

RV: BUENAS TARDES, ME PERMITO RADICAR DEMANDA MEDIO DE CONTROL DE REPARACION DIRECTA DE MARIANO SANCHEZ TRUJILLO Y OTROS CONTRA LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTROS

Desde Diana Maria Quiza Galindo <dquizag@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Fecha Jue 5/12/2024 4:58 PM

Para Juzgado 04 Administrativo - Huila - Neiva <adm04nei@cendoj.ramajudicial.gov.co>

CC Oficina Judicial - Huila - Neiva <ofjudneiva@cendoj.ramajudicial.gov.co>; JAVIER SILVA LARA <silvalarajavier44@gmail.com>

 1 archivo adjunto (169 KB)

2486 ACTA.pdf;

cordial saludo,

Remito acta de reparto No. 2486 , que correspondió a su despacho para su conocimiento y fines pertinentes.

De manera atenta nos permitimos informarle a Usuarios y Despachos que la cuenta de correo electrónico dquizag@cendoj.ramajudicial.gov.co, es sólo para realizar reparto y remitir actas de reparto. Por lo que, NO se encuentra habilitado para la recepción de (correos electrónicos, consultas, peticiones etc).

Solicitamos abstenerse de continuar remitiendo notificaciones a este correo.

En su lugar se informa que los correo electrónico habilitado por el CSJ para recibir procesos judiciales por especialidad son:

repartofianva@cendoj.ramajudicial.gov.co
repartolaboralnv@cendoj.ramajudicial.gov.co
repartodisciplnv@cendoj.ramajudicial.gov.co
repartocivilnv@cendoj.ramajudicial.gov.co
repartoadtivorv@cendoj.ramajudicial.gov.co
Tutelas en línea

Para los despachos judiciales es: ofjudneiva@cendoj.ramajudicial.gov.co

con el fin de evitar congestión en la bandeja de entrada de este correo, solicito abstenerse de remitir memoriales o solicitudes que vayan dirigidos a los despachos judiciales debido a que este correo electrónico, es para recibir demandas y realizar su distribución para reparto.

Se envían los archivos en el estado en que fueron recibidos del remitente, cualquier inconsistencia, error, aclaración o complementación de información debe dirigirse, directamente, al usuario y / o despacho

Recordamos que el horario laboral de la Rama Judicial es de Lunes a Viernes de 07:00 am - 12:00 pm y de 2:00 - 5:00 pm.

Cordialmente,

DIANA MARIA QUIZA GALINDO
ASISTENTE ADMINISTRATIVO

"Como parte de nuestra estrategia orientada a la mejora continua, agradecemos su colaboración y tiempo empleado en el diligenciamiento de la encuesta de satisfacción de usuarios a la cual puede acceder en el enlace <https://forms.office.com/r/sPaFmR9yi0> o escaneando el siguiente código QR para mayor facilidad".

Nota: De manera atenta nos permitimos informarle a Usuarios y Despachos que la cuenta de correo electrónico dquizag@cendoj.ramajudicial.gov.co, es sólo para realizar reparto y remitir actas de reparto. Por lo que, no se encuentra habilitado para la recepción de (correos electrónicos, consultas, peticiones etc).

Solicitamos abstenerse de continuar remitiendo notificaciones a este correo. En su lugar se informa que el correo electrónico habilitado por el CSJ para recibir procesos judiciales es: Oficina Judicial - Seccional Neiva ofjudneiva@cendoj.ramajudicial.gov.co

De: Reparto Juzgados Administrativos - Huila - Neiva <repartoadtivonva@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Enviado: jueves, 5 de diciembre de 2024 4:54 p. m.

Para: Diana Maria Quiza Galindo <dquizag@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Asunto: RV: BUENAS TARDES, ME PERMITO RADICAR DEMANDA MEDIO DE CONTROL DE REPARACION DIRECTA DE MARIANO SANCHEZ TRUJILLO Y OTROS CONTRA LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTROS

Cordial saludo:

De manera atenta reenvío Demanda para que sea sometida a reparto y enviar al Despacho Judicial que le corresponda.

Atentamente,

ANA MARIA RAYO GARZON
Auxiliar Administrativo Oficina Judicial

De: JAVIER SILVA LARA <silvalarajavier44@gmail.com>

Enviado: jueves, 5 de diciembre de 2024 16:53

Para: Reparto Juzgados Administrativos - Huila - Neiva <repartoadtivonva@cendoj.ramajudicial.gov.co>; notificacionesjudiciales LastName <notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co>; Felipe Andres Bastidas Paredes <buzonjudicial@ani.gov.co>; njudiciales@invias.gov.co <njudiciales@invias.gov.co>; correspondencia@autovia.com.co <correspondencia@autovia.com.co>; notificaciones@css-construtores.com <notificaciones@css-construtores.com>; juridico@alcaing.com <juridico@alcaing.com>; notificaciones judiciales <notificacionesjudiciales@defensajuridica.gov.co>

Asunto: BUENAS TARDES, ME PERMITO RADICAR DEMANDA MEDIO DE CONTROL DE REPARACION DIRECTA DE MARIANO SANCHEZ TRUJILLO Y OTROS CONTRA LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTROS



DEMANDA MEDIO DE CONTROL DE
REPARACION DIRECTA DE MARIANO SANCHEZ
TRUJILLO Y OTROS CONTRA LA AGEN...

REPUBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL
ACTA INDIVIDUAL DE REPARTO

Fecha : 05/dic./2024

CORPORACION
JUZGADOS ADMINISTRATIVOS
REPARTIDO AL DESPACHO

GRUPO
CD. DESP
004

REPARACION DIRECTA
SECUENCIA:
2486

Página 1

FECHA DE REPARTO
05/dic./2024

JUZ 04 ADMINISTRATIVO ORAL

| IDENTIFICACION | NOMBRE | APELLIDO | SUJETO PROCESAL |
|----------------|-----------|------------------|-----------------|
| 7703585 | JAVIER | SILVA LARA | 03 *'' |
| 12129088 | MARIANO | SANCHEZ TRUJILLO | 01 *'' |
| 55168071 | ESMERALDA | MORENO MOSQUERA | 01 *'' |
| 1075270098 | JOSE RAUL | SANCHEZ MORENO | 01 *'' |

Acta de Reparto Individual

C12001-OJ01B17
dquizag

EMPLEADO

CUAD:
FOL:

SE RECIBE POR CORREO ELECTRÓNICO

Señor

JUEZ ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE NEIVA (REPARTO)
E.S.D.

JAVIER SILVA LARA, mayor de edad y vecino de esta ciudad, identificado con la cédula No. 7.703.585 de Neiva-Huila, abogado en ejercicio portador de la Tarjeta Profesional No. 184.830 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado judicial de los señores **MARIANO SANCHEZ TRUJILLO**, mayor de edad y vecino de esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía No. 12.129.088 de Neiva, actuando en nombre propio en su condición de padre de la víctima, **ESMERALDA MORENO MOSQUERA**, mayor de edad y vecina de esta ciudad, identificada con la cédula de ciudadanía No. 55.168.071 de Neiva, actuando en nombre propio en su condición de madre de la víctima, **JOSE RAUL SANCHEZ MORENO**, mayor de edad y vecino de esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.075.270.098 de Neiva, actuando en nombre propio en su condición de hermano de la víctima, y **THALIA SANCHEZ MORENO**, mayor de edad y vecina de esta ciudad, identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.075.544.100 de Neiva, actuando en nombre propio en su condición de hermana de la víctima, conforme al poder que previamente se me ha otorgado y que se anexa, comedidamente llego ante su despacho, con el fin de interponer Medio de Control de **REPARACIÓN DIRECTA** contra la **NACION – MINISTERIO DE TRANSPORTE**, representado legalmente por su Ministro Dr. Raúl Pérez o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, **LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)**, representada legalmente por su Presidente Dr. William Fernando Camargo Triana o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, **EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS)**, representada legalmente por su Director General Juan Carlos Montenegro Arjona o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, **LA SOCIEDAD AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S.** identificada con NIT 900.903.279-8 representada legalmente por su Gerente General Dr. Luis Eduardo Gutiérrez Díaz o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, **EL CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVIA NEIVA GIRARDOT** con NIT 9009924225 representado legalmente por su Gerente o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, **LA SOCIEDAD CSS CONSTRUCTORES S.A.** NIT 832.006.599-5 representada legalmente por su Gerente General Dr. Jorge Alejandro González Gómez o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, y **LA SOCIEDAD ALCA INGENIERIA S.A.S.** NIT 830.089.381-5 representada legalmente por su Gerente General Dr. Ramiro Raúl Andrade Cepeda o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, para que previo los tramites de un proceso ordinario contencioso administrativo, con citación y audiencia de los representantes legales de las entidades demandadas, del señor Procurador Administrativo del Huila y con la intervención especial del director de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, y mediante sentencia de fondo se expidan las siguientes o similares declaraciones y condenas:

DECLARACIONES Y CONDENAS

PRIMERA: Declarar que **LA NACION – MINISTERIO DE TRANSPORTE, LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI), EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), LA SOCIEDAD AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S. EL CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVIA NEIVA GIRARDOT, LA SOCIEDAD CSS CONSTRUCTORES S.A. y LA SOCIEDAD ALCA INGENIERIA S.A.S.**, son responsables administrativamente y en forma solidaria por falla del servicio de señalización vial, por la totalidad de los perjuicios patrimoniales de orden moral, material y vida en relación causados a los demandantes **MARIANO SANCHEZ TRUJILLO, ESMERALDA MORENO MOSQUERA, JOSE RAUL SANCHEZ MORENO, y THALIA SANCHEZ MORENO**, como consecuencia de la muerte causada al señor **JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.)**, cuando el día 30 de

septiembre de 2022 siendo aproximadamente las 15:00 p.m. se desplazaba en su motocicleta marca yamaha de placas BFR56F, en la vía Neiva – castilla sobre la calzada que conduce al Municipio de Aipe con la Ciudad de Neiva, cuando sobre el kilómetro 19+200 metros, por falta de señalización vial se encuentra con un camión estacionado en plena vía nacional de primer orden carril derecho, sin ningún tipo de señalización vial preventiva y de medidas de seguridad por la obra o mantenimiento que estaban realizando en la berma al lado derecho de la vía, presentándose el choque de la moto con el vehículo camión estacionado en la vía nacional en el carril derecho de placa SPK 440 de propiedad de CSS CONSTRUCTORES S.A. y cuyo conductor pertenece al CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVÍA NEIVA GIRARDOT, causándose perjuicios morales, materiales, de vida en relación y de todo orden, hechos que configuran una falla del servicio atribuible a las entidades demandadas.

SEGUNDA: Como consecuencia de lo anterior, **CONDENAR a LA NACION – MINISTERIO DE TRANSPORTE, LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI), EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), LA SOCIEDAD AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S., EL CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVIA NEIVA GIRARDOT, LA SOCIEDAD CSS CONSTRUCTORES S.A. y LA SOCIEDAD ALCA INGENIERIA S.A.S.,** a pagar a mis mandantes todos los daños y perjuicios materiales (lucro cesante) e inmateriales (morales y de vida en relación, originados por la falla del servicio de señalización vial de la obra, trabajo o mantenimiento que se estaba realizando en la berma al lado derecho de la vía nacional, lo que ocasiono el accidente de tránsito donde falleció el señor JHONATAN SANCHEZ MORENO, conforme a la siguiente liquidación o a la que demostrare dentro del proceso, así:

2.1) POR PERJUICIOS MORALES

Se presume su configuración natural por el vínculo cercano a la víctima, acreditándose el parentesco con los registros civiles de nacimiento.

DAÑOS MORALES:

A fin de que, en lo sucesivo, se indemnicen de manera semejante los perjuicios morales reclamados por la muerte de una persona, como en el presente caso. El **CONSEJO DE ESTADO**, sala de lo Contencioso Administrativo sección III, a manera de complemento de lo decidido en la sentencia del 28 de agosto de 2014, decide unificar su jurisprudencia sobre el particular a partir del establecimiento de cinco niveles de cercanía afectiva entre la víctima directa del daño o causante y quienes acuden a la justicia en calidad de perjudicados o víctimas indirectas, así:

Nivel 1. Comprende la relación afectiva propia de las relaciones conyugales y paternos filiales o, en general de los miembros de un mismo núcleo familiar (1er. grado de consanguinidad, cónyuges o compañeros permanentes o estables). A este nivel corresponde el tope indemnizatorio de 100 SMLMV.

Nivel 2. Se refiere a la relación afectiva propia del segundo grado de consanguinidad o civil (hermanos, abuelos y nietos). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 50% del tope indemnizatorio.

Nivel 3. Abarca la relación afectiva propia del tercer grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 35% del tope indemnizatorio.

Nivel 4. Aquí se ubica la relación afectiva propia del cuarto grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 25% del tope indemnizatorio.

Nivel 5. Comprende las relaciones afectivas no familiares (terceros damnificados). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 15% del tope indemnizatorio.

Pues bien, atendiendo los parámetros anteriores y como en este caso se encuentra acreditado el parentesco, con los respectivos registros civiles de nacimiento, se tazan los perjuicios por este concepto, en los siguientes términos:

Condénese a las partes demandadas a pagar por perjuicios morales, la suma de:

2.1.1. Cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de la ejecutoria de la sentencia, para el señor **MARIANO SANCHEZ TRUJILLO**, en su calidad de padre del señor **JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.)**.

2.1.2. Cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de la ejecutoria de la sentencia, para la señora **ESMERALDA MORENO MOSQUERA**, en su calidad de madre del señor **JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.)**.

2.1.3. Cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de la ejecutoria de la sentencia, para el señor **JOSE RAUL SANCHEZ MORENO**, en su calidad de hermano del señor **JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.)**.

2.1.4 Cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de la ejecutoria de la sentencia, para la señora **THALIA SANCHEZ MORENO**, en su calidad de hermana del señor **JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.)**.

2.2. DAÑO A LA VIDA EN RELACIÓN.

Se condene a la **NACION – MINISTERIO DE TRANSPORTE, LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI), EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), LA SOCIEDAD AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S., EL CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVIA NEIVA GIRARDOT, LA SOCIEDAD CSS CONSTRUCTORES S.A. y LA SOCIEDAD ALCA INGENIERIA S.A.S.**, a la indemnización correspondiente al Daño a la Vida en Relación como consecuencia del daño antijurídico de que son objeto la Familia del señor **JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.)**, por su muerte, con ocasión a su vida en sociedad, su aislamiento familiar, y su disminución de estado anímico el cual se estima en los siguientes términos:

2.2.1. Cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de la ejecutoria de la sentencia, para el señor **MARIANO SANCHEZ TRUJILLO**, en su calidad de padre del señor **JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.)**.

2.2.2. Cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de la ejecutoria de la sentencia, para la señora **ESMERALDA MORENO MOSQUERA**, en su calidad de madre del señor **JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.)**.

2.2.3. Cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de la ejecutoria de la sentencia, para el señor **JOSE RAUL SANCHEZ MORENO**, en su calidad de hermano del señor **JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.)**.

2.2.4 Cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes a la fecha de la ejecutoria de la sentencia, para la señora **THALIA SANCHEZ MORENO**, en su calidad de hermana del señor **JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.)**.

Lo anterior, por el hecho de que el daño recibido en cada uno de sus familiares, los afecto profundamente de manera negativa en sus relaciones con su entorno sentimental, social, familiar, laboral, comercial, cerrándose todas las puertas sentimentales, familiares, sociales y laborales, como es de común ocurrencia en estos eventos.

Ante lo expuesto anteriormente, es menester poner de presente los lineamientos jurisprudenciales del Consejo de Estado, que en varias providencias que han sido proferidas ha reconocido que el perjuicio fisiológico, hoy daño a la vida en relación, se encuentra inmerso dentro de lo que se denomina perjuicio a las alteraciones a las condiciones de existencia.

En nuestro ordenamiento jurídico, y especialmente la jurisprudencia contencioso administrativa ha reconocido como daños indemnizables, los de tipo material esto es, el daño emergente y el lucro cesante, así mismo los daños inmateriales, género éste en

el que se han decretado condenas por concepto de perjuicios morales y fisiológicos, reconociendo este daño como la pérdida de placer en la realización de una actividad o alteración grave que produce el daño en las relaciones del sujeto con su entorno.

2.3. RESPECTO A LA MUERTE DEL SEÑOR JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.):

2.3.1. PERJUICIOS MATERIALES:

-LUCRO CESANTE CON RESPECTO AL SEÑOR JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.):

Teniendo en cuenta que el señor JHONATAN SANCHEZ MORENO (q.e.p.d.), era una persona que contaba con el pleno ejercicio de sus funciones físicas y a causa del accidente de tránsito falleció, sus familiares tienen derecho a que se le reconozca una indemnización correspondiente al valor dejado de producir por el término de la vida probable del hoy occiso.

Por lo anterior considero que a mis poderdantes se les debe favorecer con la indemnización correspondiente, por lo cual la sanción de resarcimiento del daño debe ser una prestación pecuniaria considerada equivalente a la disminución patrimonial sufrida como la ganancia frustrada, que es la pérdida de aquellas rentas que toman vida, en la actividad productiva de la víctima la cual debe ser equivalente a la ganancia media de un sujeto en el curso de su vida probable laboral, por lo cual se debe fijar una suma de dinero a través de la capitalización anticipada de la renta en relación con dicha vida laboral probable; teniendo derecho mis poderdantes señores Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera, en calidad de padres de la víctima al pago de estos perjuicios materiales (lucro cesante), pues dependían económicamente de su hijo fallecido Jhonatan Sánchez Moreno, tal como se demostrara en el proceso.

Para conocer el valor se debe tomar el salario que devengaba el hoy occiso señor JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.), en la Empresa SERVISIÓN DE COLOMBIA & CIA LTDA que para la fecha de los hechos sería \$1.720.350, tal como aparece en el contrato de trabajo suscrito por éste, y la pacífica tradición jurisprudencial sobre la materia la cual establece que a ese valor hay que sumarle el 25% correspondiente a los factores prestacionales \$430.087, para un total de \$2.150.437 y descontar la parte que el occiso debía destinar para la propia subsistencia que corresponde al 25% (537.609) por lo tanto, solamente el 75% restante constituiría el beneficio patrimonial perdido, ello equivale a \$1.612.829 (ver, entre otras, la sentencia del 22 de marzo de 2007, proferida por la Sala de Cas. Civil de la C.S.J., exp. 05001-3103-000-1997-5125-01), por lo anterior estos valores son calculados de la siguiente manera:

-LUCRO CESANTE CONSOLIDADO:

Para llegar al mismo, se deberá multiplicar el valor de la renta total a pagar por el resultado de utilizar la fórmula de cálculo actuarial siguiente:

$$VA = LCM \times S_n$$

Donde:

VA Corresponde al valor actual del lucro cesante pasado total, incluidos Intereses del 6% anual.

LCM Es el lucro cesante mensual actualizado (\$1.612.829).

S_n Es el valor acumulado de la renta periódica de un peso que se paga "n" veces a una tasa de interés "i" por periodo.

