHO CUADRAGÉSIMO TERCERO. No es un hecho sino una apreciación de quien redacta la demanda correspondiente a lo que él considera son obligaciones de la parte concesionaria y no es más que una opinión. Adicionalmente debe reiterarse que no es cierto.

AL HECHO CUADRAGÉSIMO CUARTO. Es cierto.

AL HECHO CUADRAGÉSIMO QUINTO. Es cierto, e incluso se aportan a esta contestación las declaraciones de los señores Reginaldo Valencia y Diego Giraldo sobre las circunstancias antecedentes al accidente y sobre la imprudencia en que incurrió el Sr. Salazar Bohórquez.

AL HECHO CUADRAGÉSIMO SEXTO. No es cierto, las causas del incidente de tránsito fueron las siguientes:

1. La ejecución de una actividad peligrosa como es la conducción de un vehículo automotor.
2. La falta de acatamiento a la señalización vertical y horizontal respecto a obras y trabajos en la vía
3. La falta de acatamiento a la señal visible de “pare y siga” del conductor de la motocicleta que lo hizo invadir una vía no autorizada para el tránsito y la consecuente invasión del carril que en ese momento se habilitó para la circulación de vehículos en sentido contrario.
4. La conducción de una vía con factores climáticos adversos y con una velocidad superior a 30 km/h en sitios intervenidos con obras.

AL HECHO CUADRAGÉSIMO SÉPTIMO. No es cierto. El 1 día 21 de octubre de 2019 en horas de la tarde, ninguna de las personas encargadas del “pare y siga” que se denominan “paleteros” dieron vía de manera simultánea en los dos sentidos de un mismo carril.

Como se observa en el croquis de tránsito y en las demás pruebas que dan cuenta del incidente, la motocicleta no transitaba **en su sentido** con vehículos ni atrás ni adelante y, por el contrario, el vehículo con el que impactó **de frente** el señor Salazar Bohórquez venía en una fila de vehículos en sentido Chinchiná – Medellín.

Al respecto nos remitimos a la declaración del testigo Pablo Molina, quien presencié el accidente y explicó en detalle las circunstancias en que este ocurrió (ver respuesta al hecho 17).

El señor Salazar Bohórquez, como se dice en lenguaje coloquial, se “brincó” o no acató la señal de “pare y siga” y circuló por un carril que no estaba habilitado al tránsito y cuando ya circulaba por una parte donde era imposible transitar, no tuvo más remedio

que invadir el carril de los vehículos que sí transitaban con la debida autorización y se vio obligado a frenar.

Como adicionalmente, el señor Salazar Bohórquez conducía la motocicleta a más de 30 Km/h sabiendo que se trataba de una vía en obras, no alcanzó a frenar e impactó un vehículo que transitaba por el carril habilitado, ni de primero ni de último en la fila de vehículos.

Sobre el carril habilitado para el tránsito – que fue imprudentemente invadido sin autorización por el señor Salazar Bohórquez – no había escombros que impidieran la circulación o la adecuada maniobra de los vehículos, evidencia de lo cual es la inexistencia de otros eventos en ese mismo tramo en el mismo día.

En este punto, se hace necesario llamar la atención de que no solamente se conducía una motocicleta de manera imprudente y con parrillero, sino que una vez desobedecida al orden de pare y siga y la señalización de la vía e invadido un carril no habilitado para el tránsito, sino que, las circunstancias climáticas en las que se presentó la conducción imprudente exigían una diligencia mayor para el conductor de la motocicleta.

El señor Salazar Bohórquez invadió un carril no habilitado para tránsito y, al verse obligado a frenar sufrió una caída, no solo por el lodo y la lluvia sino por llevar una velocidad superior a 30 Km/h en un área en obras.

AL HECHO CUADRAGÉSIMO OCTAVO. No es cierto. El 1 día 21 de octubre de 2019 en horas de la tarde, ninguna de las personas encargadas del “pare y siga” que se denominan “paleteros” dieron vía de manera simultánea en los dos sentidos de un mismo carril.

Como se observa en el croquis de tránsito y en las demás pruebas que dan cuenta del incidente, la motocicleta no transitaba **en su sentido** con vehículos ni atrás ni adelante y, por el contrario, el vehículo con el que impactó **de frente** el señor Salazar Bohórquez venía en una fila de vehículos en sentido Chinchiná – Medellín.

El señor Salazar Bohórquez, como se dice en lenguaje coloquial, se “brincó” o no acató la señal de “pare y siga” y circuló por un carril que no estaba habilitado al tránsito y cuando ya circulaba por una parte donde era imposible transitar, no tuvo más remedio

que invadir el carril de los vehículos que sí transitaban con la debida autorización y se vio obligado a frenar.

Como adicionalmente, el señor Salazar Bohórquez conducía la motocicleta a más de 30 Km/h sabiendo que se trataba de una vía en obras, no alcanzó a frenar e impactó un vehículo que transitaba por el carril habilitado, ni de primero ni de último en la fila de vehículos.

Sobre el carril habilitado para el tránsito – que fue imprudentemente invadido sin autorización por el señor Salazar Bohórquez – no había escombros que impidieran la circulación o la adecuada maniobra de los vehículos, evidencia de lo cual es la inexistencia de otros eventos en ese mismo tramo en el mismo día.

En este punto, se hace necesario llamar la atención de que no solamente se conducía una motocicleta de manera imprudente y con parrillero, sino que una vez desobedecida al orden de pare y siga y la señalización de la vía e invadido un carril no habilitado para el tránsito, sino que, las circunstancias climáticas en las que se presentó la conducción imprudente exigían una diligencia mayor para el conductor de la motocicleta.

El señor Salazar Bohórquez invadió un carril no habilitado para tránsito y, al verse obligado a frenar sufrió una caída, no solo por el lodo y la lluvia sino por llevar una velocidad superior a 30 Km/h en un área en obras.

AL HECHO CUADRAGÉSIMO NOVENO. No es cierto. El día 21 de octubre de 2019 en horas de la tarde, ninguna de las personas encargadas del “pare y siga” que se denominan “paleteros” dieron vía de manera simultánea en los dos sentidos de un mismo carril.

En este punto de la respuesta, se puede hacer el análisis del nexo de causalidad del accidente, pues:

- (i) No hay contribución alguna de LA CONCESIÓN, EL CONSORCIO o sus integrantes y en el sitio del accidente se tenía un plan de manejo de tránsito aprobado e implementado.
- (ii) Hubo una primera y eficiente contribución causal del señor Salazar Bohórquez, quien desatendió una señal de pare, como quedó en evidencia en el informe de la autoridad de tránsito y como se evidencia por la inexistencia

- de otros vehículos delante o detrás de la motocicleta del señor Salazar circulando en el mismo sentido.
- (iii) Hubo una segunda contribución causal accesoria originada en el mismo señor Salazar Bohórquez, quien no solo desatiende una señal de “pare” sino que sobre una zona en obras y con un solo carril habilitado, invade el carril de un bus y con su exceso de velocidad no alcanza a reaccionar e impacta con el mismo vehículo.
 - (iv) Las dos causas anteriores, ambas atribuibles al conductor de la motocicleta, se refuerzan con la presunción de culpa que encarna el ejercicio de una actividad peligrosa como es la conducción de motocicletas, configuración que, aún en el régimen de responsabilidad del Estado, debe ser valorada para el análisis de la antijuridicidad del supuesto daño.

El señor Salazar Bohórquez invadió un carril no habilitado para tránsito y, al verse obligado a frenar sufrió una caída, no solo por el lodo y la lluvia sino por llevar una velocidad superior a 30 Km/h en un área en obras.

AL HECHO QUINCUAGÉSIMO. Nótese que no se afirma que las personas encargadas del control de tránsito no contaran con elementos, sino que, se reconoce que a juicio de quien redacta la demanda no hay prueba de tal condición. No solo se llama la atención frente a que se trata de una apreciación personal que no constituye un “hecho”, sino que se niega de manera categórica la afirmación, tal como se probará en el proceso.

Sin embargo, contradiciendo lo afirmado por la parte actora, las declaraciones de Reginaldo Valencia y Diego Giraldo que se aportan a esta contestación dan cuenta de la comunicación que se realizó vía radio informando sobre la presencia de un conductor que no había acatado la orden de pare, con lo cual se demuestra que ellos sí contaban con estos sistemas de comunicación.

AL HECHO QUINCUAGÉSIMO PRIMERO. No es cierto. El 1 día 21 de octubre de 2019 en horas de la tarde, ninguna de las personas encargadas del “pare y siga” que se denominan “paleteros” dieron vía de manera simultánea en los dos sentidos de un mismo carril. Además, la parte actora parte de la concepción equivocada de que entre los pare y siga ubicados a ambos extremos del sector bajo control de tránsito debe haber control visual: esto no es cierto pues dada la extensión de los sectores intervenido la comunicación entre los operarios se hace por radio teléfono y no por señales visuales.

AL HECHO QUINCUAGÉSIMO SEGUNDO. Nótese que no se afirma que las personas encargadas del control de tránsito no contaran con capacitaciones sino que, se reconoce que a juicio de quien redacta la demanda no hay prueba de tal condición.

No solo no es cierto, sino que la causa del accidente no fue la omisión de las personas encargadas de controlar el tránsito, sino la imprudencia del señor Salazar Bohórquez.

AL HECHO QUINCUAGÉSIMO TERCERO. No es cierto y no es un hecho sino una imputación jurídica, carente de prueba, por parte de quien redacta la demanda en la cual se desconoce que la causa del accidente fue la imprudencia del Sr. Salazar Bohórquez.

AL HECHO QUINCUAGÉSIMO CUARTO. Es cierto según las pruebas aportadas al proceso.

AL HECHO QUINCUAGÉSIMO QUINTO. No le consta a mi poderdante las consecuencias dañosas del actuar imprudente del demandante.

AL HECHO QUINCUAGÉSIMO SEXTO. No le consta a mi poderdante las consecuencias dañosas del actuar imprudente del demandante.

AL HECHO QUINCUAGÉSIMO SÉPTIMO. No le consta a mi poderdante las consecuencias dañosas del actuar imprudente del demandante.

AL HECHO QUINCUAGÉSIMO OCTAVO. No le consta a mi poderdante las consecuencias dañosas del actuar imprudente del demandante. Deberá probarse.

AL HECHO QUINCUAGÉSIMO NOVENO. No le consta a mi poderdante las consecuencias dañosas del actuar imprudente del demandante. Deberá probarse.

AL HECHO SEXAGÉSIMO. No le consta a mi poderdante las consecuencias dañosas del actuar imprudente del demandante. Deberá probarse.

AL HECHO SEXAGÉSIMO PRIMERO. No le consta a mi poderdante las consecuencias dañosas del actuar imprudente del demandante. Deberá probarse.

AL HECHO SEXAGÉSIMO SEGUNDO. Es cierta la presentación de la solicitud de conciliación.

AL HECHO SEXAGÉSIMO TERCERO. Es cierto.

AL HECHO SEXAGÉSIMO CUARTO. Es cierto.

AL HECHO SEXAGÉSIMO QUINTO. Es cierto.

II. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS PRETENSIONES

Me opongo a la prosperidad de las pretensiones de la demanda a través de las cuales se pretende que se declare la responsabilidad de las sociedades demandadas., por carecer de fundamento jurídico, técnico y probatorio y en especial porque el accidente tuvo como causa eficiente un comportamiento negligente e imprudente del conductor de la motocicleta.

El hecho que el señor Salazar Bohórquez actuara de manera imprudente no acatando el orden de los “pare y siga” corresponder a una causa extraña eximente de responsabilidad para el operador vial, quien sí verificó que la vía estuviera correctamente señalizada y que se ofreciera a los conductores, la información requerida para tomar sus medidas de cuidado en una actividad de por sí peligrosa y calificada por la jurisprudencia como tal.

En resumen, ni LA CONCESIÓN, ni EL CONSORCIO, ni sus integrantes son responsables, pues además de que no tienen ninguna contribución causal en el hecho en los términos del inciso final del artículo 140 del CPACA, confluyen las siguientes razones:

- i. La conducción de vehículos automotores como motocicletas es una actividad pacíficamente calificada por la jurisprudencia como “peligrosa”, de conformidad con lo normado por el artículo 2356 del Código Civil.
- ii. Se encuentra probado el comportamiento imprudente del conductor de la motocicleta quien no solo transitó a una velocidad que le impidió reaccionar en una vía con ejecución de obras, sino con tránsito de vehículos en sentido contrario

por un solo carril habilitado. Adicionalmente no venían vehículos detrás de la motocicleta conducida por el señor Salazar Bohórquez

- iii. Lo que se presentó fue un actuar imprudente del conductor de la motocicleta, circunstancia que es la causa eficiente del evento, así:
- (1) Falta de acatamiento a las indicaciones del personal que laboraba en la vía, la cual tenía un solo carril en funcionamiento y se encontraba debidamente señalizada y con controlador de tráfico
 - (2) Impericia del señor Ovidio Salazar Bohórquez en la conducción de la motocicleta,
 - (3) Imprudencia del señor Ovidio Salazar Bohórquez en la conducción de la motocicleta.
 - (4) Exceso de velocidad sobre un tramo en el que se desarrollaban obras viales
- iv. Lo mencionado en el numeral anterior, rompe el nexo de causalidad entre cualquier acción u omisión de LA CONCESIÓN, EL CONSORCIO y sus integrantes y, los hechos que causan los perjuicios que se pretende reclamar.
- v. No hay prueba de los perjuicios, ni en su calidad ni en su monto ni en su cuantía.

Pido se condene en costas y agencias en derecho a la demandante.

Es necesario tener presente que LA CONCESIÓN, EL CONSORCIO y sus integrantes serán absueltos si la parte actora no demuestra los supuestos de la responsabilidad civil de esta sociedad o si se acredita que el hecho que originó el daño, esto es, el accidente de tránsito, obedeció a una causa extraña como el hecho de un tercero, a la fuerza mayor e incluso a una culpa de la víctima, pues en el derecho colombiano de la responsabilidad civil, no puede haber responsabilidad objetiva y, no existe responsabilidad sin culpa, especialmente en materia de accidentes de tránsito en los cuales la culpa no se presume.

III. MEDIOS DE DEFENSA - EXCEPCIONES

contacto@jvbabogados.com

540 69 90

Carrera 43 B No. 16-95, Of. 214,
Ed. CCI, Medellín.

www.josevicenteblando.com

EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DE LA CONCESIÓN, EL CONSORCIO Y DE SUS INTEGRANTES ES DE “RESPONSABILIDAD CON CULPA PROBADA”

Las obligaciones de los demandados son claras y específicas. Por lo tanto, no cabe hablar de solidaridad entre ellos. No puede confundirse por ejemplo el accionar de la ANI, con las actividades desarrolladas por mis representados.

En este orden de ideas, las eventuales responsabilidades de mis representados debe ser individualizada en función de su papel como ejecutores pero no puede ser tratada de la misma manera que se trataría la responsabilidad de una persona jurídica de derecho público.

Además, hay que tener en cuenta el contenido del inciso final del artículo 140 del CPACA que expresamente consagra:

“ (...) En todos los casos en los que en la causación del daño estén involucrados particulares y entidades públicas, en la sentencia se determinará la proporción por la cual debe responder cada una de ellas, teniendo en cuenta la influencia causal del hecho o la omisión en la ocurrencia del daño.”

La existencia de esta norma le impone a la parte actora la carga de precisar cuál es la real imputación que hace a cada una de las partes demandadas pues no de otra manera el juez podría determinar la proporción por la cual debe responder cada parte en función de la influencia causal del hecho o la omisión en la ocurrencia del daño y, consecuente con lo anterior, no podría ejercer el derecho de defensa frente a los hechos u omisiones que se le imputen.

NO HAY CONDUCTA U OMISIÓN IMPRUDENTE POR PARTE DE LA CONCESIÓN, DEL CONSORCIO O SUS INTEGRANTES

En uno u otro caso, esto es, bajo el régimen de responsabilidad con culpa probada o en caso de daño antijurídico, la jurisprudencia de lo contencioso administrativo ha sido pacífica en sostener que el régimen de responsabilidad, en lo que respecta a los hechos relacionados con omisiones en la señalización vial, es el subjetivo por falla en el servicio.

Sin embargo, la actividad de los particulares como los que comparecen a este proceso, deberá ser analizada a través del régimen de responsabilidad de los particulares, como lo determina con claridad el inciso final del artículo 140 del CPACA en los casos en los que se ejerce el medio de control de reparación directa,

No es posible aplicar el régimen objetivo cuando se trata de falta de señalización en la vía dado que esta situación no obedece al ejercicio de la actividad peligrosa como consecuencia de la ejecución de una obra pública.

La actividad de LA CONCESIÓN, EL CONSORCIO y sus integrantes, se ciñó a los lineamientos legales y al contrato así como a lo establecido en el Plan de Manejo de Tránsito que a su vez acogió lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial vigente para el momento de ocurrencia del accidente. No hay una sola prueba que demuestre que el actuar de mi representada no fue diligente y tendiente a preservar a los usuarios de la vía de los peligros originados por los trabajos que allí se realizaban.