El factor S_n se obtiene de la siguiente fórmula matemática:

$$S_n = \frac{(1+i)^n - 1}{i}$$

i: Corresponde al interés legal = 6% anual = 0,004867 interés compuesto mensual.

n: Número de meses transcurridos desde la fecha del fallecimiento hasta la fecha en que se hace la reclamación formal (24 meses).

DESARROLLO:

Lucro Cesante Consolidado.

$$S_n = \frac{(1+0,004867)^{24} - 1}{0,004867}$$

$$S_n = 25.3925$$

Entonces el desarrollo de la formula $VA = LCM \times S_n$ es como sigue:

$$VA = \$1.612.829 \times 25.3925 = \$40.953.760.$$

Total Lucro Cesante Consolidado: CUARENTA MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA Y TRES MIL SETECIENTOS SESENTA PESOS (\$40.953.760).

-LUCRO CESANTE FUTURO:

Obedece a la formula siguiente:

$$VA = LCM \frac{(1+i)^n - 1}{i(1+i)^n}$$

Donde:

VA Corresponde al valor actual del lucro cesante pasado total incluidos Intereses del 6% anual.

LCM Es el lucro cesante mensual actualizado (\$1.612.828)

n meses de vida probable del hoy occiso, señor JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.), quien nació el 22 de agosto de 1999, quien tenía 23 años que según las tablas de mortalidad aprobadas por la Superfinanciera, resolución 1555 de 2010, son 57,1 años que equivalen a 685 meses.

Lucro Cesante Futuro:

$$VA = LCM \frac{(1+i)^n - 1}{i(1+i)^n}$$

$$VA = \$1.612.829 \frac{(1+0.004867)^{685} - 1}{0.004867(1+0.004867)^{685}} = \$319.469.559$$

Total lucro cesante futuro: TRESCIENTOS DIECINUEVE MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y NUEVE PESOS MONEDA CORRIENTE (\$319.469.559).

TERCERA: Condenar a las demandas actualizar el valor de las condenas impuestas conforme a la evolución del índice de precios al consumidor – IPC., tal como está contemplado en el artículo 187 inciso 4 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

CUARTA: Condenar a las demandadas, a reconocer y pagar a favor de mis poderdantes los intereses moratorios, contados después de la ejecutoria del fallo, tal como está contemplado en el artículo 192 y 195 numeral 4 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

QUINTA: Condenar a las demandadas para que den cumplimiento al fallo dentro del término de treinta (30) días a que se refiere el artículo 192 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

SEXTA: Condenar en costas a las entidades demandadas, conforme al art. 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

SEPTIMA: Se me reconozca personería jurídica para actuar como apoderado de mis representados, en los términos del poder conferido.

HECHOS

1.-El día 30 de septiembre de 2022, el señor JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.), se desplazaba en una motocicleta marca yamaha, color azul negro gris, servicio particular, modelo 2020 de placas BFR56F, junto con la señora HOLLY TATIANA BONILLA MITU y el menor ADRIAN MOSQUERA CARRILLO, en la vía 45-06 que conduce de Neiva – Castilla sobre la calzada que conduce del Municipio de Aipe con la Ciudad de Neiva, exactamente sobre el kilómetro 19+200 metros Vía Nacional sector Guacirco, siendo aproximadamente las 15:00 horas, se presenta el choque de la moto con la parte trasera del vehículo camión marca Kenworth estacionado en plena vía nacional de placa SPK 440 de propiedad de CSS CONSTRUCTORES S.A. y cuyo conductor pertenece al CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVÍA NEIVA GIRARDOT, que se encontraba realizando obras y mantenimiento de la berma al lado derecho de la vía, sin la debida señalización vial preventiva y de medidas de seguridad por la obra o mantenimiento que estaban realizando, perdiendo la vida en el lugar de los hechos el señor SANCHEZ MORENO, tal como se comprueba con el informe policial de accidente de tránsito No. C-01479632.

2.- En el lugar en el que ocurrió el accidente de tránsito, la CONCESIONARIA AUTOVIA NEIVA-GIRARDOT S.A.S. se encontraba realizando obra de construcción, mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento y conservación de la infraestructura vial en cumplimiento de las obligaciones pactadas en un contrato de concesión bajo el esquema de APP celebrado con la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.

3.- El señor JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.), residía y convivía con sus padres y su hermana en el corregimiento de Guacirco, por lo que al salir de la finca de propiedad de los abuelos de dicho corregimiento, tomo la vía Nacional que conduce del Municipio de Aipe a la ciudad de Neiva, desplazándose por el carril derecho como lo ordena el código nacional de tránsito en su artículo 94, y circulando detrás de un vehículo que transitaba por la misma vía carril derecho, vehículo este que en el trayecto se abre a la izquierda esquivando el camión que se encontraba estacionado en plena vía nacional de primer orden carril derecho, sin ningún tipo de señalización vial preventiva y de medidas de seguridad por la obra o mantenimiento que estaban realizando en la berma al lado derecho de la vía, y fue ahí donde el señor SANCHEZ MORENO colisiona con la moto marca Yamaha de su propiedad de placas BFR56F con la parte trasera del camión de placa SPK 440 de propiedad de la Sociedad CSS CONSTRUCTORES S.A., que se encontraba estacionado en Plena Vía Nacional en el kilómetro 19 + 200, carril derecho sentido de Aipe a Neiva, perdiendo la vida en el lugar de los hechos, tal como se observa en el informe policial de accidente de tránsito No. C-01479632.

4. El camión marca Kenworth de placas SPK 440 de color blanco y servicio público, es de propiedad de la empresa CSS CONSTRUCTORES S.A., sociedad está que hace parte de la Sociedad Concesionaria Autovía Neiva – Girardot S.A.S., siendo conducido el camión por el señor HAYDER RODRIGUEZ HERNANDEZ, quien se identifica con la cédula de ciudadanía No. 83090046 de Campoalegre (H), y quien para la fecha del accidente era conductor perteneciente a la Empresa CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVÍA NEIVA GIRARDOT; indicando, que el camión de placas SPK 440 que se encontraba estacionado en plena vía nacional de primer orden carril derecho, estaba sin ningún tipo de señalización vial preventiva y de medidas de seguridad que advirtiera a los conductores que transitaban por esa vía de la obra, trabajos o mantenimiento que estaban realizando en la berma al lado derecho de la vía nacional de primer orden y doble calzada por parte de AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S., siendo esta empresa, junto con CSS CONSTRUCTORES S.A. la causante y responsable de este suceso, en donde perdió la vida el señor JHONATAN SANCHEZ MORENO, quien se identificaba con la cédula de ciudadanía No. 1075545732 de Neiva (H), por la falta de señalización vial preventiva.

5. El informe policial de accidente de tránsito No. C-01479632 elaborado por tránsito Departamental del Huila, señala como hipótesis del accidente de tránsito del conductor vehículo 1 motocicleta (157) especificando distracción o desatención, y señalando en el plano topográfico conos de seguridad, lo cual demostraremos con los medios probatorios en el proceso que en ningún momento hubo distracción o desatención del señor Jhonatan Sánchez Moreno, sino que lo que origino el accidente fue la falta de señalización de la vía debido a la obra, trabajo o mantenimiento que se estaba realizando, pues el camión de placas SPK 440 que se encontraba estacionado en plena vía nacional carril derecho, no tenía ningún tipo de señalización vial preventiva y de medidas de seguridad, indicando igualmente que los conos de seguridad que señala el plano topográfico, no estaban en el momento en que ocurrió el accidente, a pesar de que con ello no se cumplía con lo reglamentado en el manual de señalización vial y código de tránsito, que indican la manera que se debe realizar la señalización en esta clase de obras, trabajos o mantenimiento de la vía, que tienen como fin la prevención y medidas de seguridad, de advertir a los conductores que transitaban por esa vía de la obra, trabajos o mantenimiento que se estaban realizando, por parte de AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S.

6.- Como consecuencia del accidente de tránsito y de la omisión de las entidades demandadas **LA NACION – MINISTERIO DE TRANSPORTE, LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI), EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), LA SOCIEDAD AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S. EL CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVIA NEIVA GIRARDOT, LA SOCIEDAD CSS CONSTRUCTORES S.A. y LA SOCIEDAD ALCA INGENIERIA S.A.S.**, el señor JHONATAN SANCHEZ MORENO (Q.E.P.D.) perdió la vida a causa de un "TRAUMATISMO CONTUNDENTE DE TORAX SECUNDARIO A ACCIDENTE DE TRANSITO EN CALIDAD DE CONDUCTOR" (revísese Análisis y opinión pericial de necropsia).

7.- El 30 de septiembre de 2024, fecha en que ocurre el accidente, el señor JHONATAN SANCHEZ MORENO, se encontraba en la plenitud de su juventud, en excelentes condiciones sicológicas, caracterizándose como una persona muy trabajadora, emprendedora y dedicada a las labores que proyectaba, iniciaba o se comprometía, pues tan solo contaba con 23 años, es decir, su producción laboral era plena, lo mismo que su núcleo familiar, conformado por sus padres y su hermana, el cual era un hogar sólido y de grandes principios morales.

8.- Con el salario que devengaba el señor JHONATAN SANCHEZ MORENO, en la Empresa SERVISIÓN DE COLOMBIA & CIA LTDA que era la suma de \$1.720.350 Pesos, contribuía con los gastos de manutención de sus padres señores MARIANO SANCHEZ TRUJILLO y ESMERALDA MORENO MOSQUERA con los cuales convivía, proporcionándoles la alimentación, el vestido, el pago de servicios públicos entre otros necesarios para la subsistencia.

9. La muerte del señor JHONATAN SANCHEZ MORENO, como consecuencia del accidente de tránsito, ha producido en sus padres y hermanos un gran dolor moral, por cuanto eran una familia muy unida, donde se compartía los momentos buenos y malos, pero siempre buscando beneficio para todos ellos.

10. Los demandantes han sido afectados o perjudicados enormemente, así, económicamente, por la imposibilidad de recibir ingresos por su vida probable, de acuerdo a los ingresos que devengaba en Servisión de Colombia & CIA Ltda, moralmente, por la depresión, angustia, stress, intranquilidad, tristeza, dolor y desasosiego que les generó la pérdida de su hijo y hermano, fisiológicamente por el dolor que generó su partida en el hogar conformado por sus padres y hermanos, por la manera trágica de su muerte, pues ya no compartiría más con ellos en todos los aspectos que disfrutaban a diario en familia, pues eran muy unidos.

11. Los actores no se han podido recuperar del golpe emocional, afectivo y físico, además material, que les generó la muerte de su hijo y hermano.

12. Todo lo relacionado tipifica una falla del servicio por falta de señalización vial, de la obra o mantenimiento que estaban realizando de la berma al lado derecho de la vía nacional, sin la debida señalización vial preventiva y de medidas de seguridad, por parte de **LA NACION – MINISTERIO DE TRANSPORTE, LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI), EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), LA SOCIEDAD AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S. EL CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVIA NEIVA GIRARDOT, LA SOCIEDAD CSS CONSTRUCTORES S.A. y LA SOCIEDAD ALCA INGENIERIA S.A.S.**, que legitima a los demandantes para incoar el presente Medio de Control de Reparación Directa, y obtener de esa manera el reconocimiento y pago de las indemnizaciones que por concepto de responsabilidad extracontractual del Estado se reclama, por razón de perjuicios materiales, morales, fisiológicos y/o de todo orden a ellos ocasionados.

13. El señor MARIANO SANCHEZ TRUJILLO y la señora ESMERALDA MORENO MOSQUERA, son los padres del causante JHONATAN SANCHEZ MORENO, y los señores JOSE RAUL SANCHEZ MORENO, y THALIA SANCHEZ MORENO, eran sus hermanos.

14.- La doctrina, ha definido el contrato de concesión, y ha establecido puntualmente lo siguiente:

“Son los celebrados con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todos aquellos relativos a las actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio; todo, por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, de cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden”. (Rico, 2015).

15.- A la luz del art. 101 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, relativo a las normas para realizar trabajos en la vía pública, el interesado en la labor debe señalar el sitio mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas; además, la autoridad de tránsito local debe conceder licencia para tal propósito, para determinar el lugar de intervención y la duración estimada.

16.- La vía que conduce de Neiva – Castilla sobre la calzada que conduce del Municipio de Aipe con la Ciudad de Neiva, exactamente sobre el kilómetro 19+200 metros sector Guacirco, donde ocurrió el accidente, hace parte del corredor vial Neiva-Aipe-Castilla-Espinal- Girardot que integra los Proyectos 4G de concesiones viales que está **en cabeza de la AGENCIA**

NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA entidad del sector descentralizado de la rama ejecutiva del orden nacional con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, según decreto 4165 del 03 noviembre de 2011, razón por la cual tiene la responsabilidad de responder extracontractualmente por el daño antijurídico causado a los demandantes.

17.- Que la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI) adjudicó el contrato de concesión objeto del proceso de selección No. VJ-VE-APP-IPV-005-2015 mediante Resolución No. 1579 del 15 de septiembre de 2015 a la ESTRUCTURA PLURAL DENOMINADA PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA AUTOVIA NEIVA GIRARDOT y como consecuencia de ello celebro con la **SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOVIA NEIVA GIRARDOT SAS el contrato de concesión bajo el esquema APP No. 17 de 2015**, derivándose de allí su responsabilidad extracontractual en el presente asunto.

18. Así mismo, en aras de impetrar el medio de control de reparación directa, se elevaron diferentes peticiones a las entidades, resaltando las respuestas emitidas por AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S y la Empresa CSS CONSTRUCTORES S.A. los cuales indicaron lo siguiente:

“El 15 de septiembre de 2016 la Sociedad Concesionaria Autovía Neiva Girardot S.A.S suscribió el Contrato de Construcción y Mantenimiento con el Consorcio Constructor Autovía Neiva Girardot el cual fue enmendado e integrado en un solo documento el 23 de abril de 2020 y posteriormente el 25 de enero de 2021, es así que, a su consulta, se le informa que bajo este contrato se estaba realizando las labores de mantenimiento en el corredor. Ahora bien, no es posible compartirle copia de dicho contrato, toda vez que entre el concesionario y el consorcio al mediar una relación bilateral que goza de confidencialidad”.

Así mismo señalaron “que la Sociedad CSS Constructores hace parte de la Sociedad Concesionaria Autovía Neiva – Girardot S.A.S.”

Igualmente, la entidad Departamento del Huila, a través de la Secretaría de Vías e Infraestructura, informo: “Teniendo en cuenta la referencia vial relacionada en su derecho de petición informamos que la misma es una VIA DE PRIMER ORDEN con Código de Tramo 4506 nombre de Ruta Troncal del Magdalena Ruta 45 Administrada por la ANI. Así mismo, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA suscribió contrato de concesión bajo el esquema de APP, número 17 de fecha 30 de octubre de 2015, adjudicado mediante Resolución No. 1579 de 2015 con el Concesionario Autovía Neiva Girardot S.A.S. cuyo objeto es “Los estudios, diseños, construcción, operación, mantenimiento, gestión social, predial y ambiental, del corredor Neiva – Espinal – Girardot, de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 y demás apéndices del contrato.”

19.- El régimen de responsabilidad aplicable es subjetivo y el título de imputación es la falla en el servicio, por la omisión del cumplimiento de deberes constitucionales, legales y reglamentarios, por tanto, en el caso bajo estudio debe probarse según lo dispone la jurisprudencia del Consejo de Estado lo siguiente:

El Consejo de Estado ha expuesto que la responsabilidad de la administración se ve comprometida cuando se encuentran acreditados los siguientes elementos: i) la

existencia de una obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada de realizar la acción con la cual se habrían evitado los perjuicios (obligación de señalización establecida en una ley o reglamento); 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 (omisión en la señalización); iii) un daño antijurídico, y iv) la relación causal entre la omisión y el daño (que sea consecuencia de la omisión de señalización). "Frente a este último aspecto, con apoyo en la doctrina, que a su vez se inspiró en la distinción realizada en el derecho penal entre delitos por omisión pura y de comisión por omisión, se precisó que en este tipo de eventos lo decisivo no es la existencia efectiva de una relación causal entre la omisión y el resultado, sino la omisión de la conducta debida, que de haberse realizado habría interrumpido el proceso causal impidiendo la producción de la lesión"

20.- De conformidad con el Manual de Señalización Vial, emitido por el Ministerio de Transporte, cuando se ejecutan trabajos de construcción, rehabilitación, mantenimiento o actividades relacionadas con servicios públicos en determinada vía, se debe ofrecer protección a los conductores, pasajeros, peatones, personal de obra, equipos y vehículos. Es competencia de la entidad contratante establecer la responsabilidad de la instalación de señales en las obras y la misma debe llevarse a cabo de tal forma que el conductor tenga suficiente tiempo para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo. Así, en las obras que intervienen vías públicas deben existir: señales verticales, dispositivos para la canalización del tránsito, dispositivos luminosos y dispositivos manuales. Sin embargo, en el caso bajo estudio está probado que la obra, mantenimiento que se estaba realizando omitió todo el protocolo de señalización.

21.- El Consejo de Estado se ha referido en múltiples ocasiones acerca de la falta de señalización en obras públicas y el régimen de responsabilidad aplicable en eventos en los que se originan daños a particulares. En efecto, ha concluido que el Estado responde bajo el título de imputación falla del servicio cuando se constata la ocurrencia de un incumplimiento omisivo al contenido obligacional impuesto normativamente a la Administración.

22. En el sub examine está completamente probado los elementos de la responsabilidad subjetiva del estado a título de falla en el servicio por parte de las entidades demandadas, razón por la cual se ocasiona un accidente donde pierde la vida un hombre inocente que no tenía el deber jurídico de soportar la carga a la que fue sometido, siendo necesario el resarcimiento de los perjuicios a su familia, conforme a las fórmulas que se exponen en el libelo petitorio de esta demanda.

23. Mis mandantes a través de apoderado presentaron solicitud de conciliación extrajudicial convocando a la **NACION – MINISTERIO DE TRANSPORTE, LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI), EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), LA SOCIEDAD AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S. EL CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVIA NEIVA GIRARDOT, LA SOCIEDAD CSS CONSTRUCTORES S.A. y LA SOCIEDAD ALCA INGENIERIA S.A.S.**, ante la Procuraduría Delegada Para Asuntos Administrativos el 27 de septiembre de 2024, siendo expedida la correspondiente constancia el 03 de Diciembre de 2024, donde se da por agotado el requisito de procedibilidad exigido para acudir a la jurisdicción de lo contencioso administrativo.

24. Mis poderdantes me han conferido poder para actuar en los términos y con las finalidades contenidas en el mismo.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Fundamentos de la responsabilidad del Estado.

El artículo 90 de la Constitución Política de Colombia establece que el Estado debe responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas y se requiere de la concurrencia de varios elementos a saber: *(i)* el daño antijurídico, *(ii)* la imputabilidad jurídica y fáctica del daño a un Órgano del Estado y, *(iii)* el nexo causal entre el daño y la actuación u omisión de la administración.

De lo dispuesto en el artículo 90 de la Constitución, cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado, se desprende que esta tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado y la imputación del mismo a la administración pública, tanto por su acción como por su omisión, ya sea atendiendo a los criterios de falla en el servicio, daño especial, riesgo excepcional o cualquier otro.