INEXISTENCIA DE NEXO CAUSAL

El nexo causal, entonces, debe ser definido como la relación necesaria y eficiente entre el daño antijurídico cierto y la acción u omisión de la administración. Sobre el particular, se precisa que, “la jurisprudencia ha sido pacífica al establecer que el nexo de causalidad debe ser probado en todos los casos por el actor, independientemente de si el régimen de responsabilidad aplicable está fundamentado en la culpa, en la falla, o en alguno de los regímenes de responsabilidad objetiva.”¹

Hay prueba de que la vía se encontraba señalizada y en condiciones de transitar, que se contaba con la presencia de reguladores de tránsito en ambos costados y que estos eran los encargados de controlar el tráfico de vehículos, así mismo de que la velocidad se encontraba limitaba a 30 Km/h. El actor desconoció la norma de tránsito al exceder el límite de velocidad permitido y no obedecer la señal impartida por el controlador, en una carretera sometida a trabajos, de por sí peligrosa, lo que suponía el máximo de cuidado, pues el señor Salazar Bohórquez se encontraba realizando una actividad de alta peligrosidad, la conducción de una motocicleta, la cual requiere diligencia, pericia y extremo cuidado.

¹ Patiño, H. (2011). Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual, Revista de Derecho Privado, No. 20, Enero – Junio, Universidad Externado de Colombia, consultado en: <http://revistas.uexternado.edu.co/index.php/derpri/article/viewFile/2898/2539>.

Se resalta que la carga probatoria en este evento recae sobre la parte actora, teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 167 del CGP y según lo ha expuesto de manera reiterada el Consejo de Estado. En providencia del 12 de septiembre de 2012 ²señaló:

*“(…) Como lo ha precisado la Sala en varias oportunidades, de acuerdo con el artículo 177 del C.P.C.³, la carga de la prueba compete a la parte que alega un hecho o a quien lo excepciona o lo controvierte; por lo tanto, es indispensable demostrar, por los medios legalmente dispuestos para tal fin, **los hechos que sirven de fundamento fáctico de la demanda, de modo que la mera afirmación de los mismos no sirve para ello.** Así, es necesario establecer cuál es la actividad del ente demandado que guarda el necesario nexo de causalidad con el daño y que permite imputarle responsabilidad a aquél⁴, situación que acá no se dio; por lo tanto y como la parte actora no cumplió con la carga probatoria mínima que le era exigible, relativa principalmente a acreditar la responsabilidad de la entidad demandada, la Sala debe concluir que no se encuentra acreditada la responsabilidad de dicha entidad por los hechos que le fueron imputados.” (Negritas y subrayas fuera del texto original)*

CAUSA EXTRAÑA: CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA QUE, ADICIONALMENTE, EJERCÍA UNA ACTIVIDAD PELIGROSA

El Consejo de Estado desde el 13 de abril de 2011 fecha en la cual emitió la sentencia correspondiente al expediente 20.441 acogió una modificación jurisprudencial relativa a la exigencia de imprevisibilidad e irresistibilidad del hecho de la víctima como causal de exoneración de responsabilidad en los regímenes de responsabilidad objetiva, y sostuvo que:

“... no se requiere, para configurar la culpa exclusiva de la víctima, que el presunto responsable acredite que la conducta de aquella fue imprevisible e irresistible, sino que lo relevante es acreditar que el comportamiento de la persona lesionada o afectada fue decisivo, determinante y exclusivo.”

² CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN A. Consejero ponente: CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA. Bogotá, D.C., doce (12) de septiembre de dos mil doce (2012). Radicación número: 76001232500019980147101(25426)

³ “Art. 177.- Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.

“Los hechos notorios y las afirmaciones o negaciones indefinidas no requieren prueba”.

⁴ Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de 27 de abril de 2006, expediente 16.079

De manera que el estudio de esta causal de exoneración se hace a partir de la gravedad de la culpa de la víctima, en vez de hacerse a partir de la influencia causal de su conducta en la producción del daño; se concluye entonces que la víctima "asumió las consecuencias de su actuación al atravesar una vía por un sitio diferente al establecido para ello -puente peatonal-, no respetar las señales de tránsito y no verificar los riesgos existentes al efectuar el cruce por un lugar indebido. En consecuencia, el peatón se sometió a los efectos que su actuar imprudente conlleva..."

"Eliminar la exigencia de la irresistibilidad e imprevisibilidad del hecho de la víctima como condición de exoneración del responsable significa concluir que, así el conductor esté en condiciones de prever y de evitar la ocurrencia del daño, no debe responder, porque la víctima obró de manera inadecuada y su comportamiento fue decisivo y determinante en la causación del daño. Por esta vía, terminan imputándose las consecuencias del daño no a quien lo causó (como ocurre en la responsabilidad objetiva), sino a quien obró con culpa (como ocurre en la responsabilidad subjetiva)."

En conclusión, si se considera que no es necesario que la conducta de la víctima sea irresistible e imprevisible para que se exonere de responsabilidad, solo bastará probar que el inculpado obró adecuadamente (sin culpa) y que el daño se ocasionó porque la víctima obró indebidamente (con culpa), que es exactamente lo que ocurrió en el caso concreto.

Si Ovidio Salazar Bohórquez, hubiera manejado su vehículo con precaución obedeciendo las instrucciones dadas por el regulador de tránsito, atendiendo las señales de tránsito, observando el límite de velocidad establecido para una sitio sometido a obras de construcción (30 Km/H), el accidente no se hubiera producido. Pero el señor ni siquiera disminuyó la velocidad en una zona donde se indicaba la vía a los carros por un paletero con señal de PARE- SIGA en la mano. Ovidio Salazar Bohórquez obró con culpa, mientras que todos los demandados en el presente asunto obraron sin culpa.

El Consejo de Estado ha establecido los requisitos para la prosperidad de esta causal de exoneración. La Corporación se ha manifestado en diversas ocasiones sobre esta figura como una causa extraña que exonera de responsabilidad a la entidad demandada y para tal efecto ha determinado algunas exigencias, a saber:

"(i) Que sea la causa exclusiva del daño". Si Ovidio Salazar Bohórquez no hubiera obedecido la orden de PARE, el accidente no hubiera ocurrido.

“(ii) Que el hecho del tercero sea completamente ajeno al servicio”. El accidente sufrido por Ovidio Salazar Bohórquez no tiene relación con la labor desplegada por mi poderdante, quien había cumplido con su obligación de señalización y la implementación de un Plan de Manejo de Tránsito y, fue el conductor de la motocicleta, quien desobedeció la clara orden de “PARE”, sin que ningún otro vehículo, adelante o atrás la hubiera desobedecido.

“(iii) Que la actuación del tercero sea imprevisible e irresistible a la entidad.” Ni LA CONCESIÓN, ni EL CONSORCIO ni sus integrantes tuvieron injerencia en la elección que hizo Ovidio Salazar Bohórquez de no obedecer la orden de pare; conducir a una velocidad más alta de lo permitido a sabiendas de que en el sitio se ejecutaban obras civiles y que la conducción de motocicletas es de por sí una actividad peligrosa, por lo tanto debía extremar su diligencia y cuidado.

Para que la culpa de la víctima constituya causa extraña y excluya la responsabilidad de la entidad demandada no se requiere ni que aparezca plenamente identificado en el proceso que esta hubiere actuado con culpa, porque la relación causal es un aspecto de carácter objetivo. Lo determinante en todo caso es establecer que el hecho del tercero fue imprevisible e irresistible para la entidad demandada, y que su actuación no tuvo ningún vínculo con el servicio, amén de haber constituido la causa exclusiva del daño.

Con fundamento en el artículo 2356 de la misma codificación, se ha establecido por la Corporación mencionada, una presunción de culpabilidad tratándose del ejercicio de actividades peligrosas, régimen de responsabilidad que solo admite la causa extraña como exoneración de responsabilidad.

En el caso que nos ocupa el demandante mismo se encontraba igualmente en desarrollo de este tipo de actividad, al encontrarse conduciendo un vehículo automotor.

La caída de la motocicleta fue consecuencia de la imprudencia, impericia e incumplimiento a la normatividad de tránsito por parte del conductor de la motocicleta en la que circulaba el demandante, quien ejecutaba una actividad que la misma normatividad en materia de responsabilidad civil categoriza como actividad peligrosa.

Sobre la causa extraña como causal eximente de responsabilidad, se exige para su configuración la concurrencia de tres elementos, a fin de destruir el nexo de causalidad

entre la actuación u omisión y el supuesto daño irrogado, estos son: (i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado.

Frente a (i) la irresistibilidad como elemento de la causa extraña, la misma consiste en la imposibilidad del obligado a determinado comportamiento o actividad para desplegarlo o para llevarla a cabo. Mi poderdante no podía tener el control sobre el incumplimiento a la normatividad de tránsito por parte del conductor de la motocicleta que, como se acredita con la confesión contenida en los hechos.

Adicionalmente, ningún daño causó en la ya “dañada” pierna izquierda del accionante, la cual se puso en la trayectoria del vehículo conducido por el señor Fonnegra Echavarría.

Mi poderdante no podía evitar el daño alegado por el demandante porque este era inevitable, pues una vez desobedecidas las consignas de seguridad no se puede impedir el desenlace, es el conductor quien libremente elige obedecer o no, ateniéndose a las consecuencias que su desobediencia le traiga .

En lo referente a (ii) la imprevisibilidad, tomándola como aquello que pese a que pudo haber sido imaginado con anticipación, resulta súbito o repentino o aquello que no obstante la diligencia y cuidado que se tuvo para evitarlo, de todas maneras acaeció, con independencia de que hubiese sido mentalmente figurado, o no, previamente a su ocurrencia, como lo ha señalado la Corte Suprema de Justicia, aquí cabe el mismo comentario: se tomaron las medidas para evitar accidentes, para proteger a los usuarios, pero si estos deciden hacer caso omiso de las indicaciones no hay forma de frenar el desenlace pues obedece al fuero interno de cada uno.

Y, por otra parte, en lo relacionado con (iii) la exterioridad de la causa extraña, es decir, se trata de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada. Es claro que mi poderdante no puede responder por la violación de las normas legales por parte de los conductores de vehículos que transitan por la vía.

Este hecho de un tercero se vuelve más evidente cuando la misma víctima es quien asume el riesgo de transitar en una motocicleta con claro incumplimiento de las normas de tránsito. Frente a la culpa exclusiva de la víctima como causal de exoneración, para su configuración se requiere demostrar que la circunstancia extraña es completamente ajena y que este último no se encuentra vinculado en manera alguna con la actuación de aquél, de manera que se produce la ruptura del nexo causal; además, como ocurre tratándose

de cualquier causa extraña, se ha sostenido que la misma debe revestir las características de imprevisibilidad e irresistibilidad antes anotadas, más allá de la consideración de acuerdo con la cual ha de tratarse de una conducta ajena a la de la demandada.

Adicionalmente, para que el hecho del tercero pueda ser admitido como eximente de responsabilidad no se precisa que sea culposo, sino que constituya la causa exclusiva del daño.

Consecuencia de lo expresado, es claro que los únicos causantes de sus propios daños son el conductor de la motocicleta, quien maniobraron su motocicleta sin respetar las indicaciones de tránsito.

Mis representados no son los causantes del accidente del señor Ovidio Salazar Bohórquez.

INEXISTENCIA DE LOS ELEMENTOS CONFIGURANTES DE RESPONSABILIDAD POR PARTE DE LA CONCESIÓN, DEL CONSORCIO O DE SUS INTEGRANTES

Aun, si en gracia de discusión el régimen de responsabilidad de mis representados fuera el de daño antijurídico, el Consejo de Estado ha sostenido, en múltiples pronunciamientos, que la declaración de responsabilidad patrimonial y administrativa será posible siempre que se acredite la concurrencia de los elementos constitutivos de la misma, a saber, i) el daño antijurídico, patrimonial o moral, que la víctima no está en el deber jurídico de soportar, ii) la acción o la omisión constitutiva de una falla del servicio de la Administración y iii) la relación o nexo de causalidad entre los dos elementos anteriores.⁵

Al respecto, el Consejo de Estado ha precisado:

(...) [L]a responsabilidad del Estado resulta comprometida siempre que logre establecerse en el proceso: i) la existencia de una obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada

⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 12 de mayo de 2016, C.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera, Rad: 68001-23-31-000-2005-02581-01 (40544) y Sentencia de 9 de septiembre de 2015, C.P. Hernán Andrade Rincón (E). Rad: 73001-23-31-000-2001-03279-02(34468)

de realizar la acción con la que se habrían evitado los perjuicios, ii) la omisión de poner en funcionamiento los recursos de que se dispone para el adecuado cumplimiento del deber legal, atendidas las circunstancias particulares del caso, iii) la existencia de un daño antijurídico y iv) la relación de causalidad entre la omisión y el daño.⁶

En cuanto al daño, para que este sea indemnizable, se deben acreditar los siguientes requisitos relacionados con la lesión o detrimento cuya reparación se reclama: i) debe ser antijurídico, esto es, que la persona no tenga el deber jurídico de soportarlo, ii) debe lesionar un derecho, bien o interés protegido por el ordenamiento legal y iii) debe ser personal y cierto, es decir, que se pueda apreciar material y jurídicamente y, por ende, no puede limitarse a una mera conjetura; al respecto, la Sala ha considerado que:

Mis poderdantes no fueron los causante del daño sufrido por Ovidio Salazar Bohórquez pese a que había suscrito el contrato de Concesión con la ANI,⁷ cuyo alcance es el siguiente:

3.2 Alcance del Proyecto

De conformidad con el Objeto del Contrato dispuesto en la Parte General de este Contrato el Alcance del Contrato corresponde a los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación, mantenimiento y reversión de la Concesión Autopista Conexión Pacífico 3, del Proyecto "Autopistas para la Prosperidad", de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato.

En el presente caso, no hay pruebas de que LA CONCESIÓN, EL CONSORCIO ni sus integrantes hubiera incumplido alguna obligación contractual o extracontractual que permitiera afirmar un actuar negligente de su parte, ni mucho menos puede predicarse un eventual nexo de causalidad entre el actuar de mi representada y el daño no antijurídico alegado por el actor.

La vía era segura para todos los que por allí se desplazaban. La concesión implementó su plan de manejo de tránsito y su cumplimiento era estrictamente vigilado por parte de la interventoría y la ANI. No existe un solo llamado de atención o sanción a mi poderdante

⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 10 de febrero de 2016, C.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera, Rad: 76001-23-31-000-2005-02897-01 (38092)

⁷ Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 005 de septiembre 10 de 2014 la APP

por vulneración a las reglas establecidas en ese plan, ni a las normas legales y contractuales que velan por la seguridad de los usuarios en la vía.

El nexo de causalidad, como lo han sostenido tanto la Corte Suprema de Justicia, como el Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia, debe ser probado en todos los casos.

No se evidencia ni logra ser probado el eventual nexo de causalidad existente entre la supuesta omisión que se intenta reprochar a CONCESIÓN PACÍFICO TRES S.A.S. y el daño que narran haber sufrido los demandantes.

De todas las afirmaciones contenidas en la demanda, tendientes a endilgar responsabilidad a mi representada – **no probadas**- no se materializa el daño sufrido por los demandantes puesto que el accidente ocurrió por imprudencia del conductor de la motocicleta y por no obedecer las señales de tránsito y conducir sin acogerse a los lineamientos del Código Nacional de Tránsito y a las instrucciones impartidas por el personal que velaba por su seguridad.

Las obligaciones de información y seguridad que le podrían asistir a CONCESIÓN PACÍFICO TRES S.A.S. como operador vial fueron garantizadas con toda la señalización existente en el lugar y así mismo con la presencia de los funcionarios reguladores del tránsito. Se limitó la velocidad a 30 Km/h para tratar proteger a los usuarios de la carretera, había una señalización adecuada, tanto en velocidad como en informar que se trataba de una zona sometida a obras civiles y por ello era necesario extremar precauciones.

CONCURRENCIA DE CULPAS (*Ad excludendum*)

En caso de no prosperar ninguna de las excepciones antes propuestas, le pido tener en cuenta los presupuestos para que por concurrencia de culpas se reduzca la indemnización por contribución de la víctima en el daño reclamado, pues, en el remoto e improbable caso que el Despacho considere que existió algún defecto en la señalización y manejo del tráfico deberá tenerse en cuenta que el resultado obtenido no correspondió a la plasmación del riesgo sino al no acatamiento de las instrucciones del personal de obra y del exceso de velocidad por parte del señor Ovidio Salazar Bohórquez.

El artículo 2.357 del Código Civil que es el que habilita al juez para reducir el quantum de la condena tiene aplicación para el Consejo de Estado cuando el comportamiento de

la víctima contribuye, *"de manera cierta y eficaz, en la producción del hecho dañino, es decir cuando la conducta de la persona participa en el desenlace del resultado, habida consideración de que la víctima contribuyó realmente a la causación de su propio daño. "(...)* hecho que, de la sola prueba documental aportada con la demanda, aparece demostrado.

El comportamiento de Ovidio Salazar Bohórquez, derivado de su decisión libre y voluntaria, contribuyó de manera cierta y eficaz a la producción del hecho dañino, puesto que, de no haberse presentado tal conducta, el resultado seguramente hubiese sido distinto. En la producción del hecho dañino la actuación de la víctima fue determinante, puesto que de manera irresponsable e imprudente se puso a sí mismo en peligro, produciéndose por su negligencia el accidente que le produjo las lesiones y cuya reparación se está discutiendo en este proceso.

En materia Contencioso Administrativa, para la determinación de la responsabilidad de la parte demandada, reviste especial importancia el análisis de facto y jurídico del comportamiento de la víctima en la producción de los hechos, con miras a establecer de conformidad con el grado, importancia, eficacia, previsibilidad, irresistibilidad, entre otros aspectos de esa conducta - si hay lugar a la exoneración del ente acusado -hecho exclusivo de la víctima - o a la disminución del quantum de la indemnización en el evento en que se presente la concurrencia de culpas. Me remito entonces al contenido de la sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 15 de agosto de 2005, exp. 14678. (CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN A, consejero ponente: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ, mayo catorce (14) de dos mil doce (2012). Radicación número: 54001-23-31-000- 1997-03211- 01(23710). Actor: MARÍA VICTORIA ÁLVAREZ Y OTROS Demandado: LA NACIÓN-MINISTERIO DE DEFENSA-POLICÍA NACIONAL)

CONTINGENCIAS DERIVADAS DEL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL *(Ad excludendum)*

Además de la actividad peligrosa ejecutada de manera imprudente por parte del señor Ovidio Salazar, se hace necesario tener en cuenta que del monto de cualquier perjuicio que se considere debería ser indemnizado, deberá restarse el monto de la pensión vitalicia que fue adjudicada al demandante por parte del Sistema General de Seguridad Social en Pensiones, derivadas de la condición de invalidez generado por riesgo común. Esta pensión vitalicia permite una renta a permanente para el señor Salazar Bohórquez y su círculo familiar, por lo menos hasta que sus hijos sean mayores de edad.

FALTA DE PRUEBA DE PERJUICIOS (*Ad excludendum*)

En este estado del proceso hay ausencia absoluta de pruebas sobre los perjuicios pedidos.

Es evidente que la parte demandante realiza una solicitud de perjuicios desproporcional y alejada de los parámetros jurisprudenciales de la materia, por lo cual en el hipotético caso que el Despacho considere que existe alguna obligación en favor de los demandantes, deberá tener en cuenta estos parámetros y la prueba que repose en el expediente sobre la existencia del perjuicio reclamado.

Repito, no hay una sola prueba que demuestre ninguno de los perjuicios pedidos. Brillan por su ausencia la prueba de la relación laboral del demandante y de su calidad de estudiante de la Universidad Nacional.

IV. PRUEBAS

a. Prueba documental:

Aporto los siguientes documentos:

1. Informe de registro de operaciones del accidente levantado el día del evento por parte de LA CONCESIÓN.
2. Formato de Inspección de Tránsito del accidente levantado el día del evento por parte de LA CONCESIÓN.
3. Registro de Atención a Personas Accidentadas levantado el día del evento por parte de LA CONCESIÓN.
4. Informe Policial de Accidente de Tránsito levantado por la Policía de Carreteras el día del evento.
5. Versión de lo ocurrido en el accidente elaborada por el señor Diego Giraldo, controlador de tráfico.
6. Versión de lo ocurrido en el accidente elaborada por el señor Reginaldo Valencia, controlador de tráfico.
7. Versión y simulación del accidente por parte del ing. Pablo Molina, director de obra.

8. Cartilla de señalización vial para el tramo correspondiente a la Unidad Funcional 3.1.
9. Notificación a la empresa por parte de Porvenir del estado de pensionado del Sr Ovidio S. (Como tuvo pérdida de capacidad laboral superior al 50%, no dio lugar a indemnización, solo la pensión de invalidez.)
10. Carta de terminación de contrato laboral por justa causa

b. Testimonios:

Sírvase señalar fecha y hora para la audiencia de testimonios en la que comparecerán las siguientes personas, quienes declararán acerca de las intervenciones que se ejecutaron en el sector y las condiciones de seguridad implementadas, así como sobre el Plan de Manejo de Tránsito que se ejecutó en el sitio y demás asuntos relacionados en los hechos o su contestación y que sean de interés para el proceso.

Pablo Cesar Molina Salinas, correo electrónico pablo.molina@mhc.com.co

Diego Fernando Giraldo Orozco, correo electrónico diego7fgo@gmail.com

Reginaldo Valencia Rangel, correo electrónico reginaldovalencia@gmail.com

David Cárdenas Pineda, correo electrónico david.cardenas9607@gmail.com

c. Interrogatorios de parte demandante

Solicito se fije fecha para que en audiencia se me permita interrogar a los demandantes.

V. ANEXOS

- Los documentos enunciados como prueba documental
- Certificado de existencia y representación legal de JVB ABOGADOS S.A.S

VI. NOTIFICACIÓN

contacto@jvbabogados.com

540 69 90

Carrera 43 B No. 16-95, Of. 214,
Ed. CCI, Medellín.

www.josevicenteblanco.com

CONCESIÓN PACIFICO TRES S.A.S., recibirá notificaciones en la Calle 77 No. 21-43 de Manizales y en la siguiente dirección electrónica: notificacionesjudiciales@pacificotres.com

CONSORCIO CONSTRUCTOR PACÍFICO 3, recibirá notificaciones en la Calle 77 No. 21-43 – Barrio Milán, Manizales - Caldas. y en el correo electrónico: notificacionesjudicialesconsorcio@pacificotres.com

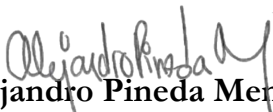
CONSTRUCCIONES EL CONDOR S.A., recibirá notificaciones en la Carrera 25 3 45 Piso 3. Medellín. y en el correo electrónico: notificaciones.judiciales@elcondor.com

CONSTRUCTORA MECO SOCIEDAD ANÓNIMA SUCURSAL COLOMBIA, recibirá notificaciones en la Carrera 21 No 87 43, Bogotá. y en el correo electrónico: notificaciones.judiciales@constructorameco.com

MHC INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES S.A.S., recibirá notificaciones en la Carrera 22 A No. 85 20 Brr Polo Sur, Bogotá. y en el correo electrónico: presidencia@mhc.com.co

La sociedad JVB ABOGADOS S.A.S., como apoderada recibirá notificaciones en la Carrera 43 B No. 16-95, oficina 214, Edificio Cámara Colombiana de Infraestructura, CCI PBX: 5406990. y en el correo electrónico: contacto@jvbabogados.com

Mi dirección es carrera 43 B. No. 16-95 oficina 214, Edificio Cámara Colombiana de Infraestructura – CCI-, Medellín. Teléfono 4 5406990. Dirección electrónica registrada en el SIRNA apineda@jcorp.com.co


Alejandro Pineda Meneses.
CC 71790864 Medellín
TP 119394 C. S. J.
JVB ABOGADOS S.A.S.

contacto@jvbabogados.com

540 69 90

Carrera 43 B No. 16-95, Of. 214,
Ed. CCI, Medellín.

www.josevicenteblanco.com

Fecha (dd/mm/aa)	21-10-2019	Sector - Ruta	5005
Ubicación (Pr)	071230	Unidad Funcional	3.2 12500

TIPO DE EVENTO

Accidente ☒ Incidentes ☐ Falla Mecánica ☐ Inmovilización ☐ Atención Usuario ☐

1: QUIEN REALIZO LA LLAMADA

Usuario ☐ Personal Interno ☒ Policía ☐ Entidad de Emergencia ☐

Nombre: Cedula: Telefono: 551

DATOS DEL VEHÍCULO INVOLUCRADO 1

Marca: FORD Placa: TAF 150 Color: AZUL

Modelo: 1852 Categoría: V Línea: 1700 Edad: 12

Propietario: JOSE FERNANDO CARDONA Identificación: 40190279

Dirección: Teléfono:

DATOS DEL VEHÍCULO INVOLUCRADO 2

Marca: HONDA Placa: 235 060 Color: NEGRO

Modelo: 2016 Categoría: Línea: XR1501 Edad: 54

Propietario: OVIDIO SALAZAR BOTORQUIN Identificación: 4.150302

Dirección: CHINCINIA Teléfono:

DATOS DEL VEHÍCULO INVOLUCRADO 3

Marca: Placa: Color:

Modelo: Categoría: Línea: Edad:

Propietario: Identificación:

Dirección: Teléfono:

DATOS DEL VEHÍCULO INVOLUCRADO 4

Marca: Placa: Color:

Modelo: Categoría: Línea: Edad:

Propietario: Identificación:

Dirección: Teléfono:

Servicio Asociado		H0	H1	H2	H3	H4	H5	Conductor Responsable
Auxiliar vial	804	18:07	18:07	18:30	—	—	19:37	YORANY CALDONA
Carro Taller	803							
Grúa Planchon	802							
Grúa Gancho	802							
Ambulancia	801	18:07	18:07	18:20	18:29	18:58	19:37	AUX HECTOR.
Policia	800	18:09	18:09	18:22	—	—	18:55	PI MARTINEZ.

3. COMENTARIOS

MOTOCICLISTA POR APARENTE EXCESO DE VELOCIDAD. NO HACE CASO A LA SEÑAL DE PARE PIERDE EL CONTROL CUANDO FRENA Y CAE. COLISIONA CON LAS PACHAS DEL TRACTOCAMION QUE EN EL INSTANTE IBA DELANTE DE EL MOTOCICLISTA DEJA UNA PERSONA CON LESIONES SE REALIZA CROQUIS.

XOVIDIO SALAZAR BOTORQUIN CC4150302. 54 AÑOS. CHINCINIA-3125150194. DX FRACURA EXPUESTA CON HEMORRAGIA ACTIVA EN MID.

H0: Hora recepción del evento en la central de comunicaciones, H1: Hora solicitud de servicio, H2: Hora reporte atención del evento, H3: Hora de inicio de traslado, H4: Hora de llegada del

ELABORÓ	REVISÓ
Nombre: NATALIA LÓPEZ LÓPEZ	Nombre: AICARDO BARCO
Firma: <i>Natalia Lopez Lopez</i>	Firma: <i>Aicardo Barco</i>
Cargo: Auxiliar de Comunicación	Cargo: Residente de Operación

NOTA-2 CUANDO SE RECIBE PRIMER LLAMADA EN LA CENTRAL REPORTANDO EL ACCIDENTE Y SOLICITANDO LA AMBULANCIA DICEN QUE FUE OPERARIO DE LA CONSTRUCTORA DEL TRAMO QUE SE CAE DE MAQUINARIA CUANDO LLEGA LA AMBULANCIA ENCONTRA ACCIDENTE DE TRÁNSITO.

pr 71230 - N/E 12500

	Formato Inspección de tránsito		Código: FH-OP-003a
			Versión: 1
			Fecha: 25/11/2014
			Página: de
Fecha: 21-10-2014			
CONCESSION PACIFICO TRES S.A.S.		Unidad Funcional No. 3741	
Nombre del Responsable: Jobany Cardena Gumbata		C.C: 1094907876	
1. DATOS ESTADÍSTICOS: Inspeccion realizada por: (Coloque una "X" donde lo requiera)			
Recepcion en el sitio de parqueo	Inspeccion de transito rutinario	Llamado al CCO X	
2. TIPO DE NOVEDAD: (Coloque una "X" donde lo requiera)			
Accidente de transito	Incidente de transito	Derrumbe en la via	
Caída de rocas	Incendio en la via	Derrame de aceites	
Derrame de sustancias peligrosas	Señalización	Otros	
3. VIGILANCIA DEL CORREDOR VIAL			
HALLAZGOS DURANTE LA INSPECCIÓN	SI	NO	Ubicación
Ocupaciones / Invasiones en Zona de Carretera:			
Perturbaciones en la Via (Paro, huelga, asonada, bloqueos, etc):			
Colocación de Postes:			
Instalación Vallas Informativas:			
Cerramientos			
Inspección de Puentes (Invasiones, presencia de elementos extraños, deterioros, etc):			
Construcción de Edificios y obras dentro de los predios de la zona de Corredor del Proyecto			
4. DESCRIPCION DE LA NOVEDAD			
pr 071230 - NE 12500			
① Luis Fernando Cardena CC 10190279 - edad 72.			
② Ricardo Salazar Botarguer CC 4150302 - edad 54			
motocicleta por exceso de velocidad no llevo casco al señal del pte el control cuando frenó y cae colisiona con los peches del tractor quien en el instante en adelante del motociclista de una persona con lesiones se realiza chequeo NOTA cuando se recibe la primer informacion reportando el accidente y solicitando la ambulancia que en operacion de construcción del freno se cae de la motocicleta al llegar al sitio era un accidente de tránsito.			
SERVICIO PRESTADO			
Señalización	Servicio mecánico		
Traslado del vehículo	Despeje de obstáculo en la vía		
Manejo de flujo vehicular	Otro Cuál?		
5. COMENTARIOS			
① placa 4A-150 - marca Ford - color azul modelo 1982 - categoria V (motor 1250) - ed.			
② placa 275060 - marca Honda - color negro modelo 2010			
RESPONSABLES		REVISOR	
NOMBRE: Jobany Cardena		NOMBRE: RICARDO BARCO FAJARDO	
FIRMA:		FIRMA:	
CARGO:		CARGO: Residente de Operación	

CONCESIÓN PACÍFICO TRES S.A.S.	EVENTO N°: 12500	UNIDAD FUNCIONAL N°: 3.2
FECHA: 21-10-2019	LUGAR: PR= 7+230	HORA: 18:07
NOMBRE DEL RESPONSABLE DEL SERVICIO: Hector Fabio Quinto T.	C.C. 1064 430 456	

1. CONTROL HORARIO

Servicio Asociado	H0	H1	H2	H3	H4	H5	Conductor Responsable
Ambulancia 804	18:07	18:07	18:20	18:29	18:58	19:37	DANIEL DÍAZ

2. ESTADÍSTICAS GENERALES DEL EVENTO
Información del servicio obtenida por:

Recepción sitio de parqueo ☐ Inspección de tránsito ☐ Llamada al CCO ☒

Evento Positivo ☒ Evento Negativo ☐ Otro tipo de evento ☐

Inicio de: Incidente de tránsito: I.T. Accidente de tránsito: A.T. Servicio a usuario de vía: S.U.V. Servicio a la comunidad S.C. Señalización S.

A.T.: ☒ I.T.: ☐ S.U.V.: ☐ S.C.: ☐ S.: ☐

Descripción del servicio de la ambulancia en el sitio	Hombres	Mujeres	Menores de edad	Total
Personas atendidas	1	1		2
Personas con heridas graves	1			1
Personas con heridas leves				0
Personas muertas				0
Personas sin aparente lesión		1		1
Personas trasladadas al centro hospitalario	1			1

Nombre del centro hospitalario 01: Hospital San Marcos De: Chinchipe.

Nombre del centro hospitalario 02: De:

3. NO ACEPTACION DEL SERVICIO (Solo se diligencia en el evento de que no se acepte el servicio)

Número de personas que NO aceptaron el servicio:

Firma de los usuarios que no aceptaron el servicio:

Nombre:	Nombre:
Firma paciente o responsable:	Firma paciente o responsable:
Identificación:	Identificación:

4. COMENTARIOS

SE RECIBE LLAMADO DE LA CENTRAL INFORMANDO DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN EL PR= 7+230 AL LLEGAR AL SITIO SE VISUALIZA MOTOCICLISTA SOBRE LA VÍA AL SER VALORADO CEFALOCAUDAL SE VISUALIZA FRACTURA EXPUESTA EN REGIÓN POSTERIOR DE LA RODILLA DERECHA CON HEMORRAGIA ACTIVA, SE REALIZA CONTROL DE HEMORRAGIA Y ES INMOVILIZADO EL PACIENTE EN SU TOTALIDAD, SE MONITOREA DURANTE EL TRASLADO Y SE RECUPERA LÍQUIDOS PERDIDOS CON SOLUCIÓN SALINA AL 0.9% Y ES ENTREGADO EL PACIENTE AL MÉDICO DE TURNO ORIENTADO EN TIEMPO - LUGAR Y PERSONA GLASGOW 15/15 SIN MÁS DAÑOS

MOTIVO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO SEGÚN VERSIONES DEL CONDUCTOR PIERDE CONTROL DE LA MOTO Y SUFIR CAÍDA Y LO COLISIONA OTRO VEHÍCULO, SENTIENDO LA MANEJA CHINCHIPA. SN.

5. DATOS DE PACIENTE (S)

Nombre: OVIDIO SALAZAR BOHORQUEZ Identificación: 4 150 302
Edad: 54 AÑOS Dirección: CALLE 8 # 541 Chinchina Teléfono: 312 515 0194
Diagnóstico: TRACTURA EXPUESTA CON Hemorragia Activa En miembro
inferior derecho REGION posterior

Nombre: AIDA YANETH HUERTAS ROMERO Identificación: 24 213 118
Edad: 43 AÑOS Dirección: CALLE 8 # 541 Chinchina Teléfono: 312 515 0194
Diagnóstico: SIN aparente lesión

Nombre: _____ Identificación: _____
Edad: _____ Dirección: _____ Teléfono: _____
Diagnóstico: _____

Nombre: _____ Identificación: _____
Edad: _____ Dirección: _____ Teléfono: _____
Diagnóstico: _____

RESPONSABLE	REVISOR
Nombre: <u>Hector FABIO Quinto T.</u>	Nombre: <u>AICARDO BARCO FAJARDO</u>
Firma: <u>Hector Fabio Quinto T.</u>	Firma: _____
Cargo: <u>Auxiliar Asistencial DE Ambulancia</u>	Cargo: <u>Residente de Operación</u>

Señor Usuario: Nuestros servicios son totalmente GRATUITOS y ÚNICAMENTE dentro del proyecto CONCESIÓN PACÍFICO TRES S.A.S.