En síntesis, la responsabilidad extracontractual del Estado se configura con la demostración del daño antijurídico, de su imputación a la administración y del nexo causal entre los dos anteriores.

El daño, consiste en el menoscabo del interés jurídico tutelado, y la antijuridicidad, en que el daño no debe ser soportado por el administrado, ya sea porque es contrario a la Carta Política o a una norma legal, o, porque es *"irrazonable,"* sin depender *"de la licitud o ilicitud de la conducta desplegada por la Administración."* Por su parte, la imputación no es otra cosa que la atribución fáctica y jurídica que del daño antijurídico se hace al Estado, de acuerdo con los criterios que se elaboren para ello, como por ejemplo el desequilibrio de las cargas públicas, la concreción de un riesgo excepcional, el régimen común de la falla del servicio o cualquiera otro que permita hacer la atribución al caso concreto.

Por último, en cuanto al nexo de causalidad entre el hecho de la administración y el daño causado, nuestro Órgano de Cierre, trayendo a colación apartes de la doctrina francesa, ha considerado que este es el elemento principal en la construcción de la responsabilidad, esto es, la determinación que un hecho es la causa de un daño, pues desde el punto de vista teórico resulta fácil, en criterio de los autores, diferenciar el tratamiento del nexo de causalidad dentro de los títulos objetivo y de falla.

En tratándose de la falla del servicio, la relación de causalidad se vincula directamente con la culpa, con la irregularidad o la anormalidad, y en los casos de los títulos objetivos, se admite la responsabilidad inmediatamente el daño se relaciona con la actividad del demandado, con independencia de que se acredite o no la culpa.

A partir de la disposición Constitucional referenciada, la jurisprudencia y la doctrina contencioso administrativa han desarrollado distintos regímenes de responsabilidad imputables al Estado, como *(i) el subjetivo*, que se basa en la teoría de la **falla del servicio** y *(ii) el objetivo*, que obedece a diferentes situaciones en las cuales la entidad demandada está llamada a responder, por un lado, con ocasión del ejercicio de actividades peligrosas o la utilización de elementos de la misma naturaleza, caso en el cual se habla del **régimen del riesgo excepcional**, y por otro, debido a la ruptura de la igualdad frente a las cargas públicas, caso en el cual estamos en presencia del **régimen del daño especial**, por ende, corresponde al Juez analizar los hechos de cada caso concreto y determinar el régimen de responsabilidad aplicable, para resolver el asunto sometido a su consideración de acuerdo con los elementos probatorios allegados.

Responsabilidad del Estado por accidentes de tránsito ocurridos en vías dadas en concesión.

Sobre este tema, el Consejo de Estado ha indicado¹⁵:

"11. Frente a la responsabilidad extracontractual deriva del contrato estatal, la jurisprudencia ha sostenido que se le puede imputar el daño al Estado, con fundamento en que cuando la administración contrata una obra pública es como si ella la ejecutara directamente. Además, es la dueña de la obra, porque afecta el patrimonio público y su realización obedece a razones del servicio público¹⁶.

Los pactos de indemnidad que celebre la entidad pública con el contratista, con el fin de exonerar de responsabilidad extracontractual frente a terceros por la ejecución del contrato, no son oponibles, pues esa entidad es la responsable de la obra. Aunque el contratista no se convierte en agente de la administración ni en su funcionario, es ella misma la actúa y por ende su responsabilidad es directa¹⁷.

12. La Ley 80 de 1993, en el artículo 32, definió el contrato de concesión como aquel que celebran las entidades estatales con el fin de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión de un servicio público o la construcción, explotación o conservación de una obra o bien destinados al servicio o uso público. En ambos casos, el contrato comprende las actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio, siempre por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad estatal.

La entidad pública y el concesionario, en virtud de la solidaridad del artículo 2344 del Código Civil, son responsables de los daños que se produzcan a terceros por la prestación, operación, explotación, organización o gestión de un servicio público o por la construcción, explotación o conservación de una obra o bien destinados al servicio o uso público.

Por ello, la responsabilidad extracontractual derivada de la existencia del contrato de concesión se extiende no solo a los daños que se causen en fases de construcción, sino que también se aplica a las omisiones en que incurra el concesionario frente al mantenimiento de las vías y su señalización y que comprometan la vida y la seguridad de las personas que transitan en la carreteras cuya operación fue asignada mediante este contrato."

En sentencia del 31 de mayo de 2021, con Radicación 05001233100020110192002 (56759), siendo Demandante Angela Sofia Restrepo Pulgarin y Otros, Demandado Municipio de Medellín, el Consejo de Estado realizó un análisis de la responsabilidad del Estado por daños causados en ejecución de una obra pública, por omisión de señalización de obra pública, en donde sostuvo que:

"6.2. Régimen de responsabilidad del Estado por daños causados en la ejecución de una obra pública. Mediante sentencia de unificación del 19 de abril de 2012, la Sección Tercera del Consejo de Estado determinó que el artículo 90 de la Constitución Política no privilegió ningún régimen de responsabilidad, por lo que es deber del juez encuadrar cuál es aplicable al caso concreto, de acuerdo con lo que encuentre probado en el proceso³⁴. En todo caso, la jurisprudencia de esta Corporación también ha establecido que cuando el daño se causa con ocasión de una actividad peligrosa, como es el uso de armas de fuego, la conducción de vehículos automotores, la conducción de energía eléctrica o la construcción de una obra pública³⁵, el régimen de atribución aplicable es el objetivo. En este orden de ideas, es posible establecer que el régimen

¹⁵ Consejo de Estado Sala de lo Contencioso administrativo, sección tercera subsección C, consejero ponente: GUILLERMO SÁNCHEZ LUQUE, sentencia del 15 de julio de 2020 emitida al interior del proceso con radicado 08001-23-31-000-1999-02073-01(43490), actor: Lázaro María Escorcía y otros demandado: Inviás y otro.

¹⁶ Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 9 de octubre de 1985, Rad. 4556 [fundamento jurídico párrafo 9] en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 616 a 618, disponible en <https://bit.ly/3qFJI0n>

¹⁷ Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 25 de junio de 1997, Rad. 10504 [fundamento jurídico e] en *Antología Jurisprudencias y Conceptos, Consejo de Estado 1817-2017 Sección Tercera Tomo B*, Bogotá, Imprenta Nacional, 2018, pp. 621 y 622 disponible en <https://bit.ly/3qFJI0n>

³⁴ Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 19 de abril de 2012. Rad.: 21515.

³⁵ Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 20 de abril de 2020. Rad.: 51846.

de falla del servicio puede aplicarse cuando se encuentra acreditado que la entidad accionada, por ejemplo, omitió o incumplió tardía y/o defectuosamente con la señalización de una obra pública, pero también puede aplicarse un régimen de responsabilidad objetivo, en el que el extremo activo solo debe demostrar que la actividad riesgosa desarrollada por la administración fue la que causó el daño³⁶, en este caso por la ejecución de una obra pública. De lo anterior se desprende que, pese a que la construcción de obras públicas se erige como una actividad peligrosa y en razón a ello los daños causados en ejecución de esta pueden atribuirse bajo el lente de la responsabilidad objetiva, lo cierto es que la responsabilidad podría examinarse también de cara al régimen subjetivo falla del servicio. Justamente, la Sección Tercera del Consejo de Estado determinó mediante proveído del 8 de junio de 1999³⁷ que dada la peligrosidad de la actividad de la construcción el régimen aplicable era el de la responsabilidad objetiva. De hecho, señaló que “[...] el régimen de responsabilidad tiene carácter objetivo, en consideración al riesgo que entraña para quienes realizan directamente la obra pública como para los terceros”.

“Consideración divergente adoptó la Corporación en la sentencia del 17 de junio de 2004³⁸, al examinar la responsabilidad del Estado por la ausencia de señalización de una obra pública. En esta sentencia afirmó que “[...] es claro que cuando la entidad encargada y dueña de la obra ejecuta la misma, debe cumplir sus obligaciones referidas a la adecuada señalización para así evitar algún riesgo para quienes transitan por el lugar, dando aplicación a la responsabilidad por falla del servicio”. No está de más precisar que esta Corporación, mediante sentencia del 3 de mayo de 2007³⁹, precisó que “[...] tratándose de la ejecución de obras públicas, la jurisprudencia ha manejado distintos regímenes de responsabilidad según sea la calidad de la víctima que sufre el daño, el operador, es decir la persona que ejecuta la obra, el usuario o el tercero, bajo el entendido que si se trata del operador que ejecuta una obra pública en beneficio de la administración, el régimen aplicable sería el de la responsabilidad subjetiva bajo el título de imputación de la falla del servicio. En cambio, por regla general, un tratamiento distinto operó si la víctima del daño era el usuario o un tercero, porque en estos casos el régimen adecuado sería el de la responsabilidad objetiva [...]”. Bajo el anterior contexto, es dable concluir que el artículo 90 de la Constitución Política no privilegió ningún régimen de responsabilidad y que la atribución de responsabilidad del Estado por los daños antijurídicos causados en ejecución de una obra pública, el juez puede aplicar el régimen de responsabilidad objetivo o subjetivo, dependiendo de aquello que se encuentra acreditado en el caso en concreto”.

La falla del servicio ocurre, según el Consejo de Estado, de manera general en los siguientes eventos:

“la falla del servicio o la falta en la prestación del mismo se configura por retardo, por irregularidad, por ineficiencia, por omisión o por ausencia del mismo. El retardo se da cuando la Administración actúa tardíamente ante la ciudadanía en prestar el servicio; la irregularidad, por su parte, se configura cuando se presta el servicio en forma diferente a como debe hacerse en condiciones normales, contrariando las normas, reglamentos u órdenes que lo regulan y la ineficiencia se da cuando la Administración presta el servicio, pero no con diligencia y eficacia, como es su deber legal. Y obviamente se da la omisión o ausencia del mismo cuando la Administración, teniendo el deber legal de prestar el servicio, no actúa, no lo presta y queda desamparada la ciudadanía”

El Honorable Consejo de Estado en la ACCION DE REPARACION DIRECTA - Accidente de motociclista por escombros en la vía. Falta de señalización de obra / FALLA DEL SERVICIO - Accidente de motociclista por escombros en la vía. Condena solidaria. Se tiene que el accidente donde resultó lesionado el señor Eduardo Andrés Guzmán se produjo en la carrera sexta con calle séptima entre las 5:30 a.m. y 6:00 a.m. y que aquel obedeció a la existencia de unos escombros ubicados en la vía cerca de un separador que carecían de señalización,

36 Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 3 de diciembre de 2018, Rad.: 42992.

37 Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 8 de junio de 1999. Rad.: 13540

38 Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 17 de junio de 2004. Rad.: 14452.0

Posición reiterada en la sentencia del 9 de mayo de 2011, Rad.: 19240.

39 Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 3 de mayo de 2007. Rad.:19420.

por lo que se procederá analizar si los mismos fueron dejados por alguna obra realizada por las entidades demandadas, caso en el cual se estudiara su responsabilidad. (...) En el caso sub lite, se tiene que EMPOCALDAS S. A. E. S. P realizó obras de mantenimiento a la red de acueducto y alcantarillado del sector de los Alpes en el Municipio de La Dorada – Caldas, las que ocasionaron escombros que no fueron recogidos, ni señalizados por la entidad, por lo que hubo un incumplimiento a sus deberes legales que le acarrea responsabilidad patrimonial. (...) Por tanto, correspondía al Municipio de La Dorada – Caldas verificar y controlar que las obras realizadas por EMPOCALDAS S. A. E. S. P no afectaran la circulación de los vehículos, que estuvieran señalizadas y que una vez las mismas terminaron no hubieran obstáculos que impidieran el libre tránsito; como ello no ocurrió, le asiste también responsabilidad al municipio de La Dorada de Caldas, quien junto con la empresa Empocaldas S. A. E. S. P serán condenados solidariamente a indemnizar los perjuicios causados a los demandantes. Sobre esto último, la Sala precisa que por tratarse de una responsabilidad solidaria cada una de las entidades condenadas deberá contribuir en un porcentaje igual al 50% a la reparación del daño causado, sin perjuicio de que la parte actora pueda reclamar la totalidad de la condena que se llegue a imponer a cualquiera de ellas a su elección, de conformidad con el artículo 1571 del Código Civil.

Así mismo, el Consejo de Estado mediante **ACCION DE REPARACION DIRECTA** - Daños por falta de señalización de obra. Régimen de responsabilidad / FALLA DEL SERVICIO - Omisión del deber legal de señalización de la vía. El Consejo de Estado, en relación con los accidentes de tránsito causados por la falla del servicio de la administración consistente en la omisión del deber legal de señalización de la vía que se encuentra obstruida, obstaculizada o afectada con motivo de la realización de una obra pública, reparación o cambios transitorios, ha indicado que los daños que se deriven de estos le son imputables al Estado siempre que se verifique que la entidad encargada de dichos deberes no controló o vigiló la ejecución de las obras, como tampoco el normal y adecuado tránsito de la ruta correspondiente. (...) no dan lugar a la menor duda en el sentido de que los municipios tienen legal y reglamentariamente atribuida la función de velar por la conservación y el sostenimiento de las vías públicas destinadas a la circulación de personas, vehículos o cosas, en particular, tratándose de los elementos que hacen parte de las redes de acueducto y alcantarillado ubicados en dichas vías.

REGIMEN DE RESPONSABILIDAD JURIDICA

Aplicación del título de imputación: falla del servicio. Una vez analizado el material probatorio se concluye que se configuraron los dos elementos establecidos jurisprudencialmente para dar aplicación al título de imputación falla del servicio, pues es claro el incumplimiento en la señalización de la vía por motivo de la obra o mantenimiento que estaban realizando, según las condiciones establecidas en el Manual de Señalización Vial, pues si esta hubiese sido lo suficientemente eficaz para evitar el daño, probablemente el accidente habría podido evitarse con mediana diligencia y cuidado de los usuarios (comprobación de la ocurrencia de un incumplimiento omisivo al contenido obligacional impuesto normativamente y la relación causal adecuada entre dicha omisión y la producción del daño).

Ahora bien, con la culpa, anónima de las entidades demandadas, se quebrantaron las siguientes disposiciones superiores y legales: 1º. Los artículos 2 y 90 de la Constitución Nacional. El ente público, en el caso sub examine, incurrió en responsabilidad de tipo indirecto que se evidencia en la falla del servicio, por cuanto las entidades demandadas no utilizaron ningún tipo de señalización vial preventiva y de medidas de seguridad que advirtiera a los conductores que transitaban por esa vía de la obra, trabajos o mantenimiento que estaban realizando en la berma al lado derecho de la vía nacional de primer orden y doble calzada o corredor por parte de AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S., siendo ello la causante de este suceso, en donde perdió la vida el señor JHONATAN SANCHEZ MORENO.

Los aspectos tratados nos llevan a aseverar que en este caso se presentó lo que la doctrina ha dado en llamar “falta de previsibilidad de lo previsible”, al olvidar las consecuencias que puede acarrear una omisión de este tipo, generándose en consecuencia una falla del ente

estatal, como está secuencialmente señalado en los supuestos fácticos de la demanda. Es incuestionable, entonces, que el daño sufrido por el señor fue causado por una falla de las entidades demandadas. Sea suficiente el concepto que antecede para sostener con fundamento, que el hecho dañoso es imputable únicamente al Estado, en cabeza de uno de sus órganos, sin que exista causa exonerativa de responsabilidad porque el daño no se produjo por culpa de la víctima, ni por la ocurrencia de una fuerza mayor o caso fortuito, que sirvieran de fundamento para hablar con certeza del acaecimiento de un hecho imprevisible.

La forma cómo ocurrió el accidente y las circunstancias de ésta, ubican la responsabilidad, al configurarse los siguientes elementos axiomáticos: a) El hecho generador de la falla del servicio de la administración, plenamente establecido con los argumentos que anteceden. b) El daño cierto, la muerte de la víctima. c) La relación de causalidad entre la falla del ente público y el daño cierto. Inequívocamente, la actitud de la administración fue la causa eficiente del daño sufrido; en el fondo, lo que se evidencia es la relación de causa entre la falla y el daño causado, como se probará fehacientemente. La jurisprudencia del honorable Consejo de Estado es abundante cuando, al desarrollar los principios atinentes a la responsabilidad pública, ha sentado: "... De ahí que bien puede predicarse que la responsabilidad del Estado se desprende de la obligación que nace para éste de reparar los perjuicios causados, bien sea a la sociedad o a uno de sus miembros, como consecuencia del no cumplimiento, o del defectuoso cumplimiento o tardío cumplimiento de los deberes fundamentales consagrados en la Constitución... Pero, se repite, la responsabilidad estatal surgirá siempre que las autoridades pudiendo y debiendo hacerlo para el caso específico dejen que se desconozcan los derechos a la vida, honra y bienes de las personas residentes en el país por parte de otras personas o cuando el mismo Estado vulnera tales derechos..."

Respecto al caso sub-examine, se consultó al Manual imperante de señalización expedido por el Ministerio de Transporte de la República de Colombia, siendo este la autoridad legal y que dentro de sus atribuciones le corresponde al Ministerio de Transporte, conforme a lo dispuesto en el artículo 5º de la Ley 769 de 2002 reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial.

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

Asu vez la Ley 769/02, artículo 101, dispone: "**NORMAS PARA REALIZAR TRABAJOS EN VÍA PÚBLICA.** Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalizará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas".

"En todo contrato de construcción o mantenimiento para realizar trabajos en la vía pública, se debe señalar el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, (Ley 769/02, artículo 101). Que en el caso en concreto, dadas las circunstancias de modo, tiempo y lugar que dieron origen al fatídico accidente ya conocido, se resaltara las señales de tránsito legalmente reconocidas que tuvieron que permanecer en el sitio de la colisión, con el fin de evitar accidentes que pongan en peligro la vida e integridad del tránsito y que al no existir estas se constituye como una omisión y flagrante vulneración a la Ley 769 de 2002 y del Manual de Señalización Vial por parte de los demandados, resultando esta imprevisión en el fatal accidente que ocasionó la muerte del señor JHONATAN SANCHEZ MORENO.

Mediante resolución 1885 de 2015, se adopta el Manual de Señalización Vial, para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia,

Este Manual dispone en el Capítulo I, "(...) que constituye un documento técnico obligatorio para las entidades responsables de la administración de la infraestructura vial y las autoridades de tránsito nacionales, departamentales, distritales y municipales, para los profesionales de la ingeniería vial, consultores, constructores, interventores y proveedores de materiales de señalización, así como para las entidades educativas que contemplan dentro de sus programas los temas aquí tratados como apoyo fundamental a la formación académica.

Este documento es el resultado de un esfuerzo conjunto de instituciones y profesionales de la ingeniería con el que se busca presentar la forma correcta de utilizar los diferentes dispositivos para la regulación del tránsito, **con el fin de prevenir incidentes y accidentes, así como ordenar y mejorar la movilidad por las vías públicas y privadas abiertas al público.** (...) (Negrilla y subrayado fuera de texto).