Línea de atención al Usuario: Teléfono: 321 9738470. Fijo: (6) 8933766 Manizales - Calle 77 No. 21-43 Manizales, Caldas, Colombia

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO No. **C- 0 00950 145**

1. ORGANISMO DE TRÁNSITO 1 7 0 0 1 — —
T/T. Humzales

2. GRAVEDAD		
CON MUERTOS ☐	CON HERIDOS ☒	SOLO DANOS ☐

MinTransporte
Ministerio de Transporte

3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS

29CLOZ	-	VIA CHUQUINDA-LA MANUELA FM
CÓDIGO DE RUTA		8+900 mts - MANIZALES
VÍA Y KILOMETRO O SITIO, DIRECCIÓN Y CIUDAD		

Lat. ^o
Long. ^o

3.1 LOCALIDAD O COMUNA
Rural

4. FECHA Y HORA
21/10/2019 1810
FECHA Y HORA DE OCURRENCIA
21/10/2019 1835
FECHA Y HORA DE LEVANTAMIENTO

5. CLASE DE ACCIDENTE			
CHOQUE	☒	CAÍDA OCUPANTE	4
ATROPELLO	☐	INCENDIO	5
VOLCAMIENTO	☐	OTRO	6

5.1. CHOQUE CON	
VEHÍCULO	☒
TREN	☐
SEMOVIENTE	☐
OBJETO FIJO	☐

5.2. OBJETO FIJO					
MURO	1	SEMÁFORO	5	TARIMA, CASETA	9
PDSTE	2	INMUEBLE	6	VEHICULO ESTACIONADO	10
ÁRBOL	3	HIDRANTE	7	OTRO	
BARANDA	4	VALLA, SEÑAL	8		11

6. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

6.1. ÁREA	6.2. SECTOR	6.3. ZONA	6.4. DISEÑO				6.5. CONDICIÓN CLIMÁTICA	
RURAL	RESIDENCIAL ☐	ESCOLAR ☐ DEPORTIVA ☐	GLORIETA ☐	PASO A NIVEL ☐	PASO ELEVADO ☐	PUENTE ☐	GRANIZO ☐	VIENTO ☐
- NACIONAL ☒	INDUSTRIAL ☒	TURÍSTICA ☐ PRIVADA ☐	INTERSECCIÓN ☐	PONTÓN ☐	PASO INFERIOR ☐	TRAMO DE VÍA ☒	LLUVIA ☒	NORMAL ☐
- DEPARTAMENTAL ☐	COMERCIAL ☐	MILITAR ☐ HOSPITALARIA ☐	LOTE O PREDIO ☐	CICLO RUTA ☐	PEATONAL ☐	TÚNEL ☐	NIEBLA ☐	
- MUNICIPAL ☐								
- IRRIGADA ☐								

7. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS

VÍA 1 2			VÍA 1 2			VÍA 1 2			VÍA 1 2				
7.1. GEOMÉTRICAS			7.5. SUPERFICIE DE RODADURA			MATERIAL ORGÁNICO			D. SEÑALES HORIZONTALES				
A. RECTA	☒	☐	ASFALTO	☒	☐	MATERIAL SUELTO	☐	☐	ZONA PEATONAL	☐	☐	F. DELINEADOR DE PISO	☐
CURVA	☐	☐	AFIRMADO	☐	☐	SECA	☐	☐	LÍNEA DE PARE	☐	☐	TACHA	☐
B. PLANO	☐	☐	ADOQUIN	☐	☐	OTRA	☐	☐	LÍNEA CENTRAL AMARILLA	☐	☐	ESTOPEROS	☐
PENDIENTE	☒	☐	EMPEDRADO	☐	☐	7.8. ILUMINACIÓN ARTIFICIAL	☐	☐	CONTINUA	☐	☐	TACHONES	☐
C. BAHÍA DE EST.	☐	☐	CONCRETO	☐	☐	A. CON	☐	☐	SEGMENTADA	☐	☐	BOYAS	☐
CON ANDÉN	☐	☐	TIERRA	☐	☐	BUENA	☐	☐	LÍNEA DE CARRIL BLANCA	☐	☐	BORDILLOS	☐
CON BERMA	☐	☐	OTRO	☐	☐	MALA	☐	☐	CONTINUA	☐	☐	TUBULAR	☐
7.2. UTILIZACIÓN			7.6. ESTADO			7.9. CONTROLES DE TRÁNSITO			SEGMENTADA			BARRERAS PLÁSTICAS	
UN SENTIDO	☒	☐	BUENO	☐	☐	A. AGENTE DE TRÁNSITO	☒	☐	LÍNEA DE BORDE BLANCA	☐	☐	HITOS TUBULARES	☐
DOBLE SENTIDO	☐	☐	CON HUECOS	☐	☐	B. SEMAFORO	☐	☐	LÍNEA DE BORDE AMARILLA	☐	☐	CONOS	☐
REVERSIBLE	☐	☐	DERRUMBES	☐	☐	OPERANDO	☐	☐	LÍNEA ANTIBLOQUEO	☐	☐	OTRO	☐
CONTRAFLUJO	☐	☐	EN REPARACIÓN	☒	☐	INTERMITENTE	☐	☐	FLECHAS	☐	☐	7.10. VISIBILIDAD	
CICLOVÍA	☐	☐	HUNDIMIENTO	☐	☐	CON DAÑOS	☐	☐	LEYENDAS	☐	☐	A. NORMAL	☒
7.3. CALZADAS			7.7. CONDICIONES			APAGADO			SIMBOLOS		☐	B. DISMINUIDA POR	
UNA	☒	☐	INUNDADA	☐	☐	OCULTO	☐	☐	OTRA	☐	☐	CASETAS	
DOS	☐	☐	PARCHADA	☐	☐	C. SEÑALES VERTICALES	☐	☐	E. REDUCTOR DE VELOCIDAD	☐	☐	CONSTRUCCIÓN	
TRES O MÁS	☐	☐	RIZADA	☐	☐	PARE	☐	☐	BANDAS SONORAS	☐	☐	VALLAS	
VARIABLE	☐	☐	FISURADA	☐	☐	CEDA EL PASO	☐	☐	RESALTO	☐	☐	ÁRBOL/VEGETACIÓN	
7.4. CARRILES			7.7. CONDICIONES			NO GIRE			MÓVIL		☐	VERICULO ESTACIONADO	
UN	☒	☐	ACEITE	☐	☐	SENTIDO VIAL	☐	☐	FLUO	☐	☐	ENCADILAMIENTO	
DOS	☐	☐	HÚMEDA	☒	☐	NO ADELANTAR	☐	☐	SONORIZADOR	☐	☐	POSTE	
TRES O MÁS	☐	☐	LODO	☐	☐	VELOCIDAD MÁXIMA	☐	☐	ESTOPEROL	☐	☐	OTROS	
VARIABLE	☐	☐	ALCANTARILLA DESTAPADA	☐	☐	OTRA	☐	☐	OTRO	☐	☐		
						NINGUNA							

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS

8.1 CONDUCTOR		APELLIDOS Y NOMBRES		DOC.		IDENTIFICACIÓN No.		NACIONALIDAD		FECHA DE NACIMIENTO		SEXO		GRAVEDAD	
		Luis Fernando Cardona		CC		10190279		Colombia		DÍA MES AÑO 03 06 47		M F X		MUERTO HERIDO	
DIRECCIÓN DE DOMICILIO				CIUDAD		TELÉFONO		SE PRACTICÓ EXAMEN		S		X		NO	
Calle 126A Sur No 50-41				Andrés Bello		3137973008		AUTORIZÓ		EMBRIAGUEZ		GRADO		S. PSICOACTIVA	
								VI NO		POS		NEG		SI NO	
PORTA LICENCIA		LICENCIA DE CONDUCCIÓN No.		CATEGORÍA		RESTRICCIÓN		EXP		VEN		CÓDIGO OF. TRANSITO		CHALECO	
SI NO		10190279		C2				DÍA MES AÑO 17 06 20						SI NO	
HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN				DESCRIPCIÓN DE LESIONES											
N/A															

8.2 VEHÍCULO

PLACA	PLACA REMOLQUE/SEMI	NACIONALIDAD	MARCA	LÍNEA	COLOR	MODELO	CARROTERÍA	TON.	PASAJEROS	LICENCIA DE TRANS. NO.	
TAF-150	—	COLOMBIANO ☒ EXTRANJERO ☐	Ford	F700	Azul	1962	Estados 10			05380-130307	
EMPRESA			MATRICULADO EN:		INMOVILIZADO EN:			TARJETA DE REGISTRO No.			
NIT.			Hedellin		Fiscalia						
REV. TEC. MEC. ☒ NO No.			141654706		CANTIDAD ACOMPAÑANTES O PASAJEROS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE						
PORTA SOAT		PÓLIZA No.		ASEGURADORA		VENCIMIENTO					
☒ SI ☐ NO		13240300001040		Seguros del Estado S.A		DÍA MES AÑO		06 05 20			
PORTA SEG. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL			☒ SI ☐ NO		VENCIMIENTO		PORTA SEG. RESP. EXTRA CONTRACTUAL		☒ SI ☐ NO		
No.		ASEGURADORA		DÍA MES AÑO		No.		ASEGURADORA		DÍA MES AÑO	

PROPIETARIO		APELLIDOS Y NOMBRES		DOC.	IDENTIFICACION No.
MISMO CONDUCTOR		Luis Fernando Cardona		CC	10140279
☒ SI	☐ NO				

8.3. CLASE VEHÍCULO		8.4. CLASE SERVICIO		PASAJEROS		8.8. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO	
AUTOMÓVIL	☐ M. AGRÍCOLA	☐ OFICIAL	☐	☐	☐		Raxis en tercio anterior zona frontal.
BUS	☐ M. INDUSTRIAL	☐ PÚBLICO	☒	☐	☐		
BUSETA	☐ BICICLETA	☐ PARTICULAR	☐	☐	☐		
CAMIÓN	☒ MOTOCARRO	☐ DIPLOMÁTICO	☐	☐	☐		
CAMIONETA	☐ MOTOTRICICLO	8.5. MODALIDAD DE TRANS.	☐	☐	☐		
CAMPERO	☐ TRACCIÓN ANIMAL	MIXTO	☐	☐	☐		
MICROBÚS	☐ MOTOCICLO	CARGA	☒	☐	☐		
TRACTOCAMIÓN	☐ CUATRIMOTO	☐ EXTRADIMENSIONADA	☐	☐	☐		
VOLQUETA	☐ REMOLQUE	☐ EXTRAPESADA	☐	☐	☒		
MOTOCICLETA	☐ SEMI-REMOLQUE	☐ MERCANCÍA PELIGROSA	☐	☐	☐		
		CLASE DE MERCANCÍA					

8.7. FALLAS EN:	FRENOS	DIRECCIÓN	LUCES	BOCINA	LLANTAS	SUSPENSIÓN	OTRA
-----------------	--------	-----------	-------	--------	---------	------------	------

8.9. LUGAR DE IMPACTO

FRONTAL ☒ LATERAL ☐ POSTERIOR ☐

Otro

0 00950145

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS				VEHÍCULO 2							
8.1 CONDUCTOR		APELLIDOS Y NOMBRES		DOC	IDENTIFICACIÓN No.	NACIONALIDAD	FECHA DE NACIMIENTO	SEXO	GRAVEDAD		
Oridio Salazar Bonavercuz cc		4.150.302		Colombiano	22	11	64	M	F	MUERTO HERIDO	
DIRECCIÓN DE DOMICILIO		CIUDAD		TELÉFONO		SE PRACTICÓ EXAMEN		SI ☐ NO ☒			
Calle 8 No 8-41		Chinchipe		32353641		AUTORIZÓ		EMBRIAGUÉZ		GRADO	S. PSICOACTIVAS
						SI ☐ NO ☒		POS ☐ NEG ☐			SI ☐ NO ☒
PORTA LICENCIA	LICENCIA DE CONDUCCIÓN No.	CATEGORÍA	RESTRICCIÓN	EXP	VENY	CÓDIGO OF. TRÁNSITO		CHALECO	CASCO	CINTURÓN	
SI ☒ NO ☐	4.150.302	A2		16	22			SI ☐ NO ☒	SI ☐ NO ☒	SI ☐ NO ☒	
HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN		DESCRIPCIÓN DE LESIONES									
H. San Marcos		Fractura con herida abierta en miembro inferior derecho									
8.2 VEHÍCULO											
PLACA	PLACA REMOLQUE / SEMI	NACIONALIDAD	MARCA	LÍNEA	COLOR	MODELO	CARROCERÍA	TON.	PASAJEROS	LICENCIA DE TRANS. No.	
ZJS-007		COLOMBIANO	Honda XR150L	NEGRO	2016	S.C			2	10010386969	
EMPRESA		MATRICULADO EN:		INMOVILIZADO EN:		TARJETA DE REGISTRO No.					
		61804		BIO UNICO SIM							
NIT.		A DISPOSICIÓN DE:									
		Fiscalia									
REV. TEC. MEC.		No. 139155604		CANTIDAD ACOMPAÑANTES O PASAJEROS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE							
SI ☒ NO ☐				01							
PORTA SOAT		PÓLIZA No.		ASEGURADORA				VENCIMIENTO			
SI ☒ NO ☐		22076159		Suramericana S.A				17/12/19			
PORTA SEG. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL		VENCIMIENTO		PORTA SEG. RESP. EXTRA CONTRACTUAL		VENCIMIENTO					
SI ☒ NO ☐				SI ☒ NO ☐							
No.	ASEGURADORA		DÍA	MES	AÑO	No.	ASEGURADORA		DÍA	MES	AÑO
PROPIETARIO											
MISMO CONDUCTOR		APELLIDOS Y NOMBRES		DOC	IDENTIFICACIÓN No.						
SI ☒ NO ☐		Huelgas Romero Aida Yareth cc			24213118						
8.3. CLASE VEHÍCULO											
AUTOMÓVIL ☐ M. AGRÍCOLA ☐ OFICIAL ☐											
BUS ☐ M. INDUSTRIAL ☐ PÚBLICO ☐											
BUSETA ☐ BICICLETA ☐ PARTICULAR ☒											
CAMIÓN ☐ MOTOCARRO ☐ DIPLOMÁTICO ☐											
CAMIONETA ☐ MOTOTRÍCULO ☐ 8.5. MODALIDAD DE TRANS.											
CAMPERO ☐ TRACCIÓN ANIMAL ☐ MIXTO ☐											
MICROBUS ☐ MOTOCICLO ☐ CARGA ☐											
TRACTOCAMIÓN ☐ CUATRIMOTO ☐ EXTRADIMENSIONADA ☐											
VOLQUETA ☐ REMOLQUE ☐ EXTRAPESADA ☐											
MOTOCICLETA ☒ SEMI-REMOLQUE ☐ MERCANCÍA PELIGROSA ☐											
CLASE DE MERCANCIA											
8.7. FALLAS EN: FRENOS ☐ DIRECCIÓN ☐ LUCES ☐ BOCINA ☐ LLANTAS ☐ SUSPENSIÓN ☐ OTRA ☐											
8.9. LUGAR DE IMPACTO: FRONTAL ☒ LATERAL ☐ POSTERIOR ☐ Otro ☐											
9. VÍCTIMAS: PASAJEROS, ACOMPAÑANTES O PEATONES No. 1 DEL VEHÍCULO No. 1											
APELLIDOS Y NOMBRES		DOC.	IDENTIFICACIÓN No.		NACIONALIDAD	FECHA DE NACIMIENTO	SEXO				
						DÍA MES AÑO	M F				
DIRECCIÓN DE DOMICILIO		CIUDAD		TELÉFONO		CINTURÓN					
						SI ☐ NO ☒					
HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN		SE PRACTICÓ EXAMEN		SI ☐ NO ☒		CASCO					
		AUTORIZÓ EMBRIAGUÉZ GRADO S. PSICOACTIVAS		SI ☐ NO ☒		SI ☐ NO ☒					
DESCRIPCIÓN DE LESIONES		POS ☐ NEG ☐		SI ☐ NO ☒		CHALECO					
						SI ☐ NO ☒					
						MUERTO ☐					
						HERIDO ☐					
10. TOTAL VÍCTIMAS: PEATÓN ☐ ACOMPAÑANTE ☐ PASAJERO ☐ CONDUCTOR 01 TOTAL HERIDOS 01 MUERTOS ☐											
11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO											
DEL CONDUCTOR		DEL VEHÍCULO DE LA VÍA		DEL PEATÓN DEL PASAJERO							
(2) 1 2 7											
OTRA		ESPECIFICAR ¿CUÁL?:									
12. TESTIGOS											
APELLIDOS Y NOMBRES		DOC.	IDENTIFICACIÓN No.		DIRECCIÓN Y CIUDAD		TELÉFONO				
APELLIDOS Y NOMBRES		DOC.	IDENTIFICACIÓN No.		DIRECCIÓN Y CIUDAD		TELÉFONO				
APELLIDOS Y NOMBRES		DOC.	IDENTIFICACIÓN No.		DIRECCIÓN Y CIUDAD		TELÉFONO				
13. OBSERVACIONES											
Zona de PARE y SIGA, motocicleta transita en sentido contrario a lo autorizado por el regulador de tráfico.											
14. ANEXOS ANEXO 1 (Conductores, Vehículos) ANEXO 2 (víctimas, peatones o pasajeros) OTROS ANEXOS (Fotos y videos)											
15. DATOS DE QUIEN CONOCE EL ACCIDENTE											
GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	DOC	IDENTIFICACIÓN No.		PLACA	ENTIDAD	FIRMA				
1º	Portueta David Marcelo cc 1055775097	15719			Royal DITRO						
16. CORRESPONDÍO											
NÚMERO ÚNICO DE INVESTIGACIÓN											
Dto.	Mu/pio.	Ent.	U. receptora		Año	Consecutivo					

1a. COPIA: ORGANISMO DE TRANSITO

VIGILADO
SUPERTRANSPORTE

FIRMA DE CONFORMIDAD CON EL INFORME, CONDUCTORES INVOLUCRADOS

FIRMA CONDUCTOR, VÍCTIMA O TESTIGO C.C.