El Manual de señalización vial – Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia, establece las características que deben tener las señales preventivas, esto es, las que tienen por objeto advertir al usuario de la vía sobre la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de ésta. Las señales preventivas según el Manual de Señalización Vial en el numeral 2.3. tienen como propósito advertir a los usuarios de la vía la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en la vía o en sus zonas adyacentes, ya sea en forma permanente o temporal. Estas señales ayudan a que los conductores tomen las precauciones del caso, ya sea reduciendo la velocidad o realizando maniobras necesarias para su propia seguridad, la del resto de los vehículos y de los peatones. Su empleo debe reducirse al mínimo posible, dado que el uso innecesario de ellas para prevenir peligros aparentes tiende a disminuir el respeto y obediencia a todas las señales.

En el capítulo 4 el Manual de Señalización vial contiene la SEÑALIZACIÓN Y MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA OBRAS EN LA VÍA, indicando que debe haber:

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 las obras. Esto se consigue generalmente con canalizaciones o angostamientos suaves, delimitados por conos, delineadores tubulares, canecas u otro de los dispositivos especificados en la sección 4.7.

Área de Seguridad.

Es el espacio que separa el área de las 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 este 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.

Zona 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 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.

Zona de Tránsito.

Es la parte de la vía a través de la cual es conducido el tránsito.

Tal como se indica a continuación en el Capítulo 4 del Manual de Señalización Vial, **Figura 4-1 Zona de obras en la vía**, así:

CAPÍTULO 4

SEÑALIZACIÓN Y MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA OBRAS EN LA VÍA

Cuando se ejecutan obras de construcción, rehabilitación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, acopio autorizado de materiales de construcción, o actividades relacionadas con servicios públicos o emergencias en una determinada vía, o en zona adyacente a la misma, se presentan condiciones especiales que pueden afectar la circulación de personas y vehículos.

Dichas situaciones deben ser atendidas especialmente, aplicando normas y medidas técnicas apropiadas que se incorporan al desarrollo del proyecto, cualquiera sea su importancia o magnitud, con el objeto de reducir el riesgo de accidentes y hacer más ágil y expedito el tránsito de los usuarios.

Las distintas características de cada obra, y la variedad de condiciones que se pueden presentar, impiden establecer una secuencia rígida y única de dispositivos y normas. En todo caso la realización de obras que afecten la normal circulación del tránsito, deberá ser concordante y cumplir como mínimo con las especificaciones técnicas contenidas en este capítulo y ofrecer la protección a conductores de los diferentes modos de transporte, pasajeros, peatones, personal de obra, equipos y vehículos. Así mismo, la instalación de la señalización de calles y carreteras afectadas por obras civiles deberá diseñarse e instalarse de acuerdo con los lineamientos contenidos en el Plan de Manejo de Tránsito (PMT), debidamente aprobados por la autoridad competente.

Las disposiciones técnicas presentadas en este capítulo están orientadas a las situaciones típicas, llamadas a lograr la uniformidad en su aplicación en sectores rurales y urbanos. Se especifican normas para el diseño, aplicación, instalación y mantenimiento de los diferentes tipos de dispositivos para la regulación del tránsito, requeridos para las obras en vías públicas y privadas abiertas al público, así como en terrenos próximos a ellas, que afecten el desplazamiento de los usuarios de la vía.

Los principios y normas establecidas para cada obra, sin excepción, deberán ser tratados en forma individual y corresponderá a la autoridad competente controlar, exigir el cumplimiento de requisitos, otorgar y suspender el respectivo permiso para la ejecución de obras en la vía pública que comprometa el tránsito de personas y vehículos.

Es competencia de la entidad contratante pública o privada establecer la responsabilidad de instalar los dispositivos para la regulación del tránsito, los cuales deben ubicarse con anterioridad a la iniciación de cada actividad, permanecer durante la ejecución de la misma y ser retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación. Cuando las operaciones se realicen por etapas, deben permanecer en el lugar solamente las señales y dispositivos que sean aplicables a las condiciones existentes y ser removidos o cubiertos los que no sean requeridos, incluyendo cualquier señalización permanente.



Se debe hacer énfasis en que las condiciones de circulación a través de una zona de trabajo no son las habituales para la mayoría de los usuarios, por lo que los criterios de seguridad aplicados al diseño de señalización de obras son tanto o más relevantes que en situaciones normales. Existen casos especialmente complejos o peligrosos en que los estándares mínimos definidos en este Capítulo deben ser superados.

4.1. FUNCIÓN

La señalización y medidas de seguridad para obras en la vía tienen como objetivo fundamental que el tránsito a través o en los bordes de la zona donde se realizan las obras sea seguro y expedito, con la mínima alteración posible de las condiciones normales de circulación, garantizando a su vez la seguridad de los trabajadores y de los trabajos.

Ello requiere que las señales y medidas utilizadas reglamenten la circulación, adviertan de peligros, guíen adecuadamente a los conductores a través de la zona de trabajo y protejan tanto a éstos como a los trabajadores.

4.2. ZONA DE OBRAS EN LA VÍA

Una zona de obras en la vía está compuesta por las áreas o sectores mostrados en la Figura 4-1 y detallados a continuación.

4.2.1. 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.

4.2.2. 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 dispositivos especificados en la sección 4.7.

4.2.3. 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.

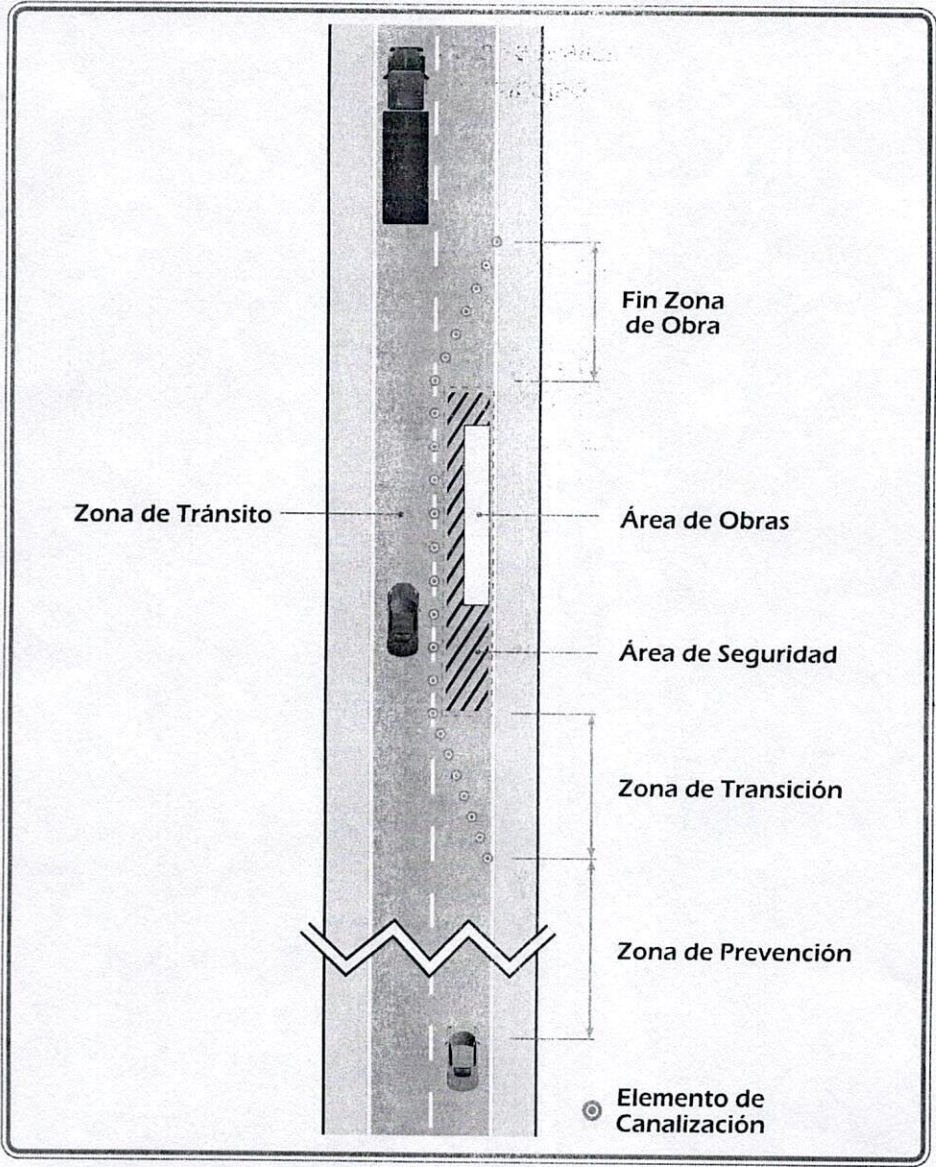
4.2.4. Área de Obras

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.

4.2.5. 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.

Figura 4-1 Zona de Obras en la Vía



4.2.6. Zona de Tránsito

Es la parte de la vía a través de la cual es conducido el tránsito.

4.3. SEÑALES Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

La habilitación de toda zona de obras en la vía debe contemplar los siguientes tipos de señales y elementos:

4.3.1. Señales Verticales

De acuerdo con la función que desempeñan, como ya se señaló en el Capítulo 2, las señales verticales se clasifican en:

4.3.1.1. Reglamentarias:

Tienen por finalidad notificar a los usuarios de las vías las prioridades en el uso de las mismas, así como las prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes.

4.3.1.2. Señales Preventivas o de Advertencia de Peligro:

Su propósito es advertir a los usuarios de la vía sobre el cambio de condiciones o la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en la vía o en sus zonas adyacentes.

4.3.1.3. Señales Informativas:

Tienen como propósito guiar a los usuarios de las vías a través de la zona de obras y entregarles la información necesaria para transitar por ella en forma segura.

El color de fondo de las señales de prevención de peligro e informativas que deban ser instaladas solo mientras se efectúan las obras debe ser naranja, con excepción de la señal TRABAJOS EN LA VÍA (SPO-01) que es naranja fluorescente.

4.3.2. Dispositivos de Canalización

Su propósito es delimitar las superficies disponibles para el tránsito, guiar a los conductores y peatones a través de la zona de trabajo, y aislar las áreas destinadas a la obra propiamente. También permiten definir las variaciones en el perfil transversal, garantizándose de esta forma un nivel de seguridad adecuado tanto a los usuarios de la vía como al personal a cargo de los trabajos.

4.3.3. Demarcación

Se utiliza para regular la circulación, advertir, guiar y encauzar a los usuarios que transitan por la zona de obras.

4.4.5. Sistema de Soporte

El sistema de soporte de las señales y elementos de canalización en zonas de obras debe asegurar que estos se mantengan en la posición correcta ante cargas de viento y que si inadvertidamente son impactados por un vehículo, no representen un peligro grave para este, para los peatones o para los trabajadores de la obra.

Cuando sea necesario lastrar las bases de esas señales y/o elementos, se recomienda el uso de sacos de arena colocados lo más abajo posible. Nunca deben utilizarse en sus bases hormigón o estructuras metálicas que no sean abatibles.

4.4.6. Retiro de Señales y Elementos de Canalización

La señalización permanente cuya presencia pueda inducir a error debido a las nuevas condiciones de operación impuestas por el esquema de tránsito adoptado, deberá ser retirada o cubierta de tal manera que no pueda ser vista de día o de noche.

De la misma manera, las señales y dispositivos utilizados durante la realización de los obras y que no sean aplicables a las condiciones del tránsito sin ellos, deben ser retiradas o borradas según corresponda, al momento de la finalización de las obras.

4.5. PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO

4.5.1. Objetivo general

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. En el PMT además de los aspectos técnicos, se deben definir los costos iniciales y operativos de su implementación, los cuales deben contemplarse en el presupuesto de la contratación.



Los responsables de la elaboración del proyecto de Plan de Manejo de Tránsito serán el contratista y la entidad responsable de la obra que interfiera el espacio público. Será la autoridad de tránsito la responsable de aprobar dicho plan, en el caso de obras en vías urbanas. En el caso de autopista y carreteras, el PMT será aprobado por la entidad responsable de la vía.

4.5.2. Objetivos específicos

Los objetivos específicos de los PMT son:

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

4.5.3. Principios fundamentales

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

- La seguridad de los usuarios en áreas de control temporal del tránsito debe ser un elemento integral y de alta prioridad de todo proyecto.
- La circulación vial debe ser restringida u obstruida lo menos posible.
- Los conductores, ciclistas y los peatones deben ser guiados de manera clara mediante dispositivos, cuando se aproximan y cuando atraviesan la zona de las obras.
- La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo, es esencial en la ejecución de obras. Los elementos orientados al control de tránsito como señales verticales, señales horizontales, elementos de canalización, entre otros, representan un costo y su correcta aplicación debe ser compensada como cualquier otro elemento de trabajo.
- Con el propósito de asegurar niveles de operación aceptables, se deben realizar inspecciones rutinarias, programadas y documentadas

de los elementos de regulación del tránsito, dejando registro de las correspondientes evidencias.

- Todas las personas, cuyas acciones afectan el control temporal del tránsito debe recibir entrenamiento adecuado, desde el nivel superior del personal administrativo hasta el personal de campo, incluyendo los auxiliares de tránsito.
- Cada contrato de obras debe consignar cómo el costo de implementación del PMT será cuantificado y compensado. Puede ser como:
 - ♦ Elemento contingente a otros elementos del contrato
 - ♦ Ítem del contrato a costo global
 - ♦ Costo por día del contrato
 - ♦ Pago por elemento aplicado
 - ♦ Costo por elemento aplicado por día
 - ♦ Otro
 - ♦ Cada PMT debe cuantificar sus costos.
 - ♦ Debe haber una penalidad por no cumplimiento del PMT y un procedimiento para informar tal hecho.
 - ♦ Cada PMT debe tener un supervisor, designado mediante acto administrativo expedido por el contratista a cargo.
 - ♦ En todo contrato de obra que afecte una vía será responsabilidad de la entidad contratante y del contratista de la obra la inclusión de los costos necesarios para que el PMT cumpla con las exigencias contenidas en este manual.
 - ♦ Es importante considerar la difusión por medios adecuados de comunicación de los trabajos por desarrollar y de los planes de desvíos del tránsito de vehículos (públicos y particulares) y de peatones, con el propósito de que se tenga un conocimiento por parte de los usuarios de las vías y los habitantes de la zona.

4.5.4. Categorías de trabajos por realizar

El desarrollo de cualquier PMT variará en complejidad entre la aplicación de un esquema de los incluidos al final de este capítulo, a una programación coordinada de trabajos y de desvíos, afectando a una zona mucha más amplia que la obra en sí. Para simplificar el proceso se distinguen 3 categorías y de acuerdo con estas serán requeridos mayores o menores niveles de estudio adicional:

4.5.4.1. Categoría I - Obras de Interferencias Mínimas

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





4.6.7. Señales Preventivas

Como se expresó en el Capítulo 2, las señales preventivas tienen como propósito advertir a los usuarios de las vías la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en la zona de obras. En zonas donde se llevan a cabo obras, son de color naranja y su símbolo negro, con excepción de la señal TRABAJOS EN LA VÍA, que será de color naranja fluorescente.

Estas señales, requieren que los conductores tomen las precauciones del caso, ya sea reduciendo la velocidad o realizando maniobras necesarias para su propia seguridad, la del resto de los vehículos y la de los peatones. Su empleo debe reducirse al mínimo necesario para brindar la información adecuadamente, porque el uso excesivo de ellas para prevenir peligros aparentes tiende a disminuir el respeto y obediencia a todas las señales.

En esta sección se presentan en detalle solamente las señales de advertencia sobre zona de obras y reducción de calzada; ya que con la excepción del color de fondo –naranja– la forma, dimensiones, letras, símbolos y ámbito de aplicación de las otras señales de prevención se especifican en el Capítulo 2.

No obstante lo anterior, para facilitar el uso de este Manual, todas las señales de prevención eventualmente utilizadas en zonas de trabajo, se muestran en los numerales a, b c y d de la Figura 4-5.