FIRMA CONDUCTOR, VÍCTIMA O TESTIGO C.C.

TODA PERSONA RETENIDA SE NOTIFICA DE LOS DERECHOS CONFORME AL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL



CONVENCIONES

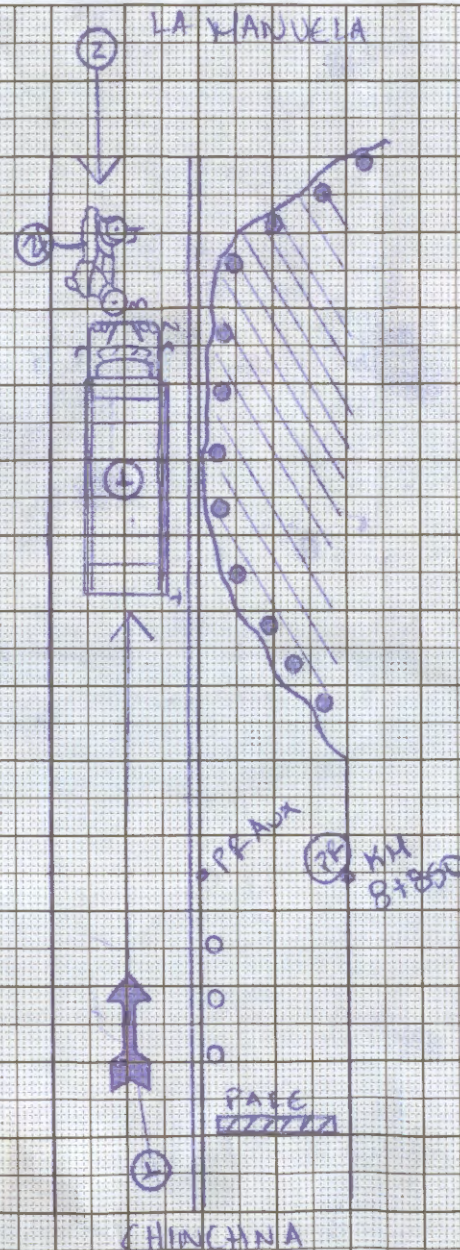
Sentido via autorizado

Sentido vehicular

Valla de P.A.C.C.

Trazo y Piedras removidas por obra.

Ancho via 6.30



PUNTO DE REFERENCIA		P R	Km 8+850
TABLA DE MEDIDAS			
No.	X o "A"	Y o "B"	IDENTIFICACIÓN DEL PUNTO
1	5,730,60	Verde Aut De VI	
2	11,300,72	Verde Aut De VI	
3	11,601,80	Ex del Aut De VI	
4	13,102,10	Ex del Aut De VI	
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			

FIRMA CONDUCTOR, VÍCTIMA O TESTIGO C.C.

FIRMA CONDUCTOR, VÍCTIMA O TESTIGO C.C.

LONG. HUELLAS			
No.	METROS	CM	TIPQ DE HUELLA

15. DATOS DE QUIEN CONOCE EL ACCIDENTE

GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	DOC. IDENTIFICACIÓN No.	PLACA	ENTIDAD	FIRMA
1	Botina David Pedro	4105375897	15777	Real Dpto	

16. CORRESPONDIO

NÚMERO ÚNICO DE INVESTIGACIÓN	Dto.	Mu/pio.	Ent.	U. receptora	Año	Consecutivo
IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA						

Long.
 Lat.

ESCALA: 1:150

PLANO: Geográfico

VISTA: Superior

	VÍA 1	VÍA 2
RADIO		
PERALTE		
PENDIENTE		

Yo Diego Gualdo identificado con el numero de cedula 75.103003
doyle que me encontraba elaborando como auxiliar de trafico el dia
21 de octubre del 2009 en el Paire i Siga ubicado en meditaciones de Ties Puertas
la Manueta Km. 2800. a eso de las 6 pm. el Paire se encontraba a unos cuantos
metros de la entrada a la Planta por no bloquear la entrada i salida a las
botquetas todo el Personal de la empresa se nos tenia informado que debiamos
respetar el Paire el señor Ovidio termina labores Sale de la Planta en su
moto en ese momento el fluido de los Vehiculos se encontraba sentido
Manizales Medellin por lo cual la entrada a la Planta se encontraba
en Paire el señor bajo su responsabilidad Sale en contra via Sale
comunica a los compañeros por radio acerca de la moto era un deber
anunciar lo votado en contra via cuando unos minutos despues nos
comunican del accidente en la Manueta Km. 7. con el señor Ovidio
esto es lo que me consta con lo ocurrido

Diego Gualdo o.

c. 3348656047



Yo reinando Valencia Rangel con numero de Cedula 94270, doy fe que me encontraba laborando en el Sitio de la Manuela via Manizales. Doy testimonio que el Señor Ovidio.

Eso fue en el año 2019, el Sr Ovidio se paso el pare/siga, que estaba instalado en tres puentes - Chinchina - Manizales era. Tipo 6 de la tarde, cuando el compañero me llamo y me dice que habia un accidente, en ese momento el Señor Ovidio viendo que los Camos bajaban porque mis compañeros dieron el paso. el se metio sin autorización pasando el Pare.

No le puso Cerdado al pare/siga, via tres puentes la Manuela. que se encontraba en pare, Porque nosotros en ese momento estabamos mandando Vehiculos via Manizales - Chinchina - Tres puentes y Sentido Manizales - Medellin por la cual la entrada a la planta se encontraba en Pare, el Señor Ovidio bajo su responsabilidad y no acatar la orden de Pare. Sale en su moto en contravio. Inmediatamente se le informa por radio a los Compañeros por Radio que iba un imprudente en contravio el cual hizo Cero omiso al Pare.

El Señor Ovidio salio de la planta viendo el Pare/ no lo respeto y llegando al Pare/siga ubicado vi en Chinchina.

El Señor Ovidio se accidento, puede haber sido por imprudencia y que en ese momento estaba cayendo un aguacero el cual pudo perder el control de la moto.

Firma Reginaldo Valencia R
Cedula 94270377

Telefono 313 757 7794

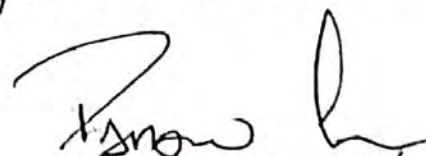


Versión testigo accidente de tránsito 21-Oct-2019

Yo, pablo cesar Molina Salinas identificado con cedula de ciudadanía N° 80058930, el día 21 de Octubre de 2019 me encontraba estacionado en la intersección de la manuela, aproximadamente a las 18:00, mi vehículo estaba ubicado en sentido trespuertas-chinchina esperando que terminara de pasar los vehículos que circulaban en sentido chinchina-Trespuestas, el cual en ese momento era el sentido de la vía, unos minutos más tarde luego de estar estacionado pasa por un lado un motociclista el cual circulaba en contra flujo omitiendo la señal de pare del auxiliar ubicado en el Km 3 y al intentar meterse en contra flujo choca con un tractor-camión ocasionando el accidente

Nota: El control de pare y siga se encontraba desde el PR 3+000 ruta 5005 hasta PR 7+650 ruta 5005 y PR 8+400 ruta 29 CL-03

Adjunto simulación gráfica del evento.


cc. 80058930 estu





Flujo vehicular sentido
Chinchiná- tres puertas.

Ubicación de tractocamión

Motociclista en contra flujo
que ocasiona accidente.

Vehículo estacionado
Pablo Molina Salinas.

CARTILLA DE SEÑALIZACIÓN VIAL

CONCESIÓN PACÍFICO TRES

S.A.S.

UF 3,1



CONCESION
PACIFICO TRES

MHC

INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES



Construcciones
EL CONDOR S.A.
Ingeniería de Infraestructura e Inversiones



PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO

El objetivo general de un Plan de Manejo de Tránsito (PMT) es mitigar el impacto generado por las obras que se desarrollan en las vías públicas o privadas abiertas al público (rurales o urbanas) y en las zonas aledañas a éstas, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, en cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito.

El PMT es una herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado en las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas y comunidad en general) causados por la ejecución de una obra vial o aquellas que intervengan el espacio público, de manera que siempre se favorezca la seguridad de los usuarios de la vía, de los ciudadanos en general y de quienes participan en la construcción de la obra.

www.pacificotres.com



Línea gratuita:
01 8000 423 780



Línea telefónica de atención al usuario
321 973 8470



contactenos@pacificotres.com



Concesión pacifico tres



@pacificotres

ZONA DE OBRAS EN LA VÍA

EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO

Una zona de obras en la vía está compuesta por las siguiente zonas:

Zona de Prevención

En esta área se debe advertir a los usuarios la situación que la vía presenta más adelante, proporcionando suficiente tiempo a los conductores para modificar su patrón de conducción (velocidad, atención, maniobras, etc.,) antes de entrar a la zona de transición.

Zona de Transición

Es el sector donde los vehículos deben abandonar el o los carriles ocupados por los obras. Esto se consigue generalmente con canalizaciones o angostamientos suaves, delimitados por conos, delineadores tubulares, canecas u otro de los dispositivo.

Área de Seguridad

Es el espacio que separa el área de obras de los flujos vehiculares o peatonales. Su objetivo principal es proporcionar al conductor, que por error traspasa las canalizaciones de la zona de transición o la de tránsito, un sector despejado en el que recupere el control total o parcial del vehículo antes que éste ingrese al área de trabajo, aumentando también la seguridad de los obreros. Por ello no deben ubicarse en ella materiales, vehículos, excavaciones, señales u otros elementos.

Área de Obras

Es aquella zona cerrada al tránsito donde se realizan las actividades requeridas por las obras, en su interior operan los trabajadores, equipos y se almacenan los materiales.

Fin Zona de Obras

Es el sector utilizado para que el tránsito retorne a las condiciones de circulación que presentaba antes de la zona de obras.

www.pacificotres.com



Línea gratuita:
01 8000 423 780



Línea telefónica de atención al usuario
321 973 8470



contactenos@pacificotres.com

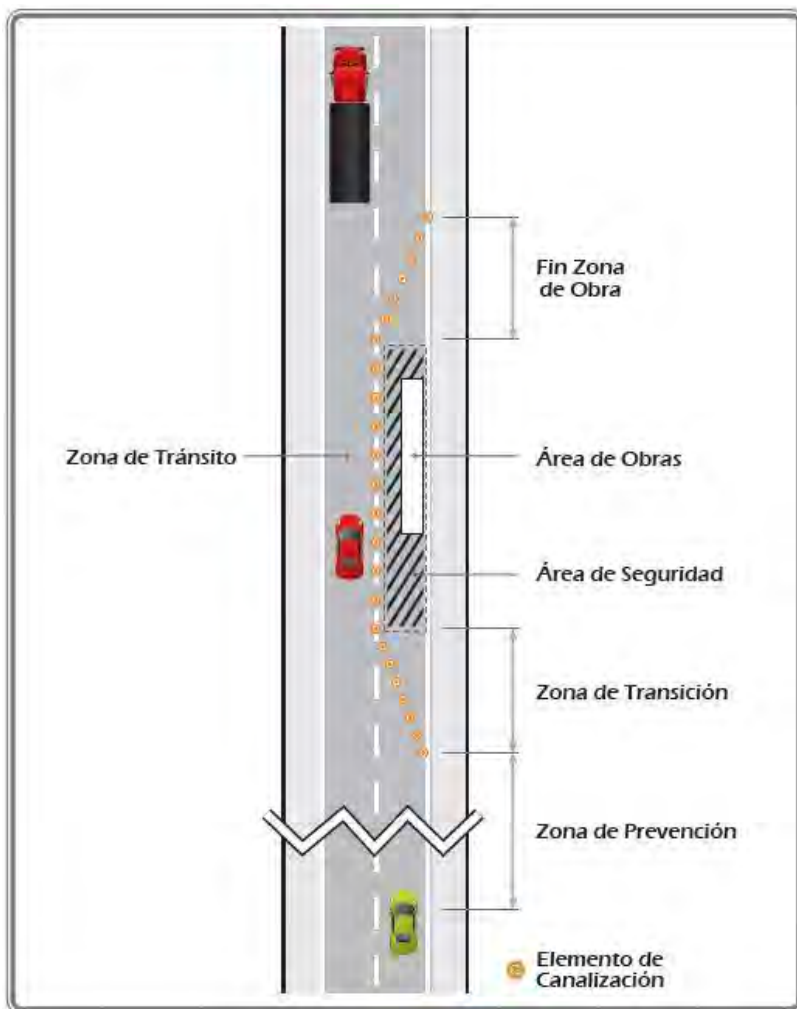


Concesión pacifico tres



@pacificotres

ZONA DE OBRAS EN LA VÍA



EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO

Tabla 4-9 Longitud mínima de transición

A (m)	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5
V(km/h)							
40	10	15	20	25	30	35	40
50	10	20	25	35	45	50	60
60	20	40	60	75	95	115	135
70	25	45	70	90	110	135	155
80	25	50	75	100	125	150	175
90	30	60	85	115	145	170	200
100	35	65	95	125	160	190	220
110	35	70	100	135	170	200	240
120	40	75	110	145	180	220	260

NOTA: Los valores están aproximados a múltiplos de 5.

Tabla 4-10 Longitud recomendada de seguridad (Ls) m

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

www.pacificotres.com



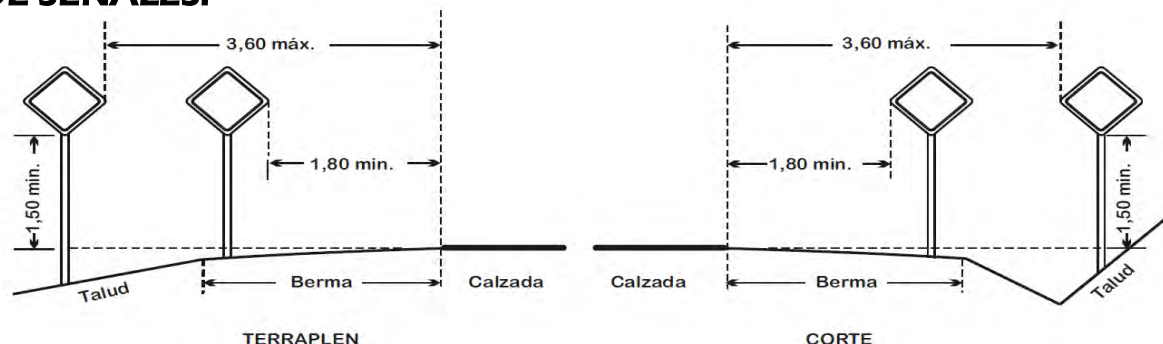
Especificaciones Técnicas

EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO

El tiempo de duración de señalización de la obra será de carácter permanente mientras que existan las obras previstas, para lo cual se han considerado tres (3) etapas. Una primera etapa dada a un tiempo previo a ejecución de los trabajos para la instalación de los dispositivos de prevención estimado en un (1) día, una segunda etapa que corresponde al tiempo de ejecución de los trabajos; y la etapa final para el desmonte de los dispositivos una vez se finalicen la intervención de la obra, estimado en un (1) día. Para la instalación, mantenimiento y retiro de los dispositivos se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- No iniciar ninguna intervención de la obra sin antes disponer de la señalización y dispositivos necesarios
- Ubicar y conservar adecuadamente las señales durante la ejecución de la obra.
- No obstruir la visibilidad de las señales con equipos o materiales.
- Retirar inmediatamente los dispositivos de señalización empleados, tan pronto como haya terminado los trabajos.
- En caso de requerir cierres mayores al tiempo mínimo estipulado, se informará con antelación a todos los usuarios por los medios disponibles.

UBICACIÓN DE SEÑALES.



Línea gratuita:
01 8000 423 780



Línea telefónica de atención al usuario
321 973 8470



contactenos@pacificotres.com



Concesión pacifico tres



@pacificotres

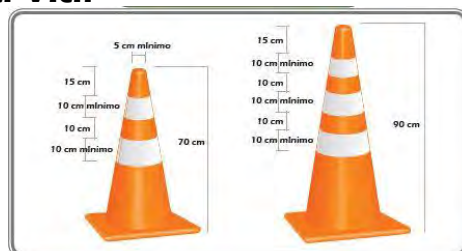
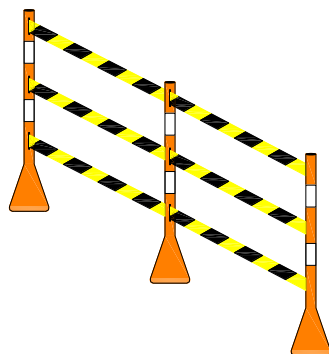
Especificaciones Técnicas

EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO

CANALIZACIÓN

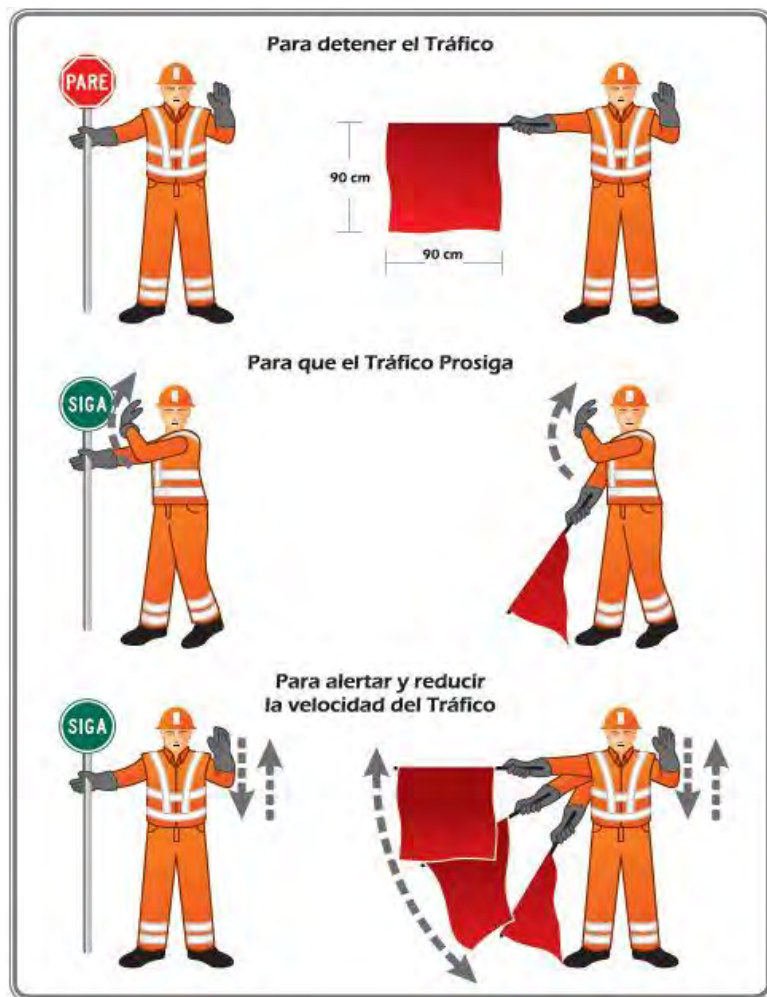
La canalización de una zona de trabajos en las vías cumple las funciones de guiar a los peatones y conductores de vehículos en forma segura a través del área afectada por la obra, advertir sobre el riesgo que ésta representa y proteger a los trabajadores. Se materializa a través de los elementos presentados en esta sección, los que además de cumplir con los estándares mínimos aquí especificados, deben ser de forma, dimensiones y colores uniformes a lo largo de toda la zona de trabajos.

El diseño de la canalización debe proveer una gradual y suave transición, ya sea para desplazar el tránsito de un carril hacia otra, para conducirlo a través de un desvío o para reducir el ancho de la vía.



Planteamiento de Bandereros

EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO



www.pacificotres.com

Para el ingreso y salida de volquetas y demás maquinaria de la zona de los trabajos se dispondrá de mínimo dos bandereros con paletas informativas, que suministren información a los conductores y peatones que se desplazan por la carretera, sobre la existencia de eventos, también tendrá la función de regular el tráfico que invadirá el carril contrario en el caso que los trabajos lo ameriten.