Figura 4-5b Señales Preventivas en Obras

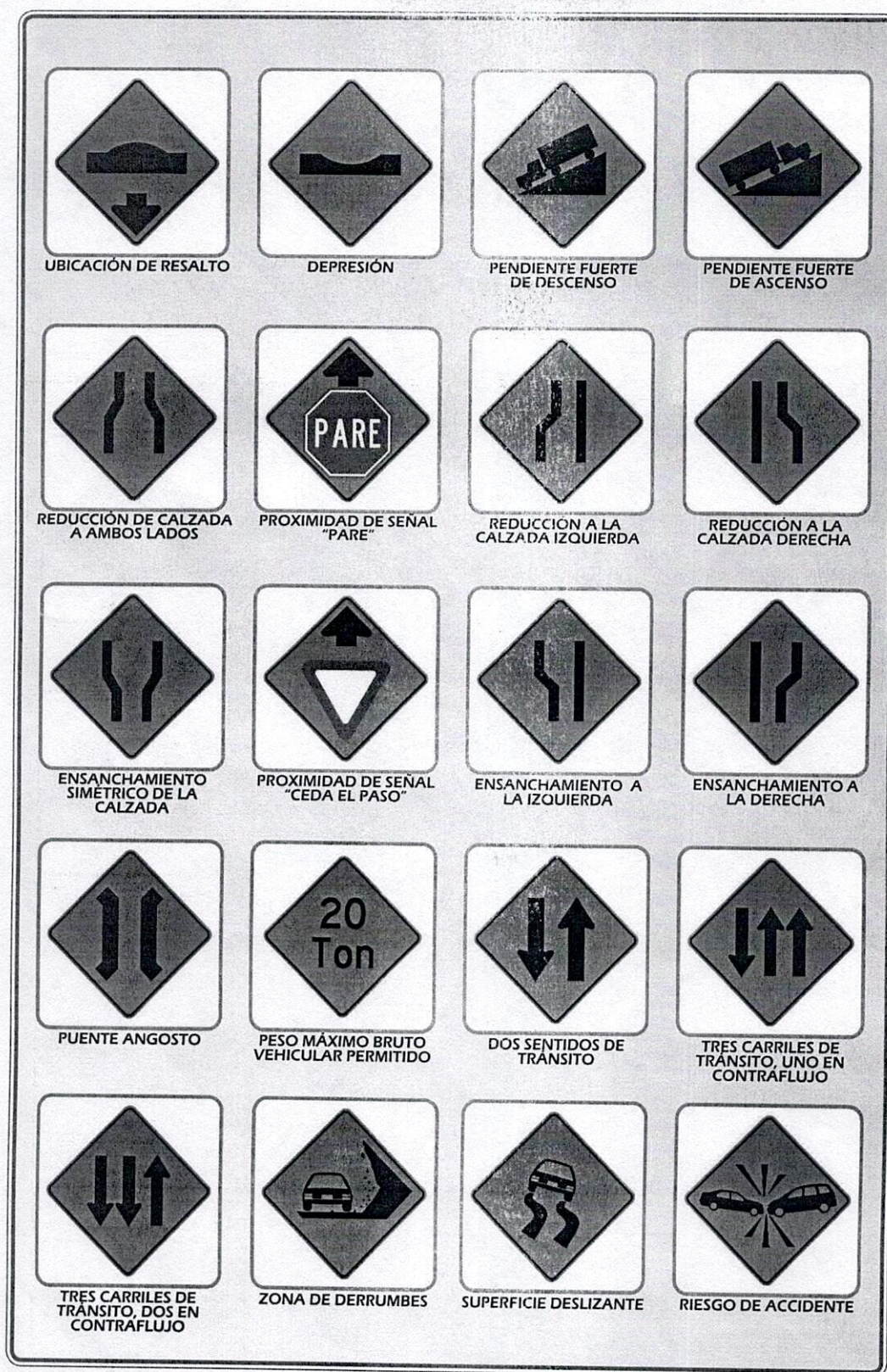


Figura 4-5c Señales Preventivas en Obras

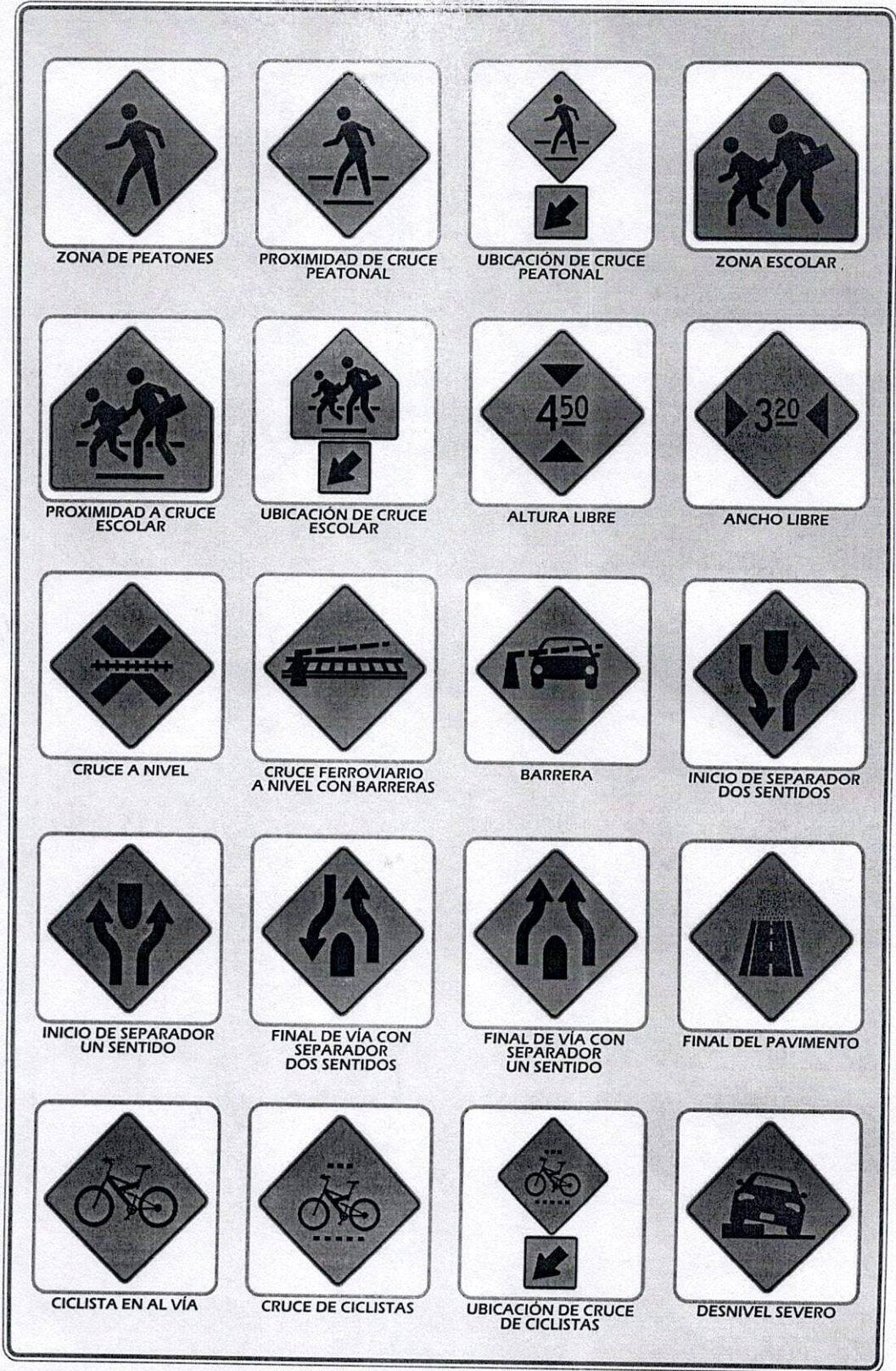
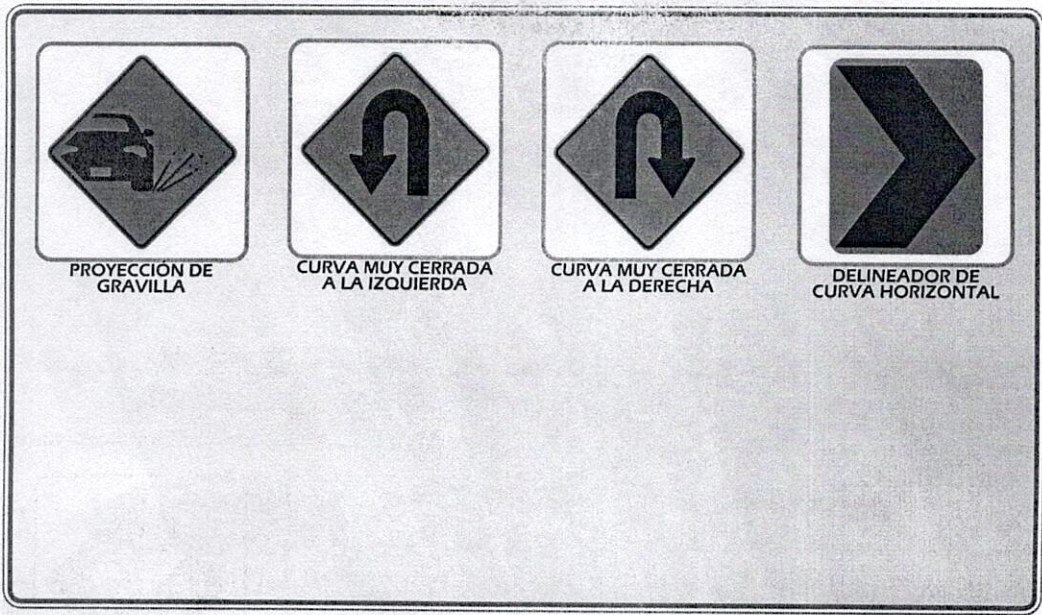


Figura 4-5d Señales Preventivas en Obras



4.6.7.1. Ubicación de las Señales de Prevención

Las señales de prevención deben ubicarse con la debida anticipación, de tal manera que los conductores tengan el tiempo adecuado para percibir, identificar, tomar la decisión y ejecutar con seguridad la maniobra que la situación requiere. Este puede variar de 3 segundos, en el caso de las señales de prevención más sencillas, como CURVA A LA DERECHA, PENDIENTE FUERTE DE BAJADA, etc., hasta 10 segundos en el caso de señales sobre situaciones complejas como CRUCES FERROVIARIOS, BIFURCACIONES Y CONVERGENCIAS, etc.

Por lo tanto, la distancia requerida entre la señal y la situación que advierte queda determinada por la velocidad máxima permitida en la vía y el tiempo a que se refiere el párrafo anterior (distancia mínima = velocidad máxima x tiempo de reacción). Dicha distancia puede ser ajustada, dependiendo de factores tales como la geometría de la vía, accesos y calles de servicio, visibilidad, tránsito y otros, pero en ningún caso podrá ser menor a 30 m.

Lo anterior, sin perjuicio de las distancias mínimas establecidas más adelante para casos específicos.

En el caso especial de las señales que advierten sobre restricciones en la zona de obras, que afectan solo a cierto tipo de vehículos, ellas deben ubicarse antes del empalme con la ruta alternativa o desvío que evita la restricción o antes del lugar donde un vehículo afectado por la limitación pueda girar en "U". Dicha ruta alternativa debe contar con señalización informativa que permita a los conductores retomar la vía original sin dificultad. En la Figura 4-6 se esquematiza esta situación.



Cuando la distancia entre la señal de prevención y el inicio de la condición peligrosa es superior a 300 m, se debe agregar a la señal una placa adicional que indique tal distancia, como lo muestra la Figura 4-7. Si dicha distancia es menor a un kilómetro, la indicación se da en múltiplos de 100 m, y si es mayor se redondea a kilómetros enteros.

Cuando las obras se lleven a cabo en vías urbanas donde la velocidad máxima permitida sea igual o superior a 70 km/h, todas las señales de prevención deberán contener placas que indiquen la distancia al riesgo en metros o kilómetros.

Figura 4-6 Ubicación de Señales Preventivas

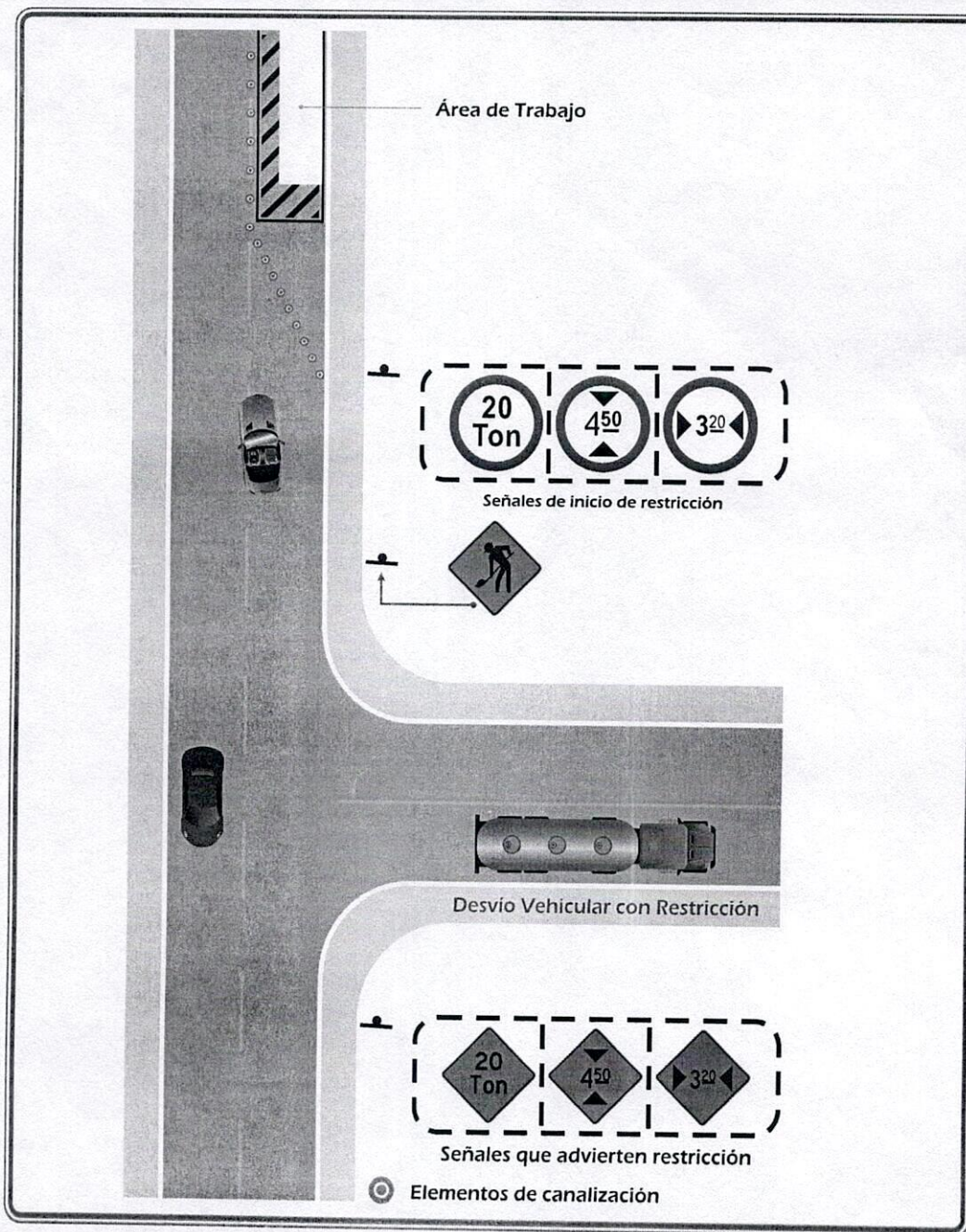
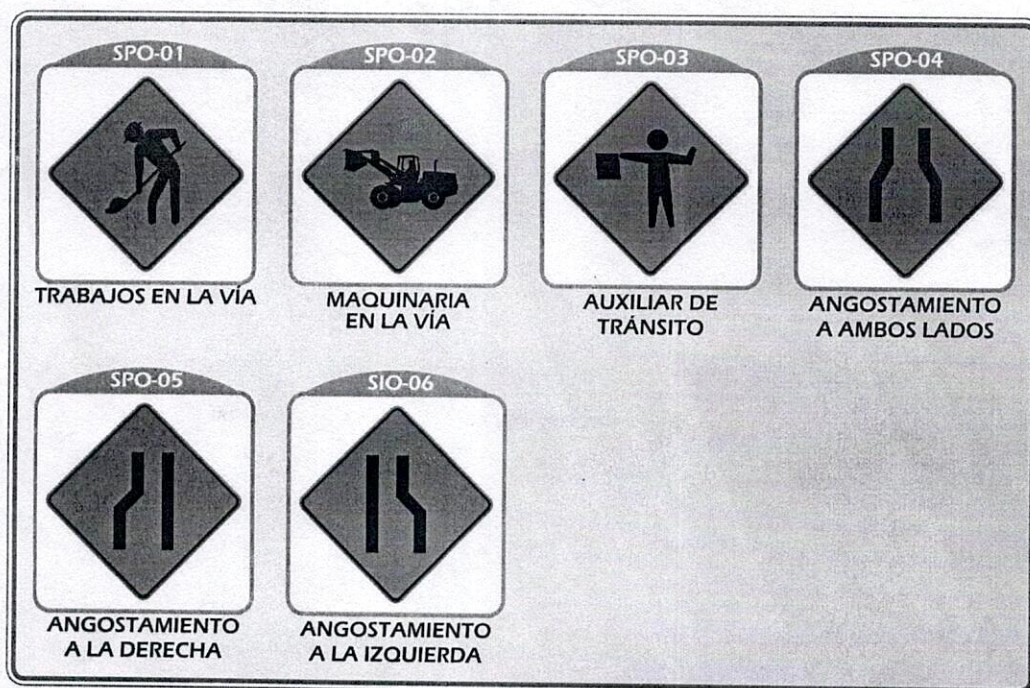


Figura 4-8 Señales de Prevención para Zonas de Obras

- SPO-01 Trabajos en la vía
- SPO-02 Maquinaria en la vía
- SPO-03 Auxiliar de Tránsito
- SPO-04 Angostamiento a ambos lados
- SPO-05 Angostamiento a la derecha
- SPO-06 Angostamiento a la izquierda



SPO-01 TRABAJOS EN LA VÍA

Esta señal es de obligatoria instalación y se utiliza para advertir a los conductores que las condiciones de tránsito se modifican más adelante por la realización de obras en la vía.

Se debe ubicar antes del área de transición o canalización, a una distancia que depende de la velocidad máxima permitida antes de la zona de trabajo, y de aquella autorizada en la zona misma y otras variables, como tiempo de reacción.

Esta señal de prevención debe ser de color naranja fluorescente.



En la Tabla 4-2 se presentan distancias mínimas recomendadas, suponiendo una diferencia de velocidades máximas de aproximadamente 10 m/s; por ejemplo: pasar de 100 a 70 km/h, una desaceleración de 1 m/s², un tiempo de reacción de 5 segundos, con tránsito bajo o moderado.

| Tabla 4-2 Distancias mínimas recomendadas | | |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| Velocidad máxima antes zona de trabajos (km/h) | Distancia (D) mínima entre señal TRABAJOS EN LA VÍA (SPO-01) e inicio área de transición o canalización (m) | |
| | Vías rurales | Vías urbanas |
| Menor o igual a 40 | 100 | 30 |
| 50 | 150 | 60 |
| 60 | 200 | 150 |
| 70 | 270 | 250 |
| 80 | 350 | 350 |
| 90 | 400 | 400 |
| 100 | 500 | 500 |
| 110 | 550 | - |
| 120 | 650 | - |

En vías urbanas que tengan características de autopistas, la distancia mínima deberá regirse por lo establecido para vías rurales. Estos valores mínimos deben ser aumentados cuando las características físicas y operacionales de la vía lo ameriten.

Se debe agregar una placa adicional que indique dicha longitud con la leyenda "A XXX m". A su vez, cuando la zona de trabajo cubra más de 500 m y menos de 1000 m, se puede agregar una placa que indique el largo de dicha zona con la leyenda "PRÓXIMOS XXX m". Si las obras se prolongan por más de 1000 m, la indicación debe estar aproximada al km, "PRÓXIMOS XX KM".

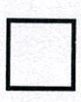
Dada la relevancia del mensaje que entrega esta señal, ella puede ser reiterada uniformemente antes del área de transición y/o puede ser reforzada ubicándola también al costado izquierdo de la vía.



Si las obras se encuentran muy próximas a una intersección, esta señal debe instalarse también en las otras vías que acceden al cruce, con placas adicionales que contengan flechas apuntando en la dirección de los obras. Ver esquemas en la sección 4.13.



VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
MENOR O IGUAL A 50 KM/H



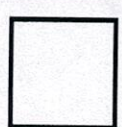
Matriz 64x64 módulos
Módulo 1,2x1,2 cm.

VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
DE 60 KM/H O 70 KM/H



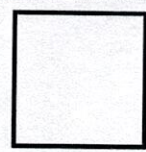
Matriz 64x64 módulos
Módulo 1,5x1,5 cm.

VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
DE 80 KM/H O 90 KM/H



Matriz 64x64 módulos
Módulo 1,8x1,8 cm.

VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
SUPERIOR A 90 KM/H

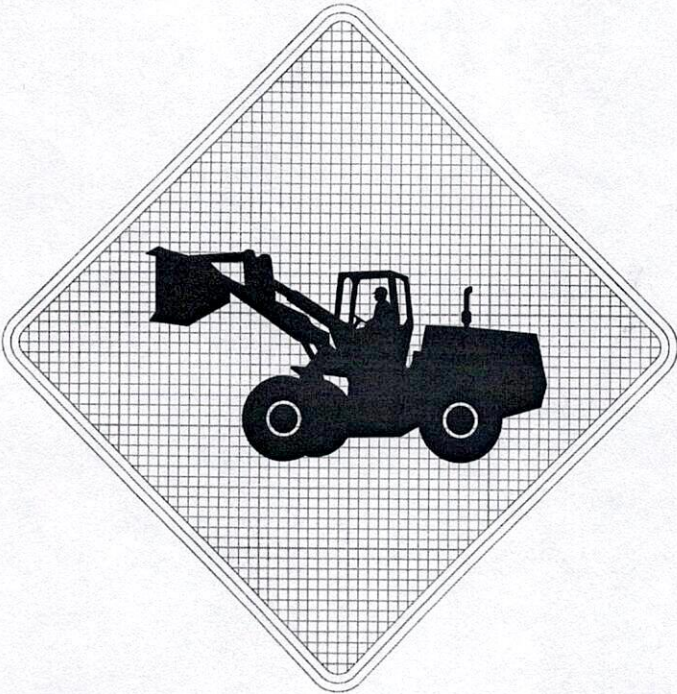


Matriz 64x64 módulos
Módulo 2,4x2,4 cm.



SPO-02 MAQUINARIA EN LA VÍA

Esta señal se utiliza para advertir sobre la presencia de maquinaria en la zona de trabajo, la que generalmente circula a baja velocidad o puede encontrarse entrando o saliendo de la vía o estacionada.



VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
MENOR O IGUAL A 50 KM/H



Matriz 64x64 módulos
Módulo 1,2x1,2 cm.

VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
DE 60 KM/H O 70 KM/H



Matriz 64x64 módulos
Módulo 1,5x1,5 cm.

VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
DE 80 KM/H O 90 KM/H



Matriz 64x64 módulos
Módulo 1,8x1,8 cm.

VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
SUPERIOR A 90 KM/H



Matriz 64x64 módulos
Módulo 2,4x2,4 cm.






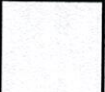
SPO-03 AUXILIAR DE TRÁNSITO

Esta señal se utiliza para advertir que más adelante el tránsito por la zona de obras es controlado por un auxiliar de tránsito que utilizará señales manuales tipo "banderero". Por motivos de seguridad de este trabajador, la velocidad máxima permitida en el sector que se ubica el auxiliar de tránsito no debe superar los 50 km/h. En zonas de obras con velocidades máximas superiores, deben adoptarse medidas para disminuir la velocidad gradualmente, hasta 50 km/h, por lo menos 200 m antes en vías rurales y 100 m en urbanas.



Esta señal deber ser de color naranja fluorescente. La señal debe ubicarse por lo menos 350 m antes del punto de control en vías rurales y 120 m en urbanas, recomendándose que sea reiterada antes del punto donde el banderero se ubique.



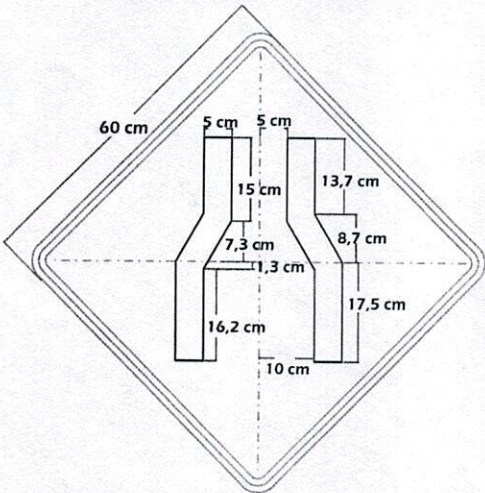
| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA MENOR O IGUAL A 50 KM/H</p> <div><p>Matriz 64x64 módulos Módulo 1,2x1,2 cm.</p></div> | <p>VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA DE 60 KM/H O 70 KM/H</p> <div><p>Matriz 64x64 módulos Módulo 1,5x1,5 cm.</p></div> |
| <p>VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA DE 80 KM/H O 90 KM/H</p> <div><p>Matriz 64x64 módulos Módulo 1,8x1,8 cm.</p></div> | <p>VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA SUPERIOR A 90 KM/H</p> <div><p>Matriz 64x64 módulos Módulo 2,4x2,4 cm.</p></div> |

SPO-04 ANGOSTAMIENTO A AMBOS LADOS

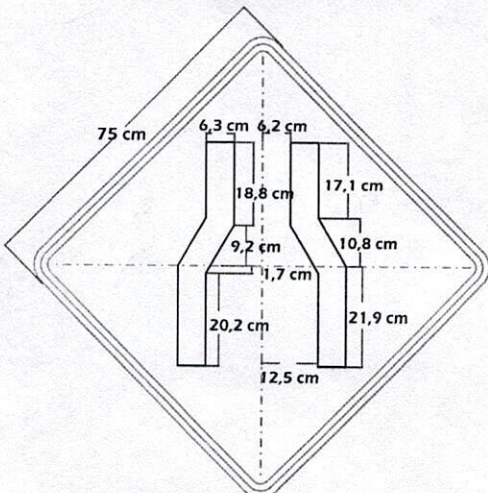


Esta señal debe ser usada para advertir un estrechamiento de la calzada a ambos lados. Cuando dicho estrechamiento implique la eliminación de uno o más carriles, puede utilizarse la leyenda "A XXX CARRIL (ES)" que indica el número de carriles disponibles más adelante en la vía.

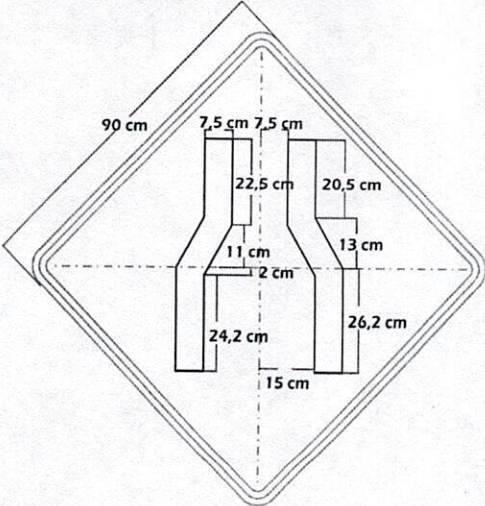
VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
MENOR O IGUAL A 50 KM/H



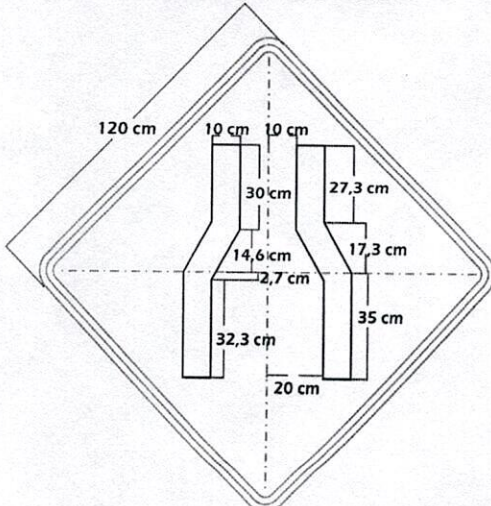
VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
DE 60 KM/H O 70 KM/H



VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
DE 80 KM/H O 90 KM/H



VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
SUPERIOR A 90 KM/H

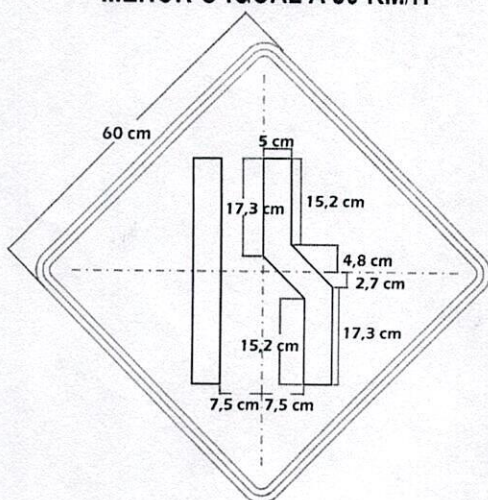


SPO-05 ANGOSTAMIENTO A LA DERECHA

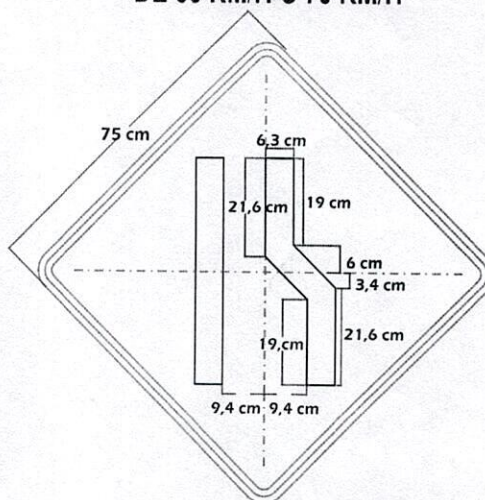
Esta señal debe ser usada para advertir un estrechamiento al costado derecho de la calzada. Cuando dicho estrechamiento implique la eliminación de uno o más carriles, puede utilizarse la leyenda "A XXX CARRIL (ES)" que indica el número de carriles disponibles más adelante en la vía.



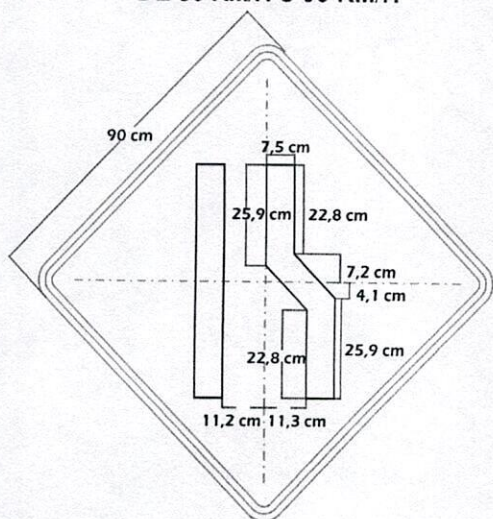
VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
MENOR O IGUAL A 50 KM/H



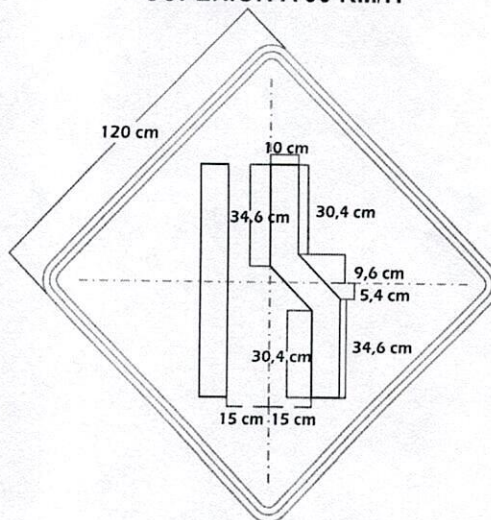
VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
DE 60 KM/H O 70 KM/H



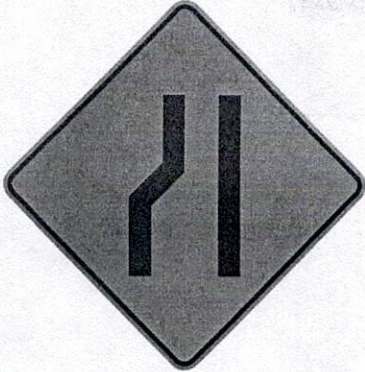
VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
DE 80 KM/H O 90 KM/H



VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
SUPERIOR A 90 KM/H

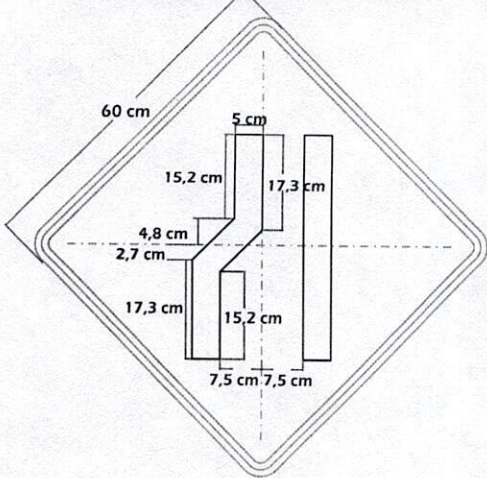


SPO-06 ANGOSTAMIENTO A LA IZQUIERDA

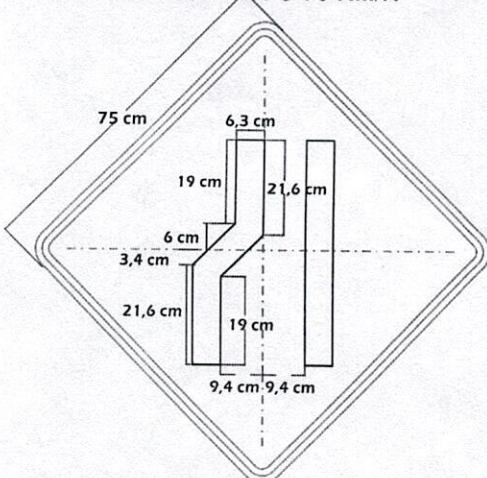


Esta señal debe ser usada para advertir un estrechamiento al costado izquierdo de la calzada. Cuando dicho estrechamiento implique la eliminación de uno o más carriles, puede utilizarse la leyenda "A XXX CARRIL (ES)" que indica el número de carriles disponibles más adelante en la vía.

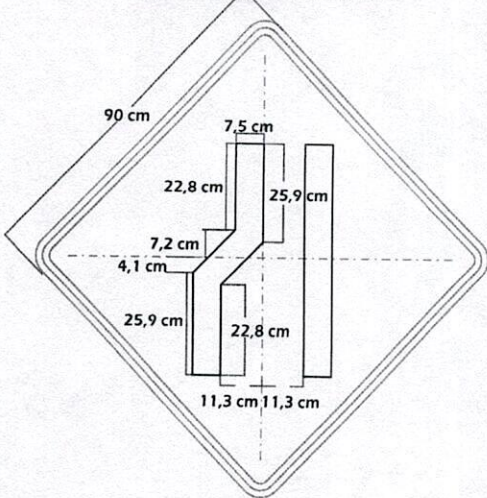
VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
MENOR O IGUAL A 50 KM/H



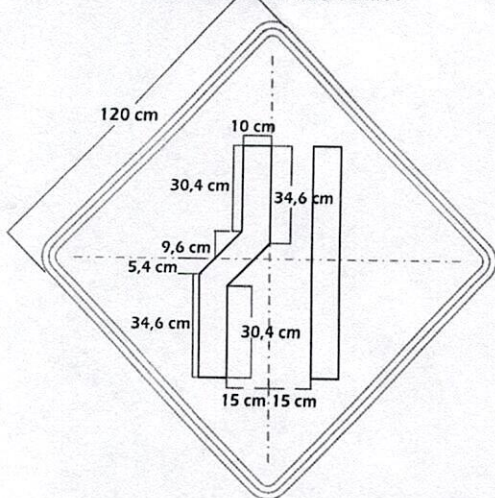
VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
DE 60 KM/H O 70 KM/H



VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
DE 80 KM/H O 90 KM/H



VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
SUPERIOR A 90 KM/H



4.6.8. Señales Informativas

Las señales informativas tienen como propósito orientar y guiar a los usuarios de la vía a través de la zona de obras, entregándoles la información necesaria con suficiente anticipación para que puedan transitar por ella de la forma más segura, simple y directa posible.

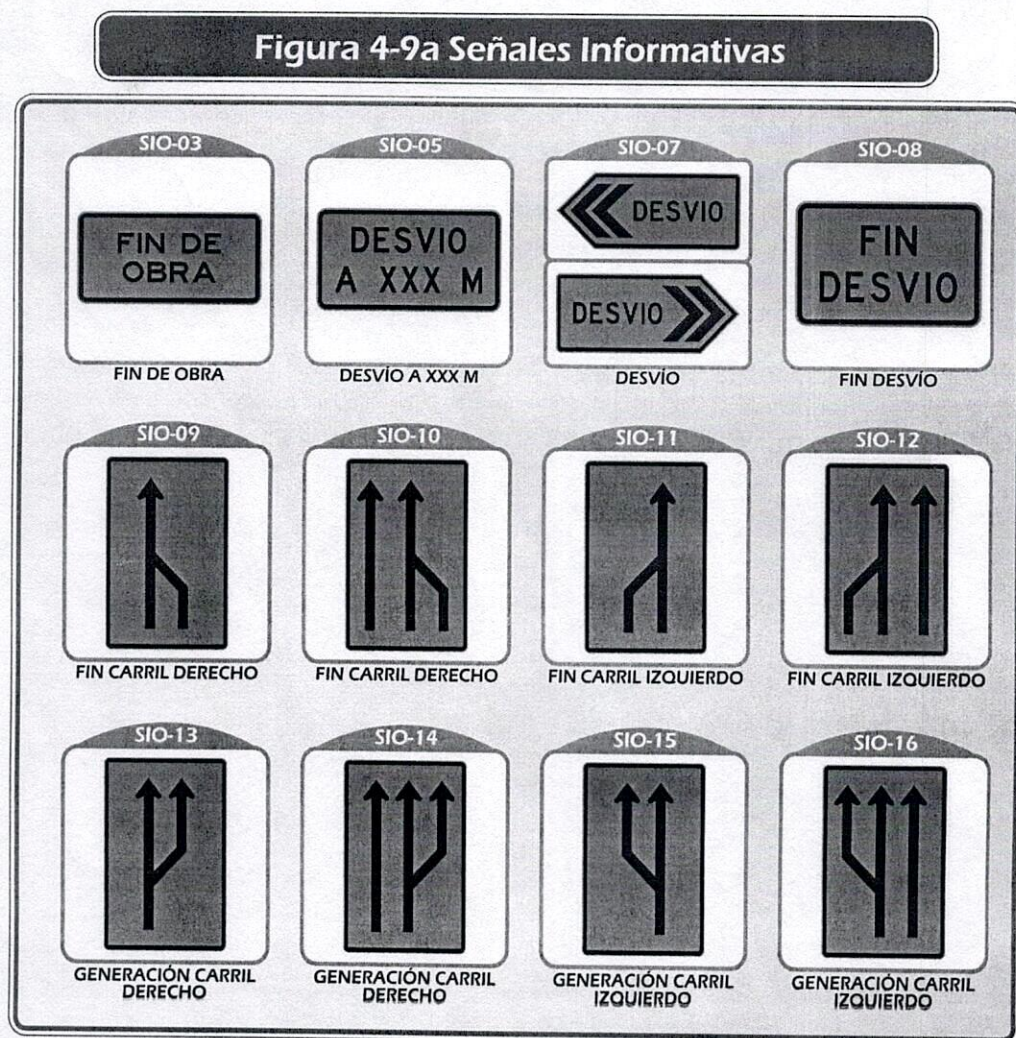
4.6.8.1. Clasificación

Las señales informativas para obras en la vía, de acuerdo con su función, se clasifican en:

- Señales que guían al usuario a través de un desvío (ITD)
- Señales que informan sobre carriles de circulación (ITP)
- Otras (ITO)

Además, se consideran señales informativas para obras en la vía las Señales de Preseñalización (IP), de Dirección (ID) y de Confirmación (IC), que son utilizadas solamente durante la realización de los obras. Con la excepción de su color de fondo, siempre naranja, y de letras y orla negras, las características de diseño y diagramación de estas señales se detallan en el capítulo 2 de este Manual.

En la Figura 4-9 se muestran las señales informativas mencionadas.

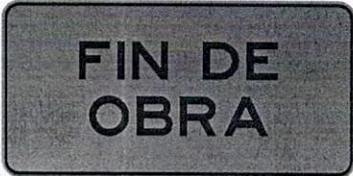


4.6.9.5. Señales informativas que guían al usuario a través de un desvío

SIO-03 FIN DE OBRA

Esta señal se utiliza para indicar que la circulación a través de la zona de obras ha concluido y se restablecen las condiciones que existían antes de ella.

Para reforzar el mensaje se debe agregar una placa adicional con la leyenda “FIN DE OBRA”.



Esta señal se debe instalar a no menos de 120 m del punto donde finaliza el área de seguridad, en vías rurales, y a no menos de 25 m cuando se trata de vías urbanas.

VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
MENOR O IGUAL A 50 KM/H



VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
DE 60 KM/H O 70 KM/H



VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
DE 80 KM/H O 90 KM/H



VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA
SUPERIOR A 90 KM/H



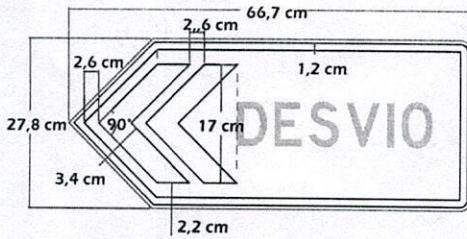
SIO-07 DESVIO

Esta señal se utiliza para indicar a los usuarios el tipo de maniobra requerida para continuar circulando a través de la zona de obras. Se debe ubicar justo antes del lugar donde nace el desvío, con la flecha indicando en qué dirección y sentido continúa la vía.

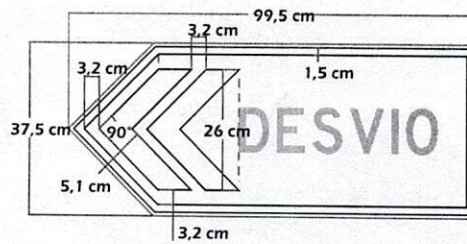
A lo largo del desvío puede ser reiterada cuando se produzcan cambios de dirección importantes.



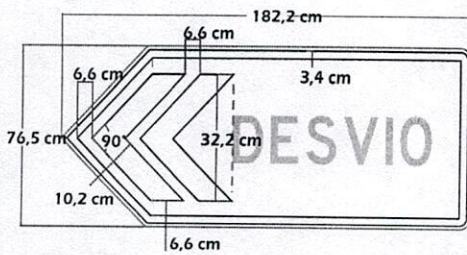
VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA MENOR O IGUAL A 50 KM/H



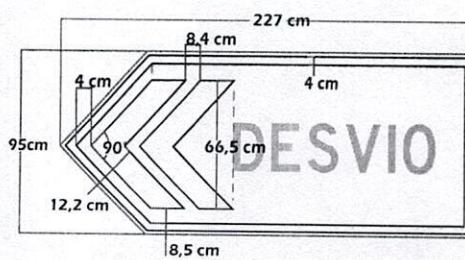
VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA DE 60 KM/H O 70 KM/H



VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA DE 80 KM/H O 90 KM/H



VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA SUPERIOR A 90 KM/H



En este Manual de señalización vial, especificando la sección 4.6.7.1. Ubicación de las Señales de Prevención, se indica claramente que:

"Las señales de prevención deben ubicarse con la debida anticipación, de tal manera que los conductores tengan tiempo adecuado para percibir, identificar, tomar la decisión y ejecutar con seguridad la maniobra que la situación requiere.

Este puede variar de tres segundos, en el caso de las señales de prevención mas sencillas, como CURVA A LA DERECHA, PENDIENTE FUERTE DE BAJADA, etc; hasta diez segundos en el caso de señales sobre situaciones complejas como CRUCES FERROVARIOS, BIFURCACIONES Y CONVERGENCIAS, etc.

Por lo tanto, la distancia requerida entre la señal y la situación que advierte queda determinada por la velocidad máxima permitida en la vía y el tiempo a que se refiere el párrafo anterior (distancia mínima= velocidad máxima X tiempo de reacción). Dicha distancia puede ser ajustada, dependiendo de factores tales como geometría de la vía, acceso y calles de servicio, visibilidad, tránsito y otros, pero en ningún caso podrá ser menor a 30 m."

De todo lo expuesto anteriormente, podemos ver que las demandadas no cumplieron con la normatividad contenida en el Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002, ni en las normas contenidas en el Manual de Señalización Vial, por cuanto en el lugar donde ocurrió el accidente Vía 45-06 que conduce de Neiva – Castilla sobre la calzada que conduce del Municipio de Aipe con la Ciudad de Neiva, exactamente sobre el kilómetro 19+200 metros Vía Nacional sector Guacirco, donde perdió la vida el señor JHONATAN SANCHEZ MORENO, la obra, trabajo o mantenimiento que estaba realizando la Empresa Autovía Neiva Girardot S.A.S., máxime que tenía un camión estacionado en plena vía nacional de propiedad de la Sociedad CSS Constructores S.A., que hace parte de la Concesión Autovía Neiva – Girardot S.A.S., no cumpliendo con la señalización y medidas de seguridad para obras en la vía, como era la de establecer una zona de prevención con señales preventivas, una zona de transición, un área de seguridad, área de obra, fin zona de obra, tal como se indica en la Figura 4-1 Zona de obras en la vía del Manual de Señalización Vial, y en la sección 4.6.7.1. de dicho manual sobre ubicación de señales de prevención; no advirtiendo a los conductores que transitaban por esa vía la obra, trabajos o mantenimiento que estaban realizando en la berma al lado derecho de la vía nacional que conduce del Municipio de Aipe a la ciudad de Neiva sector Guacirco, más aún que tenían estacionado un camión en plena vía nacional, motivo por el cual se originó el hecho dañoso perdiendo la vida el señor SANCHEZ MORENO, dándose el respectivo nexo causal, concluyéndose entonces, que está demostrado el vínculo de causalidad existente entre la ausencia de señales preventivas en la vía, por la obra o mantenimiento que se estaba realizando, y el accidente ocurrido en un tramo de esa vía, el 30 de septiembre de 2022, a las 15:00 horas; en donde resultó muerto JHONATAN SANCHEZ MORENO.

En el sub examine está completamente probado los elementos de la responsabilidad subjetiva del estado a título de falla en el servicio por parte de las entidades demandadas **LA NACION – MINISTERIO DE TRANSPORTE, LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI), EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), LA SOCIEDAD AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S. EL CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVIA NEIVA GIRARDOT, LA SOCIEDAD CSS CONSTRUCTORES S.A. y LA SOCIEDAD ALCA INGENIERIA S.A.S.**, razón por la cual se ocasiona un accidente de tránsito donde pierde la vida **JHONATAN SANCHEZ MORENO** que no tenía el deber jurídico de soportar la carga a la que fue sometido, siendo necesario el resarcimiento de los perjuicios a su familia compuesta por **MARIANO SANCHEZ TRUJILLO, ESMERALDA MORENO MOSQUERA, JOSE RAUL SANCHEZ MORENO, y THALIA SANCHEZ MORENO**, quienes son sus padres y hermanos que han sufrido la perdida inesperada de ese ser querido en el accidente de tránsito ocurrido por falta de señalización vial preventiva y de medidas de seguridad por la obra o mantenimiento que estaban realizando en la berma al lado derecho de la vía en el kilómetro 19+200, al colisionar la moto en la que se desplazaba el señor SANCHEZ MORENO con la parte trasera del camión de placa SPK 440 que se encontraba estacionado en Plena Vía Nacional en el kilómetro 19 + 200, en el carril derecho sentido de Aipe a Neiva, perdiendo la vida en el lugar de los hechos.

TRAMITE DEL PROCESO, PROCEDIMIENTO Y COMPETENCIA

TITULO IV DISTRIBUCION DE LAS COMPETENCIAS – CAPITULO III – TITULO V DEMANDA Y PROCESO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO CAPITULO I AL VI. DEL CODIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO LEY 1437 DE 2011.

En consecuencia, sírvase Señor Juez, imprimir al presente medio de control el trámite indicado en el Título V del Código de procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En virtud del lugar en donde se produjeron los hechos, omisiones es competente Usted Señor Juez Administrativo de Neiva.

PRUEBAS

DOCUMENTAL QUE APORTO

1. Registro de defunción del señor Jhonatan Sánchez Moreno.
2. Registro civil de nacimiento del señor Jhonatan Sánchez Moreno.
3. Registro civil de nacimiento de la señorita Thalia Sanchez Moreno
4. Registro civil de nacimiento del señor José Raúl Sánchez Moreno.
- 5.Registro civil de matrimonio de los señores Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera.
6. Registro civil de nacimiento del señor Esmeralda Moreno Mosquera.
7. Registro civil de nacimiento del señor Mariano Sánchez Trujillo.
8. Informe de policía de accidente de transito No. C- 01479632 del 30 de septiembre de 2022.
9. Acta de Inspección técnica a cadáver Jhonatan Sánchez Moreno.
10. Contrato individual de trabajo suscrito entre el señor Jhonatan Sánchez Moreno y la Empresa Servisión de Colombia & CIA Ltda, el 06 de julio de 2022 en la ciudad de Neiva, donde devengaba un salario de \$1.720.350 Pesos Mensuales.
11. Comprobantes de pago de la Empresa Supervisión de Colombia & Cia Ltda, del señor Jhonatan Sánchez Moreno de los meses de julio, agosto y septiembre de 2022.
12. Certificación de la empresa SERVISIÓN, en donde hace constar que el señor Jhonatan Sánchez Moreno, laboro para esta empresa, en el cargo de guarda, desde el 06/07/2022 al 30/09/2022, y salario devengado
13. Fotocopias de las cédulas de los señores Jhonatan Sánchez Moreno (q.e.p.d.), Mariano Sánchez Trujillo, Esmeralda Moreno Mosquera, Thalía Sánchez Moreno y José Raúl Sánchez Moreno.
14. Derecho de Petición de los señores Mariano Sánchez Trujillo y esposa a Autovia Neiva Girardot S.A.S. y la Respuesta dada al derecho de petición por parte de Autovía Neiva Girardot S.A.S.
15. Derecho de Petición de los señores Mariano Sánchez Trujillo y esposa a la Sociedad Css Constructores S.A. y la Respuesta dada al derecho de petición por parte de CSS CONSTRUCTORES S.A.
16. Respuesta al derecho de petición presentado por Mariano Sánchez Trujillo y esposa, por parte de Instituto de Tránsito y Transportes del Huila.
17. Respuesta al derecho de petición presentado por Mariano Sánchez Trujillo y esposa, por parte del Departamento del Huila.
- 18 Certificado de existencia y representación legal de la empresa Autovía Neiva Girardot S.A.S. expedido por la Cámara de Comercio de Neiva.
19. Certificado de existencia y representación legal de la empresa CSS Constructores S.A. expedido por la Cámara de Comercio de Neiva.
20. Certificado de existencia y representación legal de la empresa Alca Ingenieria S.A.S. expedido por la Cámara de Comercio de Neiva.
21. Documentos remitidos por la Fiscalía 19 Seccional de Neiva a petición del señor Mariano Sánchez Trujillo, así: Informe pericial de necropsia de Jhonatan Sánchez Moreno por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Informe Ejecutivo – FPJ-3, Único de Noticia Criminal – FPJ-2, Acta de Inspección Técnica a Cadaver – FPJ-10, Informe Policial de

Accidente de Transito No. C-01479632, Oficio de Medicina Legal que informa que en la muestra de sangre analizada no se detectó etanol.

22. Contrato de Concesión Agencia Nacional de Infraestructura y Autovía Neiva Girardot S.A.S. - Parte Especial.

23. Otrosí No. 1, 10, 11, al Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 17 de 2015 "Concesión Corredor Vial Neiva – Espinal – Girardot" celebrado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y Concesionaria Autovía Neiva Girardot S.A.S.

24. Declaraciones Extraprocesales de los señores Luis Alejandro Comba Beltrán y Diver Pérez Mosquera, quienes conocieron al señor Jhonatan Sánchez Moreno.

25. Imágenes de fotografías del lugar del accidente.

26. Derechos de petición por parte de los señores Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera de fecha 09 de agosto de 2024, dirigido a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) solicitando copia de contrato de concesión del corredor vial Neiva- Espinal – Girardot celebrado entre la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y la CONCESIONARIA AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S., y la información solicitada en el mismo, sin que hasta la fecha haya dado respuesta.

27. Derecho de petición por parte de los señores Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera de fecha 20 de agosto de 2024, dirigido a la Fiscalía 19 seccional de Neiva, solicitando fotocopia de todo el expediente de la investigación por la muerte de nuestro hijo Jhonatan Sánchez Moreno, habiendo dado respuesta remitiendo al correo algunos documentos no todo el expediente.

28. Derecho de petición por parte de los señores Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera de fecha 25 de septiembre de 2024, dirigido a la Fiscalía 19 seccional de Neiva, solicitando fotocopia de varios documentos que se encuentran en el expediente de la investigación por la muerte de mi hijo Jhonatan Sánchez Moreno, no habiendo dado respuesta.

29. Derecho de petición por parte de los señores Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera de fecha 25 de septiembre de 2024, dirigido a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) solicitando fotocopia del plan de manejo de tránsito de la obra, plan de manejo de tránsito de la obra, y otras solicitudes, sin que hasta la fecha hayan dado respuesta al mismo.

30. Derecho de petición por parte de los señores Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera de fecha 25 de septiembre de 2024, dirigido a la Autovia Neiva – Girardot S.A.S. solicitando fotocopia del plan de manejo de tránsito de la obra, plan de manejo de tránsito de la obra, y otras solicitudes, sin que hasta la fecha hayan dado respuesta al mismo.

31. Derecho de petición por parte de los señores Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera de fecha 25 de septiembre de 2024, dirigido a la Css Constructores S.A. solicitando fotocopia del plan de manejo de tránsito de la obra, plan de manejo de tránsito de la obra, y otras solicitudes, sin que hasta la fecha hayan dado respuesta al mismo.

32. Constancia No. 435 expedida por la Procuraduría 153 judicial II para Asuntos Administrativos de no conciliación y se da por agotado el requisito de procedibilidad de fecha 3 de diciembre de 2024.

27. Poder otorgado por los demandantes.

TESTIMONIALES:

Solicito al Despacho, decretar los siguientes testimonios, para que declaren todo lo que les conste sobre los hechos de la demanda relacionados con el accidente de tránsito en donde perdió la vida el señor JHONATAN SANCHEZ MORENO, en la vía 45-06 que conduce de Neiva – Castilla sobre la calzada que conduce del Municipio de Aipe con la Ciudad de Neiva, exactamente sobre el kilómetro 19+200 metros Vía Nacional sector Guacirco, siendo aproximadamente las 15:00 horas, se presenta el choque de la moto con la parte trasera del vehículo camión marca Kenworth estacionado en plena vía nacional de placa SPK 440 de propiedad de CSS CONSTRUCTORES S.A., con el fin de probar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el accidente y perdió la vida el señor Jhonatan Sánchez Moreno, las condiciones de la vía nacional, que obra o mantenimiento se estaba realizando, quien estaba realizando la obra o el mantenimiento, que vehículo se encontraba estacionado en el lugar de los hechos donde ocurrió el accidente y con el cual colisiono el señor SANCHEZ MORENO, donde estaba estacionado, a quien pertenece dicho vehículo, que señalización vial

se presentaba en la vía debido a la obra o mantenimiento que se estaba realizando, entre otras. Así mismo, para probar la afectación a la integridad psicofísica Daños Morales y Daño a la salud o fisiológicos daños a la vida en relación de mis representados y el daño material lucro cesante por el fallecimiento del señor Jhonatan Sánchez Moreno quien en vida se identificaba con la cédula de ciudadanía No. 1.075.545.732 de Aipe (H), con el fin de inferir el dolor y la afección moral que se les ocasionó la muerte de su hijo y hermano, con quien convivía el señor Jhonatan Sánchez moreno y en donde residía y quienes dependían económicamente de este, como fue el comportamiento de sus padres y hermanos después del fallecimiento de este, con quien laboraba, y demás necesarios para probar los hechos de la demanda y las pretensiones de la misma, para lo cual se debe fijar fecha y hora, así:

1. WALTER CHARRY MEDINA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 83.229.061 de Rivera (H), y se localiza en el correo electrónico: Walter.c28@hotmail.com o en la calle 44 No. 20- 28 del Municipio de Neiva, para que declare sobre los hechos del 1 al 13 de la demanda.
2. DIEGO ARMANO RINCON BONILLA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.075.538.741 de Aipe (H), y se localiza en el correo electrónico: rinconbonilla1987@hotmail.com o en la vereda cruce Guacirco del Municipio de Neiva, para que declare sobre los hechos del 1 al 13 de la demanda.
3. NICOLAS PERDOMO PERDOMO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.075.304.806 de Neiva (H), y se localiza en el correo electrónico: nicolas_perdomo01@hotmail.com o en la calle 44 No. 20- 28 del Municipio de Neiva, para que declare sobre los hechos del 1 al 13 de la demanda.
4. LUIS ARTURO DIAZ CUENCA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 12.139.958 de Neiva (H), y se localiza en el correo electrónico: javi-7703@hotmail.com o en la vereda cruce Guacirco del Municipio de Neiva, para que declare sobre los hechos del 1 al 13 de la demanda.

OFICIOSA: Solicito al despacho oficiar a la Sociedad AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S. con el fin de que remitan al proceso copia del contrato suscrito con el CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVIA NEIVA GIRARDOT, por medio del cual se estaba realizando la obra o mantenimiento en el corredor del lugar del accidente donde falleció el señor Jhonatan Sánchez Moreno, como ellos lo indican a la respuesta dada al derecho de petición presentado por los demandantes, en donde manifiestan que dicho contrato es confidencial entre las partes y por tanto no se puede dar copia del mismo.

Lo anterior, teniendo en cuenta que dicho contrato fue solicitado por el señor Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera, mediante petición de fecha 20 de agosto de 2024, y el mismo fue negado por confidencialidad por parte de Autovia Neiva Girardot S.A.S. mediante oficio de fecha 28 de agosto de 2024.

OFICIOSA: Solicito al despacho oficiar a la Sociedad CSS CONSTRUCTORES S.A. con el fin de que remitan al proceso copia del contrato suscrito entre AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S y el CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVIA NEIVA GIRARDOT, por medio del cual se estaba realizando la obra o mantenimiento en el corredor del lugar del accidente donde falleció el señor Jhonatan Sánchez Moreno, como ellos lo indican en la respuesta dada al derecho de petición presentado por los demandantes, en donde manifiestan que dicho contrato es confidencial entre las partes y por tanto no se puede dar copia del mismo.

Lo anterior, teniendo en cuenta que dicho contrato fue solicitado por el señor Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera, mediante petición de fecha 09 de agosto de 2024, y el mismo fue negado por confidencialidad por parte de CSS Constructores S.A. mediante oficio de fecha 22 de agosto de 2024.

OFICIOSA: Solicito al despacho oficiar a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI) con el fin de que remitan al proceso, copia del Contrato de Concesión del corredor vial Neiva – Espinal – Girardot suscrito entre la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y

la CONCESIONARIA AUTOVIA NEIVA GIRADOR S.A.S. Y SUS OTROS SI, que estaba vigente para el día del accidente 30 de septiembre de 2022 en donde falleció el señor Jhonatan Sánchez Moreno, que ocurrió en el lugar 45-06 Neiva – Castilla Km 19 + 200 metros localidad rural vía Nacional, tal como aparece en el informe policial de accidente de tránsito No. 01479632 del 30 de septiembre de 2022.

Lo anterior, teniendo en cuenta que dicho contrato fue solicitado por el señor Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera, mediante petición de fecha 09 de agosto de 2024, y el mismo no fue contestado por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

OFICIOSA: Solicito al despacho oficiar a la Fiscalía 19 seccional de Neiva, con el fin de que remitan todo el expediente que reposa en la fiscalía debido al fallecimiento del señor JHONATAN SANCHEZ MORENO, a este proceso de reparación directa como prueba trasladada, teniendo en cuenta que solamente se me expidieron fotocopia de la necropsia, noticia criminal, acta de inspección técnica del cadáver, no de todo el expediente.

Lo anterior, teniendo en cuenta que dicho expediente fue solicitado por el señor Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera, mediante petición de fecha 20 de agosto de 2024, siendo remitido en parte por parte de la fiscalía al correo electrónico mediante oficio de fecha 30 de agosto de 2024.

OFICIOSA: Solicito al despacho oficiar a la Fiscalía 19 seccional de Neiva, con el fin de que remitan fotocopia de las fotografías, tarjeta de propiedad de los vehículos involucrados de placas Camión SPK 440 y moto BFR56, solicitud de automotores, inspección de vehículos y demás documentos necesarios, que reposan en el expediente en esta fiscalía 19 debido al fallecimiento del señor JHONATAN SANCHEZ MORENO, a este proceso de reparación directa como prueba trasladada, teniendo en cuenta que no me han dado respuesta a esta petición.

Lo anterior, teniendo en cuenta que dichas fotografías y demás documentos fueron solicitadas por el señor Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera, mediante petición de fecha 25 de septiembre de 2024, no habiendo dado respuesta a la misma la fiscalía.

OFICIOSA: Solicito al despacho oficiar a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI) con el fin de que remita a este proceso fotocopia del plan de manejo de tránsito de la obra, los protocolos que se siguen con este plan de manejo de tránsito de la obra, el plan estratégico de seguridad vial, los protocolos que se deben seguir y demás solicitados de acuerdo al derecho de petición remitido por correo a la entidad que se anexa a esta solicitud, y a lo cual la entidad no ha dado respuesta alguna.

Lo anterior, teniendo en cuenta que dichos documentos fueron solicitados por el señor Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera, mediante petición de fecha 25 de septiembre de 2024, y el mismo no fue contestado por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Se anexa Derecho de Petición.

OFICIOSA: Solicito al despacho oficiar a la AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S. con el fin de que remita a este proceso fotocopia del plan de manejo de tránsito de la obra, los protocolos que se siguen con este plan de manejo de tránsito de la obra, el plan estratégico de seguridad vial, los protocolos que se deben seguir y demás solicitados de acuerdo al derecho de petición remitido por correo a la entidad que se anexa a esta solicitud, y a lo cual la entidad no ha dado respuesta alguna.

Lo anterior, teniendo en cuenta que dichos documentos fueron solicitados por el señor Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera, mediante petición de fecha 25 de septiembre de 2024, y el mismo no fue contestado por parte de la Autovía Neiva – Girardot S.A.S. Se anexa Derecho de Petición.

OFICIOSA: Solicito al despacho oficiar a la Sociedad CSS CONSTRUCTORES S.A. con el fin de que remita a este proceso fotocopia del plan de manejo de tránsito de la obra, los protocolos que se siguen con este plan de manejo de tránsito de la obra, el plan estratégico de seguridad vial, los protocolos que se deben seguir y demás solicitados de acuerdo al derecho de petición remitido por correo a la entidad que se anexa a esta solicitud, y a lo cual la entidad no ha dado respuesta alguna.

Lo anterior, teniendo en cuenta que dichos documentos fueron solicitados por el señor Mariano Sánchez Trujillo y Esmeralda Moreno Mosquera, mediante petición de fecha 25 de septiembre de 2024, y el mismo no fue contestado por parte de la CSS Constructores S.A. Se anexa Derecho de Petición.

DISCRIMINACIÓN DE LA CUANTIA

- Me permito manifestar bajo juramento que la competencia por razón de la cuantía del proceso de conformidad al artículo 157 inciso 1 del CPACA, se estima en la suma de Setecientos Cincuenta Millones Cuatrocientos Veintitrés Mil Trescientos Diecinueve Pesos (\$750.423.319) Pesos, teniendo en cuenta los perjuicios inmateriales, materiales y fisiológicos.
- De conformidad al artículo 155 No. 6 del CPACA, la competencia le corresponde a los Jueces Administrativos en Primera Instancia, cuando la cuantía no exceda de 1000 salarios mínimos legales mensuales vigentes.
- La cuantía de todos los perjuicios morales, fisiológicos, materiales e inmateriales la establezco en la suma de Mil Ciento Cuarenta Millones Cuatrocientos Veintitrés Mil Trescientos Diecinueve Pesos (\$1.140.423.319) Pesos M/CTE, teniendo en cuenta:

| | |
|----------------------------------------------------|---------------|
| Los perjuicios morales..... | \$390.000.000 |
| Los perjuicios fisiológicos..... | \$390.000.000 |
| Perjuicio Material Lucro cesante consolidado | \$40.953.760 |
| Perjuicio Material Lucro cesante futuro..... | \$319.469.559 |

ANEXOS

1. Poder debidamente conferido para adelantar la presente demanda.
2. Las relacionados en el acápite de pruebas.
3. Copia de la demanda para el traslado de las empresas y entidades demandadas.
4. Copia de la demanda para la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado.

NOTIFICACIONES

La Nación – Ministerio de Transporte, las recibirá en el buzón de correo electrónico: notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co y/o en la Calle 24 # 60 – 50 Piso 9 Centro Comercial Gran Estación II de Bogotá D.C.

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), las recibirá en el buzón de correo electrónico: buzonjudicial@ani.gov.co y/o en la Calle 24A No. 59 – 42 Edificio T3 Torre 4 Piso 2 de Bogotá D.C.

El Instituto Nacional de Vías (INVIAS), las recibirá en el buzón de correo electrónico: njudiciales@invias.gov.co y/o en la Calle 25G No. 73B – 90 de Bogotá D.C.

La Sociedad Autovía Neiva Girardot S.A.S., las recibirá en el buzón de correo electrónico: correspondencia@autovia.com.co y/o en la Aut. Norte Km 21 In Olimpica del Municipio de Chia (Cundinamarca).

- El Consorcio Constructor Autovia Neiva Girardot, no se le encontró buzón de correo electrónico para notificaciones judiciales, por lo tanto se notificara en la dirección física Autopista Norte Kilometro 21 Interior Olimpica de Chia (Cundinamarca).

La Sociedad CSS Constructores S.A., las recibirá en el buzón de correo electrónico: notificaciones@css-constructores.com y/o en la Aut Norte Km 21 In Olimpica del Municipio de Chia (Cundinamarca).

La Sociedad Alca Ingeniería S.A.S., las recibirá en el buzón de correo electrónico: juridico@alcaing.com y/o en la Carrera 16 No. 97 -- 46 Oficina 203 de Bogotá D.C.

El señor Procurador delegado ante los Juzgado Administrativos del Huila en el buzón de correo electrónico procjudadm89@procuraduria.gov.co

Procjudadm90@procuraduria.gov.co

Procjudadm153@procuraduria.gov.co

Procjudadm201@procuraduria.gov.co

Procjudadm34@procuraduria.gov.co

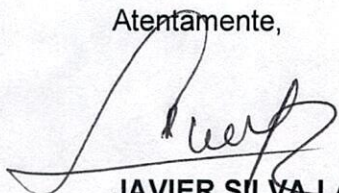
La Agencia Nacional de defensa Jurídica del Estado en el correo electrónico: notificacionesjudiciales@defensajuridica.gov.co y/o en la Carrera 7 No. 75 – 66 Piso 2 y 3 de Bogotá.

El demandante las recibirá en el Correo electrónico: thalias509@gmail.com o en la calle 4a No. 16 – 36 del Municipio de Neiva. Teléfono 3204703111

El suscrito en la Secretaría de esa Corporación, o en el correo electrónico: silvalarajavier44@gmail.com y/o en la Calle 7 No. 6 - 27 Oficina 905 del Edificio Banco Agrario de la Ciudad de Neiva Teléfono 3222176348.

Del Señor Juez Administrativo,

Atentamente,



JAVIER SILVA LARA

C. C. No. 7.703.585 expedida en Neiva

T. P. No. 184.830 del C. S. de la J.

Correo: silvalarajavier44@gmail.com

Señores

JUZGADOS ADMINISTRATIVOS DEL CIRCUITO DE NEIVA (REPARTO).

E.

S.

D.

MARIANO SANCHEZ TRUJILLO, mayor de edad, vecino de Neiva, identificado con la C. C. No. 12.129.088 de Neiva (H), ESMERALDA MORENO MOSQUERA, mayor de edad, vecina de Neiva, identificada con la C.C. No. 55.168.071 de Neiva (H), THALIA SANCHEZ MORENO, mayor de edad, vecina de Neiva, identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.075.544.100 de Aipe (H), Y JOSE RAUL SANCHEZ MORENO, mayor de edad, vecino de Neiva, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.075.270.098 de Neiva (H), quienes obramos los dos primeros en calidad de padres de nuestro hijo y los dos siguientes en calidad de hermanos del señor JHONATAN SANCHEZ MORENO quien falleció el 30 de septiembre de 2022, en un accidente de tránsito ocurrido en la vía Neiva - Castilla km 19 + 200 metros, tal como aparece en el informe policial de accidentes de tránsito No. c-01479632 del 30 de septiembre de 2022, nos permitimos manifestar a Ustedes, que conferimos poder especial, amplio y suficiente al abogado JAVIER SILVA LARA, mayor de edad, vecino de Neiva, identificado con la cédula de ciudadanía No. 7.703.585 de Neiva, y Tarjeta Profesional de Abogado No. 184830 del C. S. de la J, para que en nuestro nombre y representación inicie y lleve hasta su terminación MEDIO DE CONTROL DE REPARACION DIRECTA contra la NACION - MINISTERIO DE TRANSPORTE, representado legalmente por su Ministro Dr. Raúl Pérez o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI), representada legalmente por su Presidente Dr. William Fernando Camargo Triana o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), representada legalmente por su Director General Juan Carlos Montenegro Arjona o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, LA SOCIEDAD AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S. identificada con NIT 900.903.279-8 representada legalmente por su Gerente General Dr. Luis Eduardo Gutiérrez Díaz o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, EL CONSORCIO CONSTRUCTOR AUTOVIA NEIVA GIRARDOT con NIT 9009924225 representado legalmente por su Gerente o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, LA SOCIEDAD CSS CONSTRUCTORES S.A. NIT 832.006.599-5 representada legalmente por su Gerente General Dr. Jorge Alejandro González Gómez o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, y LA SOCIEDAD ALCA INGENIERIA S.A.S. NIT 830.089.381-5 representada legalmente por su Gerente General Dr. Ramiro Raúl Andrade Cepeda o quien haga sus veces al momento de la notificación y traslado de la demanda, para que se declare la responsabilidad administrativa y patrimonial de las entidades demandadas y en consecuencia se les condene al pago de la indemnización por concepto de los perjuicios patrimoniales (lucro cesante y daño emergente) y extrapatrimoniales (morales y daño a la vida en relación), causados con el injustificado daño antijurídico sufrido, con ocasión de la muerte de nuestro hijo y hermano JHONATAN SANCHEZ MORENO, quien en vida se identificó con la cédula de ciudadanía No. 1.075.545.732 de Aipe (H), quien falleció el 30 de septiembre de 2022, en accidente de tránsito en hechos ocurridos en el lugar de coordenadas geográficas 45-06 de la vía Neiva - Castilla km 19 + 200 metros, tal como aparece en el informe policial de accidentes de tránsito No. C-01479632 del 30 de septiembre de 2022, de acuerdo a los hechos y pruebas que se aportaran y/o solicitaran con la demanda por parte de mi poderdante.

Nuestro apoderado queda ampliamente facultado para interponer en medio de control de reparación directa, recibir, transigir, conciliar, desistir, sustituir, renunciar, reasumir, y en general, realizar todas las gestiones que sean necesarias para la debida representación de nuestros intereses en este medio de control de reparación directa, sin que pueda decirse en momento alguno que obra sin poder suficiente.

Atentamente,

Mariano Sanchez Trujillo
MARIANO SANCHEZ TRUJILLO
C.C. No. 12.129.088 de Neiva (H)

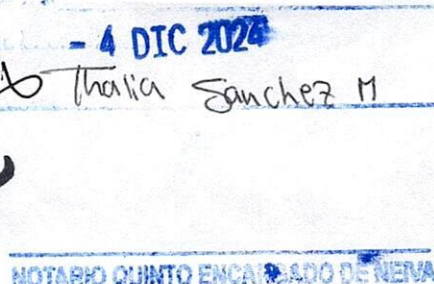
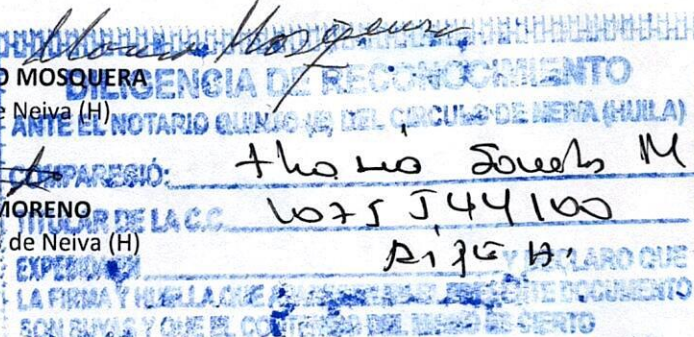
Thalia Sanchez M
THALIA SANCHEZ MORENO
C.C. No. 1.075.544.100 de Aipe (H)

Acepto:

JAVIER SILVA LARA
C. C. No. 7.703.585 de Neiva (H).
T. P. No. 184.830 del C. S. de la J.
Correo: silvalarajavier44@gmail.com

Esmeralda Moreno Mosquera
ESMERALDA MORENO MOSQUERA
C.C. No. 55.168.071 de Neiva (H)

Jose Raul Sanchez Moreno
JOSE RAUL SANCHEZ MORENO
C.C. No. 1.075.270.098 de Neiva (H)





DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL
Artículo 2.2.6.1.2.4.1 del Decreto 1069 de 2015

48.



COD 61383

En la ciudad de Neiva, Departamento de Huila, República de Colombia, el cuatro (4) de diciembre de dos mil veinticuatro (2024), en la Notaría tercera (3) del Círculo de Neiva, compareció: JOSE RAUL SANCHEZ MORENO, identificado con Cédula de Ciudadanía / NUIP 1075270098 y manifestó que la firma que aparece en el presente documento es suya y acepta el contenido del mismo como cierto.

61383-1



4354bfb785

----- Firma autógrafa -----

04/12/2024 14:15:21

Conforme al Artículo 18 del Decreto - Ley 019 de 2012, el compareciente fue identificado mediante cotejo biométrico en línea de su huella dactilar con la información biográfica y biométrica de la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil.

Acorde a la autorización del usuario, se dio tratamiento legal relacionado con la protección de sus datos personales y las políticas de seguridad de la información establecidas por la Registraduría Nacional del Estado Civil.

Esta Acta se asocia al documento que contiene la siguiente información con destino a: JUZGADO.



LIBARDO ALVAREZ SANDOVAL

Notario (3) del Círculo de Neiva, Departamento de Huila

Consulte este documento en <https://notariid.notariasegura.com.co>

Número Único de Transacción: 4354bfb785, 04/12/2024 14:16:55





DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL
Artículo 2.2.6.1.2.4.1 del Decreto 1069 de 2015

49.



COD 61382

En la ciudad de Neiva, Departamento de Huila, República de Colombia, el cuatro (4) de diciembre de dos mil veinticuatro (2024), en la Notaría tercera (3) del Círculo de Neiva, compareció: ESMERALDA MORENO MOSQUERA, identificado con Cédula de Ciudadanía / NUIP 0055168071 y manifestó que la firma que aparece en el presente documento es suya y acepta el contenido del mismo como cierto.

61382-1

Esmeralda Moreno Mosquera



b709569568

----- Firma autógrafa -----

04/12/2024 14:14:18

Conforme al Artículo 18 del Decreto - Ley 019 de 2012, el compareciente fue identificado mediante cotejo biométrico en línea de su huella dactilar con la información biográfica y biométrica de la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil.

Acorde a la autorización del usuario, se dio tratamiento legal relacionado con la protección de sus datos personales y las políticas de seguridad de la información establecidas por la Registraduría Nacional del Estado Civil.

Esta Acta se asocia al documento que contiene la siguiente información con destino a: JUZGADO.

es



es

LIBARDO ALVAREZ SANDOVAL

Notario (3) del Círculo de Neiva, Departamento de Huila

Consulte este documento en <https://notariid.notariasegura.com.co>

Número Único de Transacción: b709569568, 04/12/2024 14:14:36





DILIGENCIA DE PRESENTACIÓN PERSONAL
Artículo 2.2.6.1.2.4.1 del Decreto 1069 de 2015

50.



COD 61381

En la ciudad de Neiva, Departamento de Huila, República de Colombia, el cuatro (4) de diciembre de dos mil veinticuatro (2024), en la Notaría tercera (3) del Círculo de Neiva, compareció: MARIANO SANCHEZ TRUJILLO, identificado con Cédula de Ciudadanía / NUIP 0012129088 y manifestó que la firma que aparece en el presente documento es suya y acepta el contenido del mismo como cierto.

61381-1

Mariano Sanchez Trujillo



1f6bb77172

----- Firma autógrafa -----

04/12/2024 14:13:05

Conforme al Artículo 18 del Decreto - Ley 019 de 2012, el compareciente fue identificado mediante cotejo biométrico en línea de su huella dactilar con la información biográfica y biométrica de la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil.

Acorde a la autorización del usuario, se dio tratamiento legal relacionado con la protección de sus datos personales y las políticas de seguridad de la información establecidas por la Registraduría Nacional del Estado Civil.

Esta Acta se asocia al documento que contiene la siguiente información con destino a: JUZGADO.

es



LIBARDO ALVAREZ SANDOVAL

Notario (3) del Círculo de Neiva, Departamento de Huila

Consulte este documento en <https://notariid.notariasegura.com.co>

Número Único de Transacción: 1f6bb77172, 04/12/2024 14:14:36