Línea gratuita:
01 8000 423 780



Línea telefónica de atención al usuario
321 973 8470



contactenos@pacificotres.com



Concesión pacifico tres



@pacificotres

EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO

ESQUEMAS TÍPICOS DE SEÑALIZACIÓN DE OBRA QUE AFECTAN EL TRÁNSITO EN LAS VÍAS DE LA CONCESIÓN PACÍFICO TRES

www.pacificotres.com



Línea gratuita:
01 8000 423 780



Línea telefónica de atención al usuario
321 973 8470



contactenos@pacificotres.com



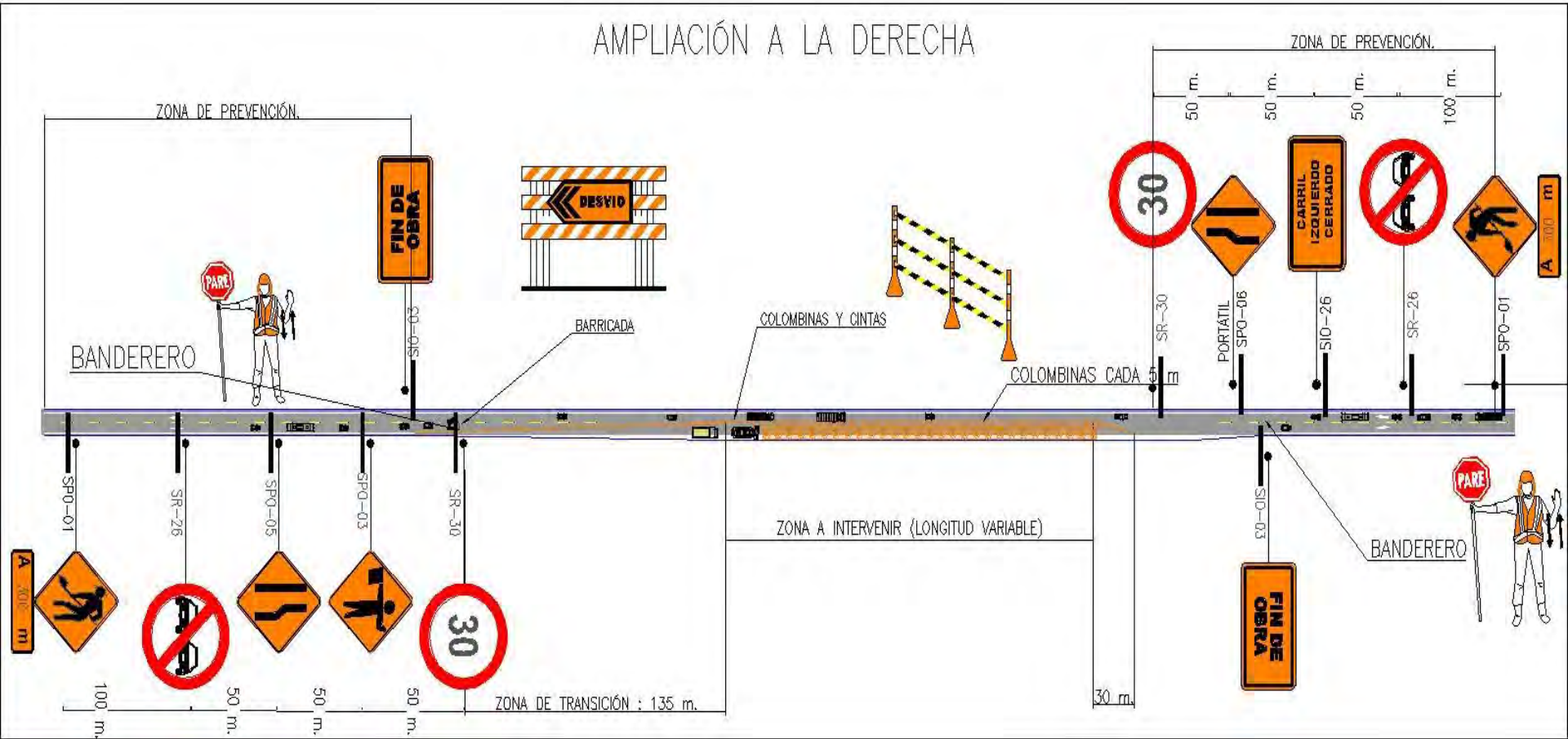
Concesión pacifico tres



@pacificotres

Plan de manejo para ampliación a la derecha

EN LA RUTA DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO



www.pacificotres.com



Línea gratuita:
01 8000 423 780



Línea telefónica de atención al usuario
321 973 8470



contactenos@pacificotres.com



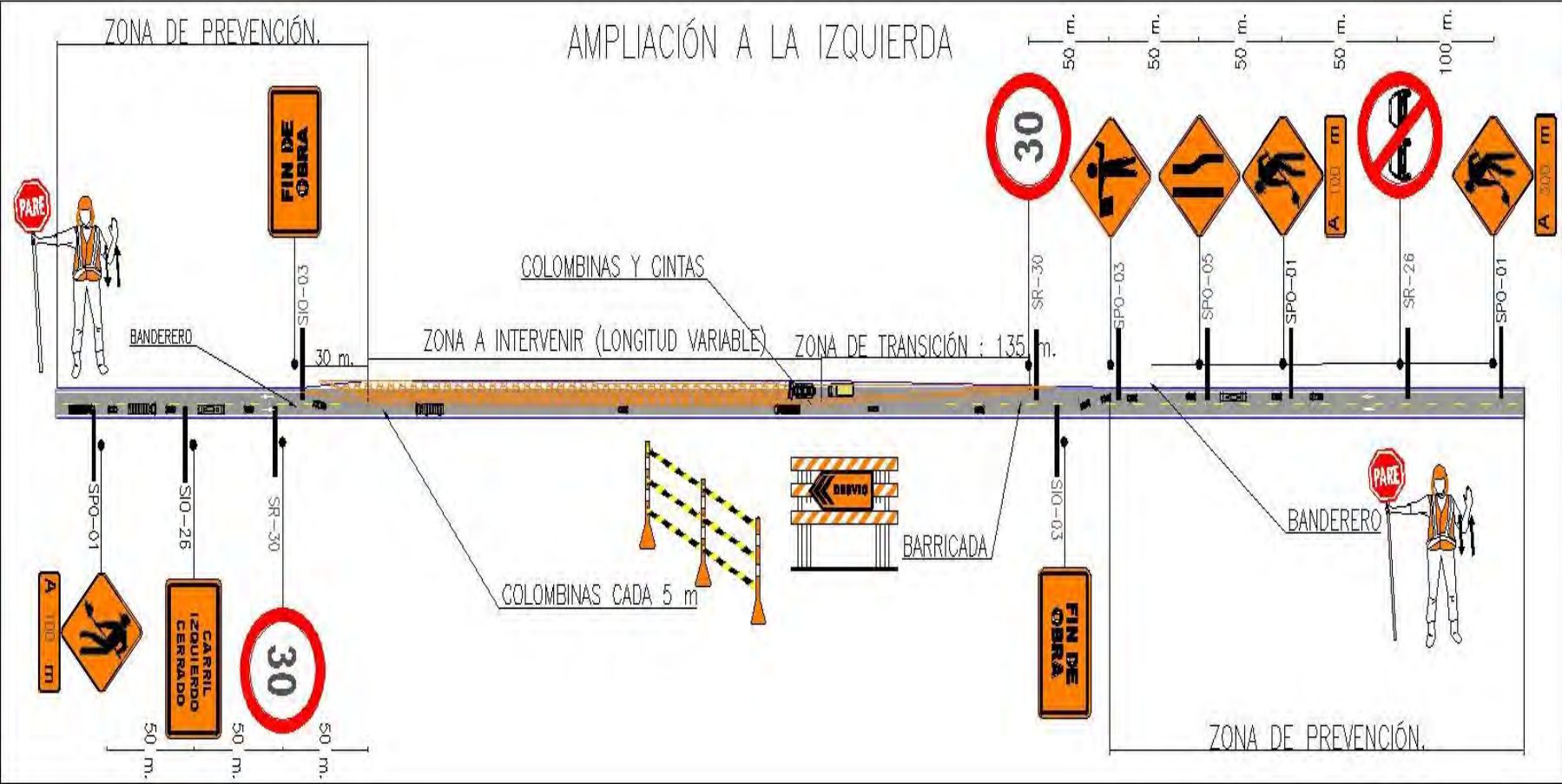
Concesión pacifico tres



@pacificotres

Plan de manejo para ampliación a la izquierda

EN LA RUTA DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO



www.pacificotres.com



Línea gratuita:
01 8000 423 780



Línea telefónica de atención al usuario
321 973 8470



contactenos@pacificotres.com



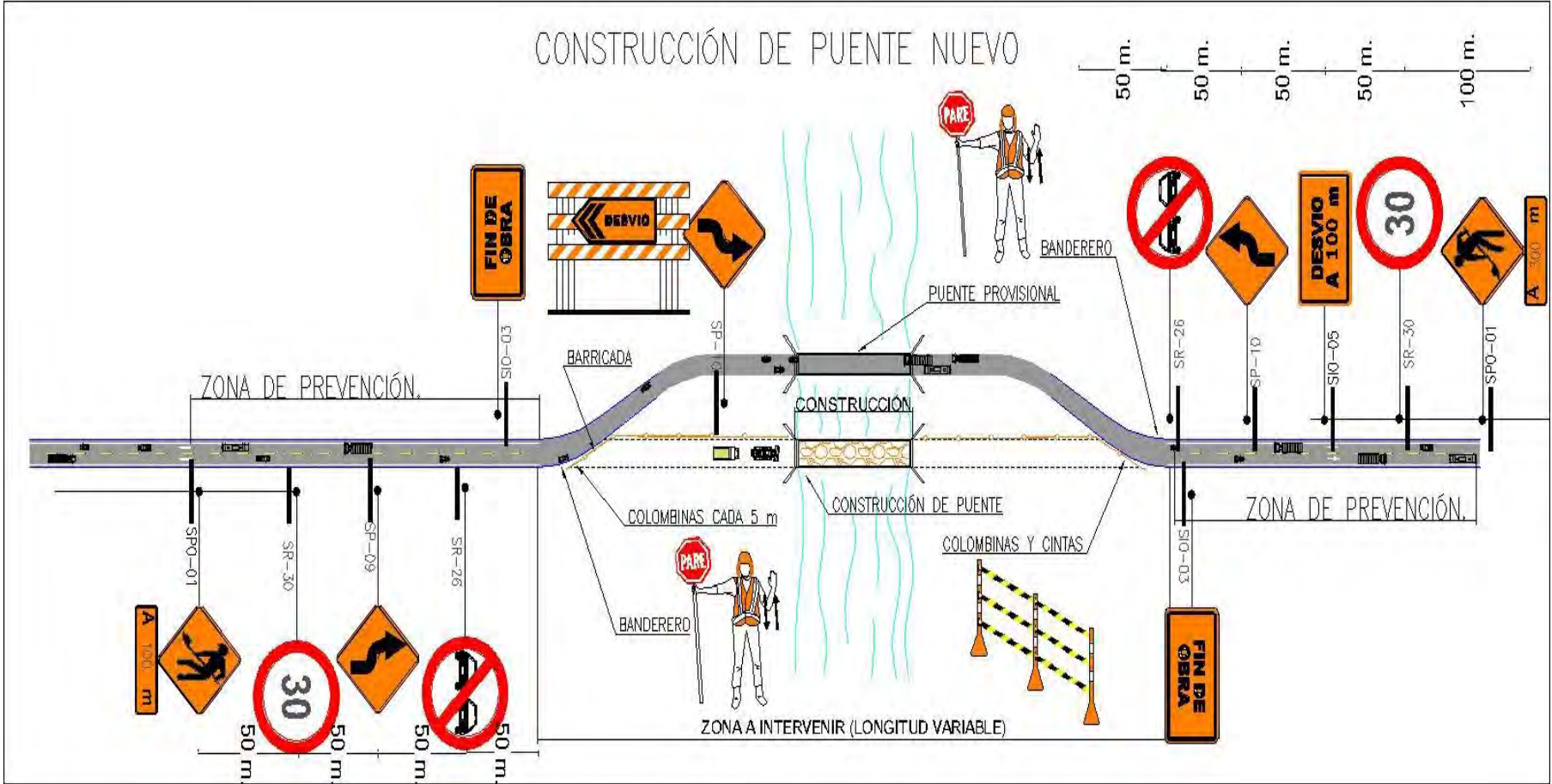
Concesión pacifico tres



@pacificotres

Plan de manejo para construcción de
puente nuevo

EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO



www.pacificotres.com



Línea gratuita:
01 8000 423 780



Línea telefónica de atención al usuario
321 973 8470



contactenos@pacificotres.com



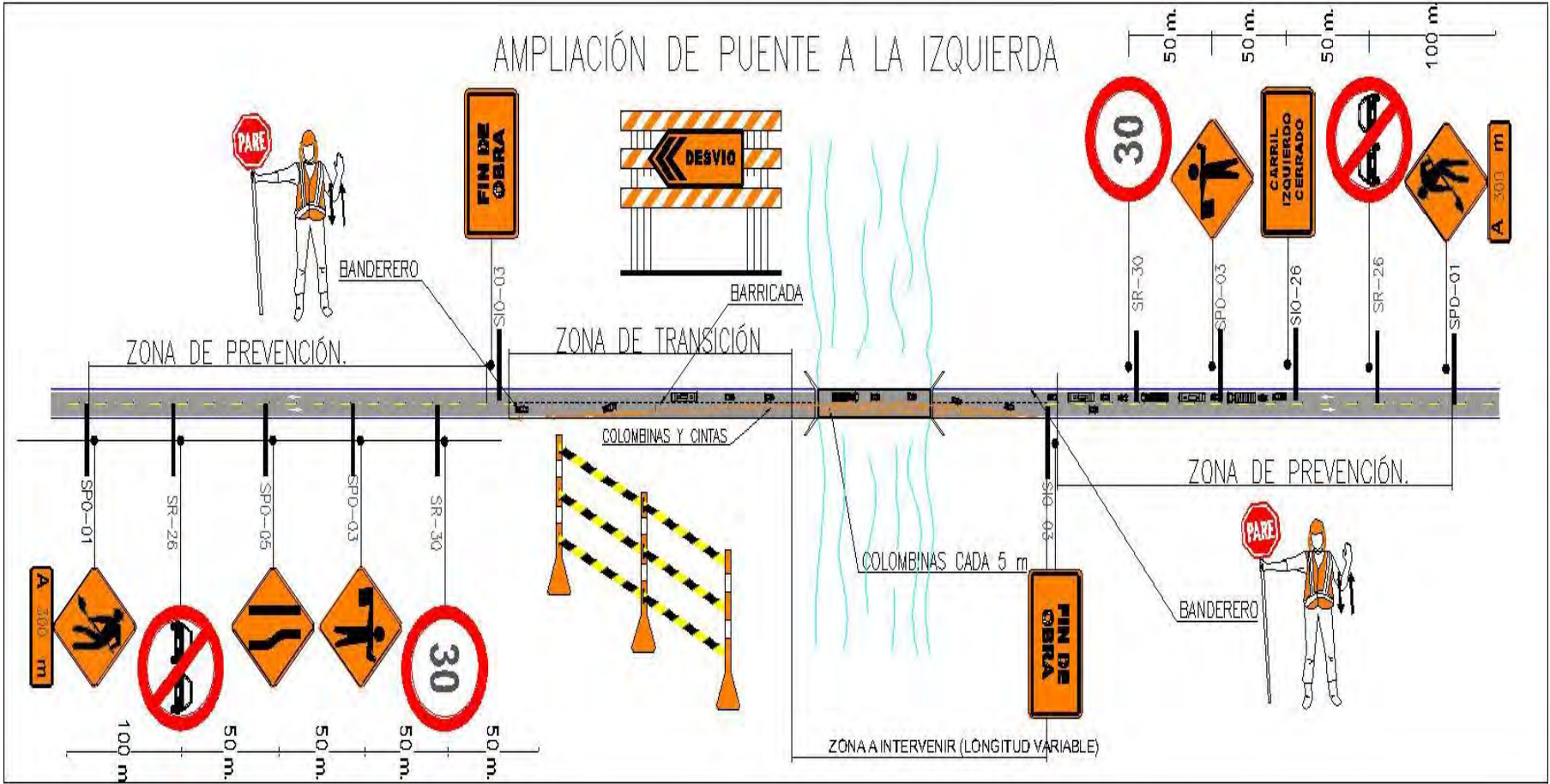
Concesión pacifico tres



@pacificotres

Plan de manejo para ampliación de puente a la izquierda

EN LA RUTA DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO

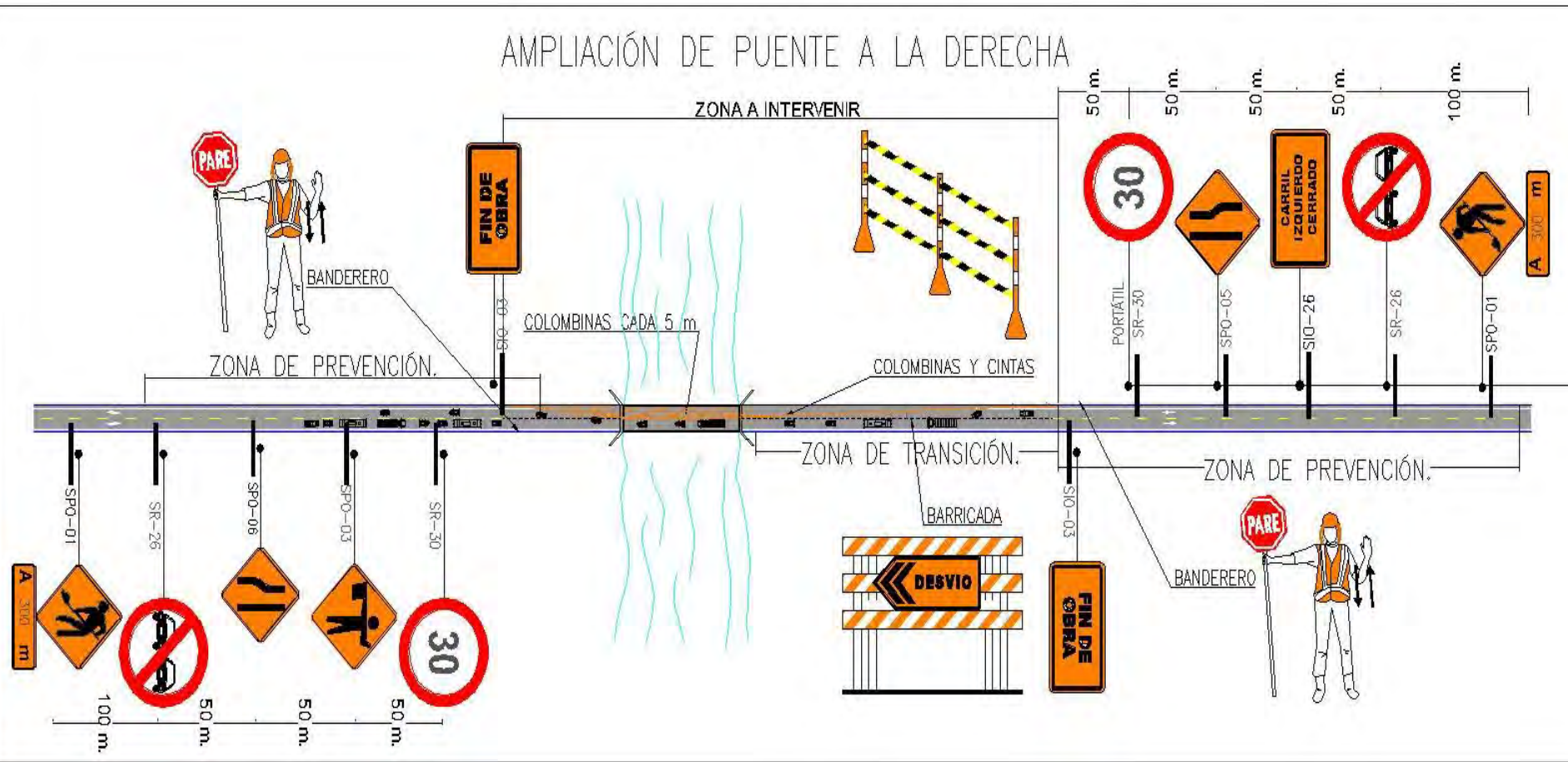


www.pacificotres.com



Plan de manejo para ampliación de
puente a la derecha

EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO

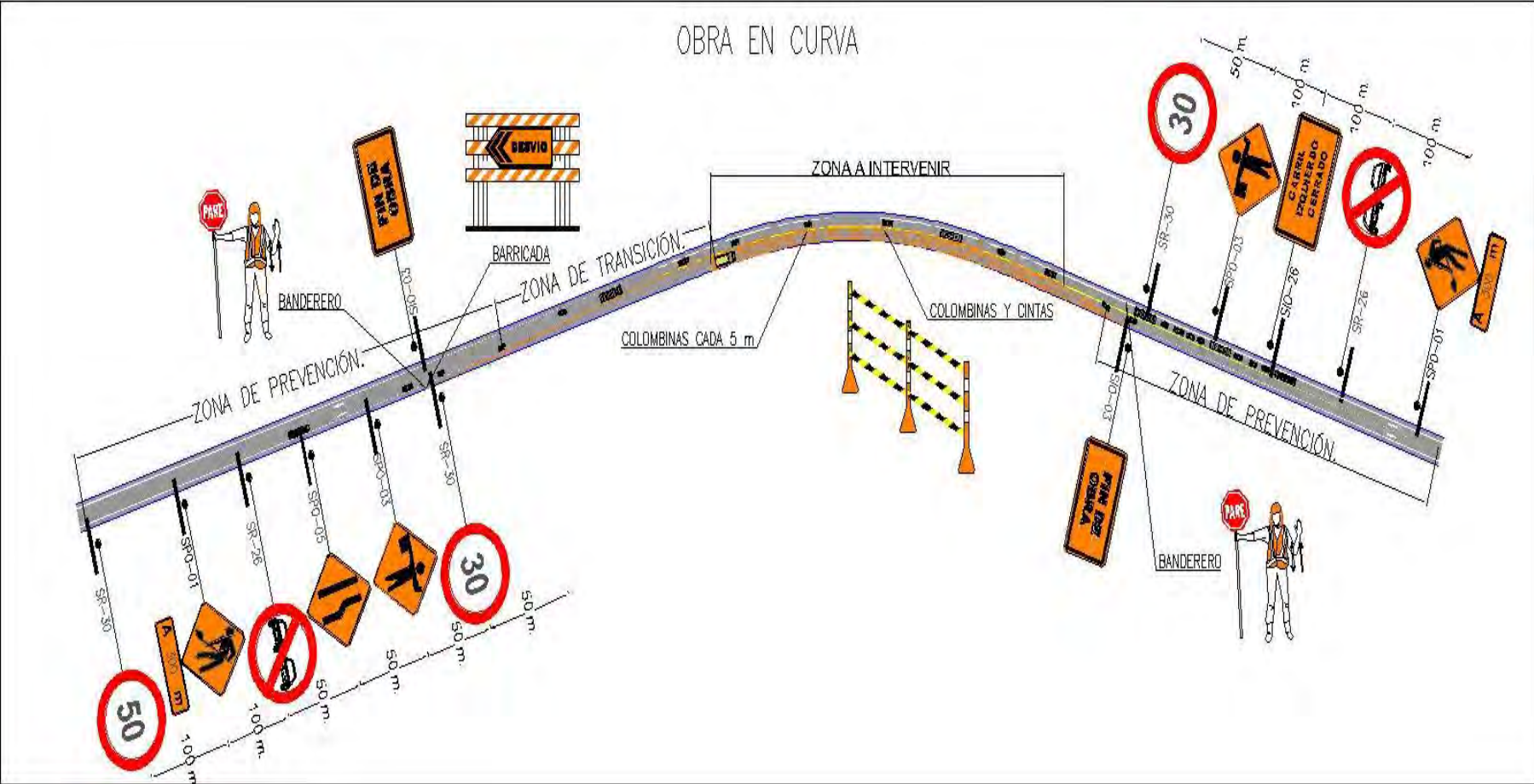


www.pacificotres.com



Plan de manejo para obra en curva

EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO

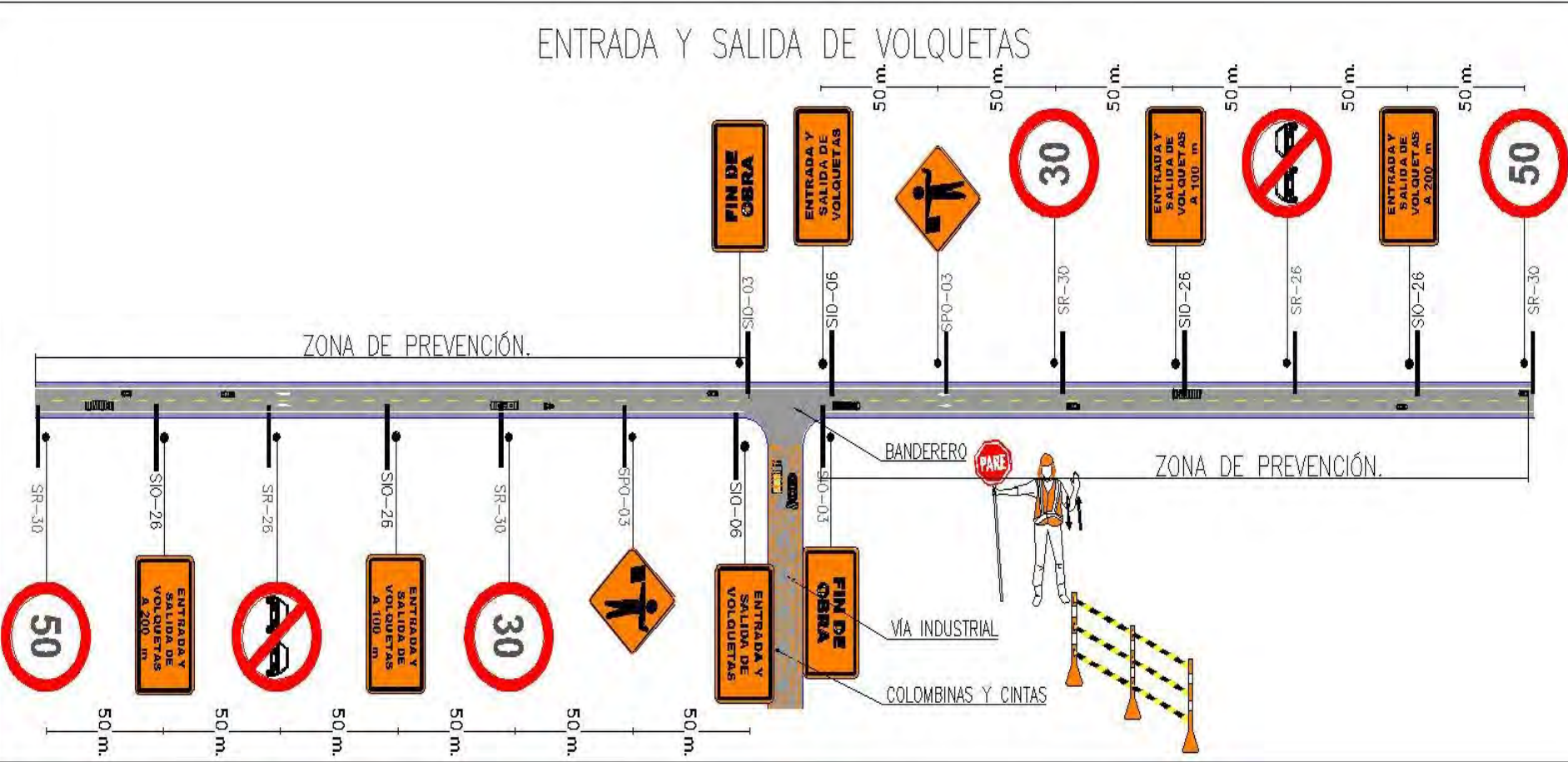


www.pacificotres.com



Plan de manejo para entrada y salida de volquetas

EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO



www.pacificotres.com



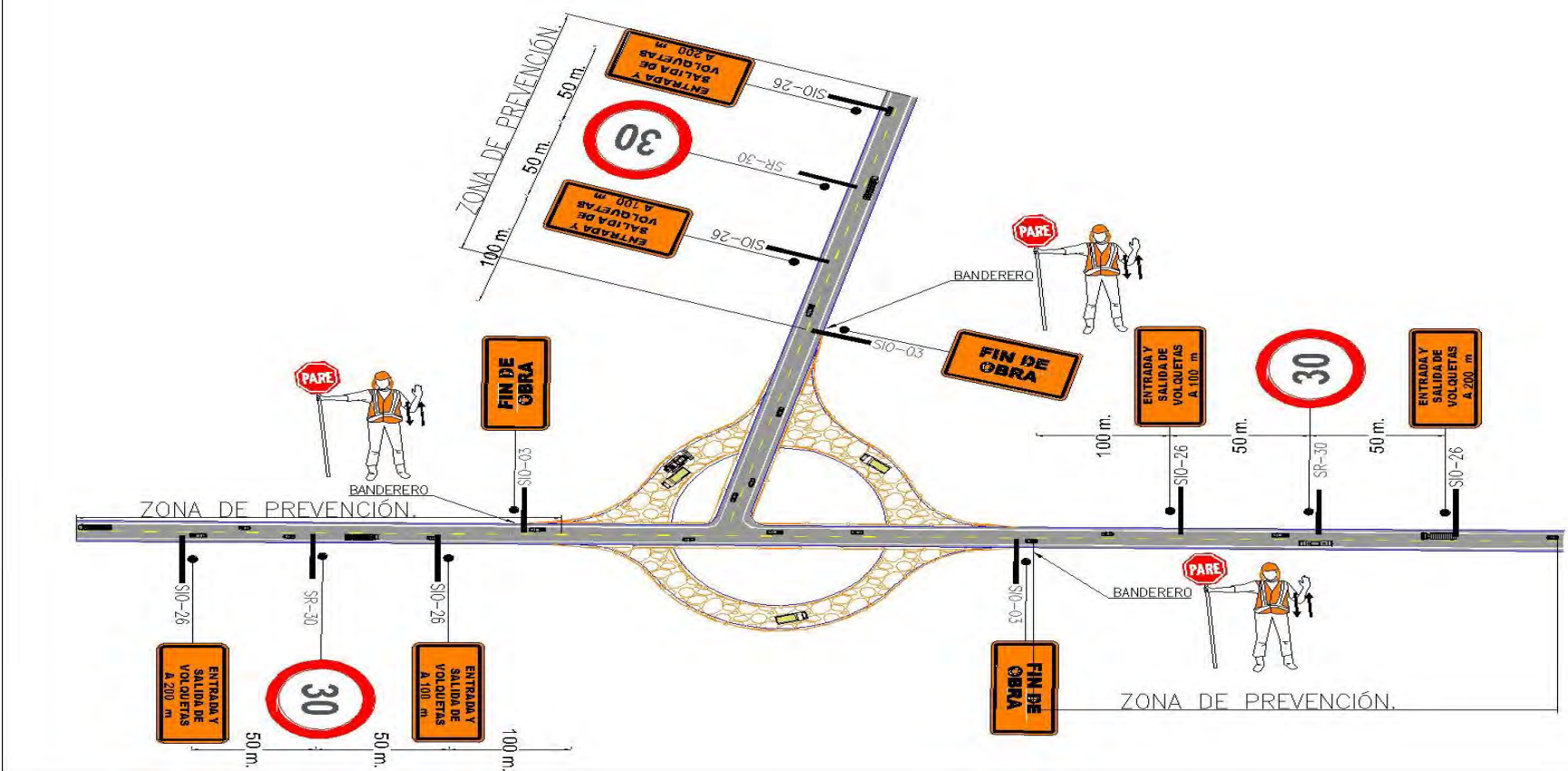
EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO



Plan de manejo para construcción de
intersección a nivel

EN LA RUTA
DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO

CONSTRUCCIÓN DE INTERSECCIÓN



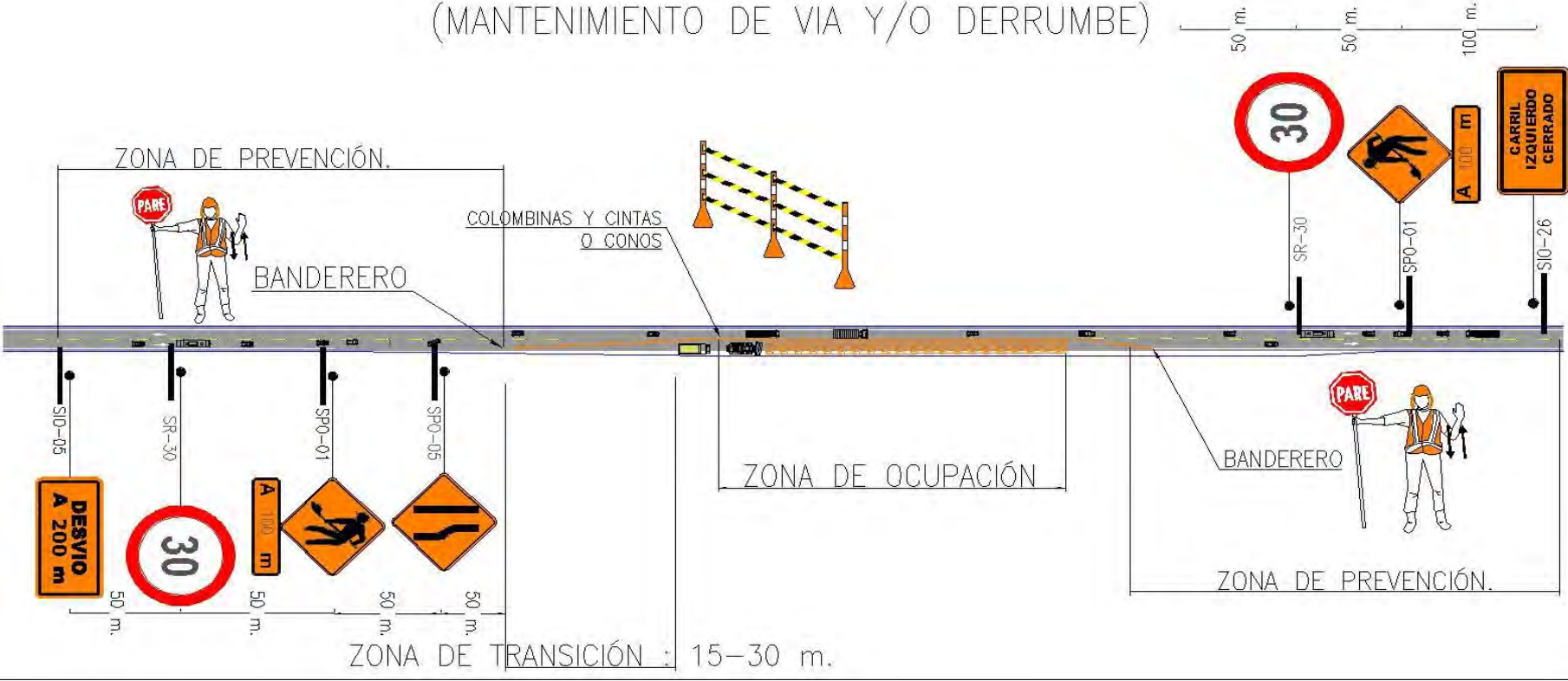
www.pacificotres.com



Plan de manejo para trabajos temporales con ocupación parcial de vía

EN LA RUTA DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO

TRABAJOS TEMPORALES CON OCUPACIÓN PARCIAL DE LA VIA
(MANTENIMIENTO DE VIA Y/O DERRUMBE)



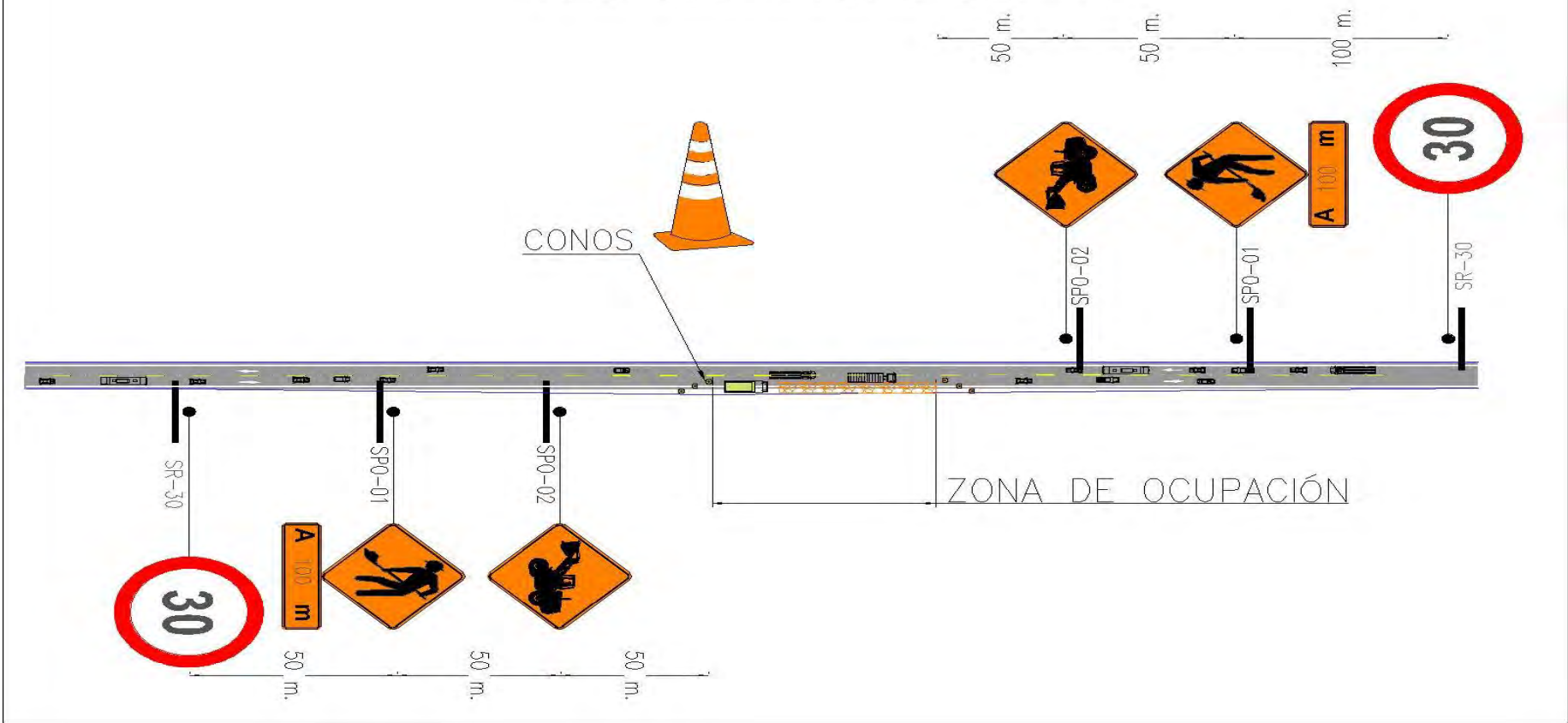
www.pacificotres.com



Plan de manejo para trabajos sobre berma

EN LA RUTA DEL BIENESTAR Y EL DESARROLLO

TRABAJOS SOBRE BERMA

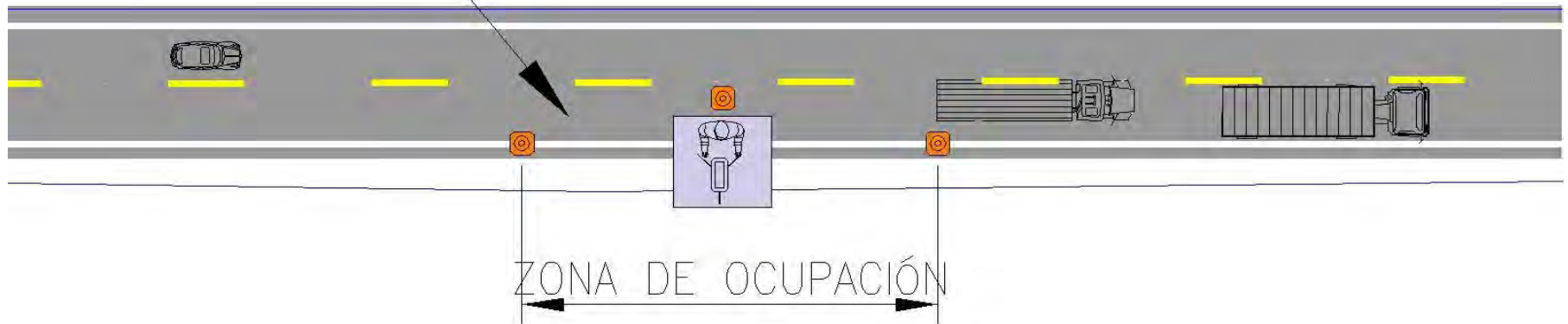


www.pacificotres.com



TRABAJOS DE TOPOGRAFÍA

CONOS



www.pacificotres.com



Línea gratuita:
01 8000 423 780



Línea telefónica de atención al usuario
321 973 8470



contactenos@pacificotres.com



Concesión pacifico tres



@pacificotres



CONCESIÓN PACÍFICO TRES

Líneas de atención al usuario:



01 8000 423 780
321 973 8470

contactenos@pacificotres.com

SÍGUENOS:



[concesionpacificotres](https://www.facebook.com/concesionpacificotres)



[@pacificotres](https://twitter.com/pacificotres)

¡Gracias!



CONCESIÓN
PACÍFICO TRES

Correspondencia Recibida
Vigencia: 2020 - Consecutivo: R-15090
Consecutivo: R-15090
Fecha de Radicación: 13/09/2020-03:55 PM
Sede: OFICINA PRINCIPAL PCLO
Tipo de Documento: CALIFICACIÓN CAPACIDAD LABORA
Id Documento: 0207413121590900
Folios: 1

579

Bogotá D.C., Agosto 12 de 2020

Señores:

MARIO ALBERTO HUERTAS COTES

Carrera 22a 85-20

BOGOTA D.C. BOGOTA

433



No. Radicado: 0207413121590900
Ref. Rad. Porvenir: 0105670016361900
C.C. 4150302
T.N. N.A.
NPCL – BEN

Respetados Señores,

Reciban un cordial saludo de PORVENIR S.A.

En atención a la solicitud de Calificación de Perdida de Capacidad Laboral (PCL) del señor(a) OVIDIO SALAZAR BOHORQUEZ, le informamos que las limitaciones que generan las patologías han sido calificadas por el Grupo Interdisciplinario de Calificación de Perdida de Capacidad Laboral y origen de Seguros de Vida Alfa S.A., según lo establecido en el Art. 52 de la Ley 692 de 2005.

Según los parámetros establecidos en el Manual Único para la calificación de la Invalidez, al afiliado(a) señalado en la referencia, se le ha determinado una Perdida de Capacidad Laboral del 50.70% de origen enfermedad COMUN y fecha de estructuración 24/02/2020

De acuerdo con lo establecido en el artículo 38 de la Ley 100 de 1993, si el porcentaje de perdida de capacidad es igual o superior al 50%, le permite iniciar los tramites para acceder a la prestación económica correspondiente, previo el cumplimiento de los requisitos legales para acceder a la pensión de invalidez, si a ello hubiera lugar, por lo tanto el afiliado debe iniciar los tramites de reclamación pensional, ante cualquier oficina de Porvenir S.A.

Cualquier aclaración, información, o solicitud sobre el trámite de la prestación económica comuníquese con nuestra Línea de Servicio al Cliente en Bogotá 7425454, en Medellín 6043222, en Barranquilla 3856363, en Cali 4857171 o en el resto del país en el 01 8000 51 8440 o en cualquiera de nuestras oficinas a nivel nacional.

Tenga en cuenta que el trámite de su solicitud no tiene ningún costo. Por favor absténgase de entregar dineros a personas que se lo soliciten. Denuncie cualquier anomalía a nuestra auditoría interna fax No 3390101 en Bogotá o al A.A. 241800 de Bogotá.

Gracias por elegirnos como su Administradora de Fondo de Pensiones y Cesantías, usted cuenta con nuestro interés en el desarrollo de gestiones futuras.

Cordialmente,

CARLOS MANUEL RAMÍREZ
Director Beneficios Pensionales

MHC

MARIO A. HUERTAS
INGENIERO CIVIL



Ingeniería y Construcción de Obras Civiles



PREMIO NACIONAL DE INGENIERÍA
1994- Construcción Barro Alto Agua Presa de SESQUILÉ
2012- Túnel Falso el CUNE

Bogotá D.C, 14 de Enero de 2021

Señor

OVIDIO SALAZAR BOHORQUEZ

ovidiosalazar1964@hotmail.com

Ciudad

REF: Terminación del Contrato de Trabajo. 002-21

Respetado Señor Ovidio:

Por medio de la presente me dirijo a usted con el objeto de informarle la decisión de la empresa de dar por terminado su contrato de trabajo con justa causa legal. Dicha terminación se hará efectiva quince (15) días posteriores a la notificación de esta comunicación.

Motiva la anterior decisión al hecho en el cual usted recibió el reconocimiento de pensión de invalidez, información comunicada a la empresa por su fondo de pensiones PORVENIR, bajo el radicado número 4107412036882700 del pasado 05 de Enero del año 2021, que se adjunta; y en la cual se especifica que se iniciará el pago de sus mesadas en el mes de enero del año 2021.

Dicha terminación se fundamenta en el numeral 14 del literal a), del artículo 62 del Código Sustantivo del Trabajo, Subrogados por el artículo 7° del Decreto Ley 2351 de 1965. Para proceder con la liquidación y pago de sus prestaciones sociales, el área de Talento Humano se comunicará con usted en el transcurso de los siguientes tres (3) días hábiles a la terminación de su contrato.

Deseando su mejor bienestar en la nueva condición, me suscribo.

SEDE PRINCIPAL
BOGOTÁ-COLOMBIA

DIRECCIÓN
CRA. 22A No. 85-20

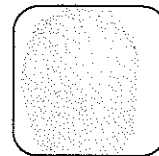
TELÉFONO
PBX (571) 622 6620

FAX
(571) 610 5116
(571) 622 6627

DANIEL JIMÉNEZ POSADA
DIRECTOR TALENTO HUMANO

Recibido y enterado

Ovidio Salazar Bohórquez - C.C 4.150.302



HUELLA



SC 96 1147-1
SC 96 1147-2



mhc Ingenieros@mhc.com.co

Bogotá, D.C. enero 14 2021

Señor
SALAZAR BOHORQUEZ OVIDIO
Ciudad.

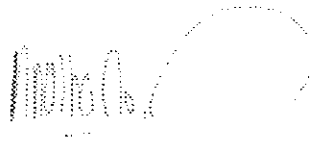
REF.: Entrega documentos adicionales

Apreciado señor:

De acuerdo lo estipulado por la ley y dando alcance a la finalización de su contrato de trabajo, me permito:

1. Poner a su disposición las copias de los tres últimos pagos de Seguridad social.
2. Informarle que la Ley 1636 de 2013, le da el beneficio de auxilio al desempleo; para mayor información puede hacerlo a través de su caja de compensación.
3. Para el retiro de cesantías en el Fondo Nacional del Ahorro se le anexa carta de autorización de retiro definitivo, para el Fondo de cesantías Porvenir usted deberá realizar la solicitud mediante la página: <https://www.porvenir.com.co/web/retiro-cesantias#back>. Ante cualquier duda o inquietud se debe comunicar con fondo.

Atentamente,



ROSALBA ROJAS AVILA
Talento Humano

Notificación del derecho a la evaluación medico ocupacional de egreso

La Empresa MARIO ALBERTO HUERTAS COTES, me ha informado el derecho a la evaluación médico ocupacional de egreso y los siguientes aspectos:

1. La programación del examen debe solicitarse en la oficina de Talento Humano del centro de trabajo para que esta sea coordinada con la IPS correspondiente.
2. El plazo máximo para informar acerca de la realización del examen de egreso es cinco (5) días hábiles a partir de la fecha de entrega del presente documento.
3. De no presentarme en el tiempo establecido, la empresa da por entendido que no me realizaré la respectiva evaluación de egreso.

Recibí, Enterado y comprendido:

