

DRA. MARIA CRISTINA ARRIETA BLANQUICET
JUZGADO TERCERO CIVIL DEL CIRCUITO DE MONTERIA.
J03ccmon@cendoj.ramajudicial.gov.co
E. S. D.

Tipo proceso:	Verbal Responsabilidad Civil Extracontractual.
Radicado:	23001310300320240011200
Demandante:	Nohora Esther Pacheco Pacheco y otros
Demandados:	Concesión Ruta al Mar S.A.S., Compañía Aseguradora de Fianza – CONFIANZA S.A.
Asunto:	Descorre traslado de contestación de demanda presentada por CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S., identificada con N.I.T. 900.894.996-0

ABOGADOS ASOCIADOS & CONSULTORES JURÍDICOS OSCAR FERNANDEZ CHAGÍN, representados por el suscrito abogado OSCAR FERNANDEZ CHAGIN, mayor de edad, con domicilio en la ciudad de Barranquilla, identificado con la Cédula de Ciudadanía No.7.471.017 expedida en Barranquilla, abogado en ejercicio, portador de la Tarjeta Profesional N° 41.720 del Consejo Superior de la Judicatura, en calidad de apoderado especial de la parte demandante en el proceso de la referencia, y encontrándonos dentro del término de ley, por medio del presente escrito descorro TRASLADO CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA.

DESCORRO TRASLADO

Una vez analizadas las excepciones propuestas por la parte demandada y el memorial de contestación en términos generales, me permito manifestar a su despacho los argumentos que las controvierten:

Excepción de Falta de legitimación en la causa por pasiva.

Me opongo a esta excepción, ya que es el contratista quien asume por su cuenta y riesgo todas las eventualidades que resulten durante la construcción y desarrollo de la obra, hasta su entrega definitiva, sin excluir la responsabilidad del contratante.

ABOGADOS ASOCIADOS & CONSULTORES JURIDICOS
OSCAR FERNANDEZ CHAGIN

Consultores Jurídicos – Asuntos Administrativos – Penales – Laborales – Función Pública – Contratación Estatal
Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario – Accidentes de Tránsito
Carrera 51B No.75-136 Piso 1 Oficina 104 Edificio La Previsora– Telefax: 3853089
Correo electrónico: osfechagin@hotmail.com
Barranquilla – Atlántico

Bogotá, D.C.

Ingeniero,
OSCAR SOLÓRZANO PIEDRAHITA
Director de Interventoría
CONSORCIO CR CONCESIONES
osolorzano@ryu.com.co

ASUNTO: Traslado comunicado con radicado ANI No. 20214090853402. Contrato de Interventoría No. 514 de 2015, Concesión Antioquia Bolívar.

Respetado Ingeniero Solórzano,

Se recibió la comunicación con radicado referido en el asunto, mediante la cual el señor Oscar Fernández Chagin, en calidad de apoderado de la señora Olga María Reales Pacheco, remite derecho de petición, en el cual se realiza solicitud de información debido a un presunto accidente ocurrido el pasado 23 de agosto de 2020 en el Municipio de Cereté, Córdoba, en los siguientes términos:

"(...) El 23 de agosto de 2020, Siendo aproximadamente las 05:00 A.M, el señor RAMON ATILA CARDONA PACHECO (Q.E.P.D), se desplazaba en una motocicleta de plazas No. BZV 18C marca Bjaj color naranja, como parrillero por la carretera que comunica del cepillo vía a las marcelitas del municipio de Cerete- Córdoba, y como consecuencia de escombros dejados en unos de los carriles, la moto que conducía su amigo se estrelló causándole la muerte de manera instantánea al señor RAMON ATILA CARDONA PACHECO."

Al respecto, se informa que de acuerdo a la información reportada por parte del Concesionario mediante el Informe Gerencial del mes de agosto de 2020, en la Variante Cerete correspondiente a la Unidad Funcional 3.5, la cual es colindante con las veredas El Cepillo y Las Marcelitas referidas en la solicitud de la peticionaria, se registra un servicio de ambulancia en el K01+000 el 23 de agosto de 2020, en la cual se indica que correspondiente a un servicio "COMUNITARIO POR FUERA DEL TRAMO"

Por lo anterior, se da traslado de dicha petición con los respectivos soportes y se solicita a la Interventoría Consorcio CR Concesiones en un término no mayor a cinco (05) días hábiles posteriores al recibo de la presente comunicación, lo siguiente:

- Verificar si "la carretera que comunica del cepillo vía a las marcelitas del municipio de Cerete- Córdoba", hace parte de la infraestructura concesionada a través del Contrato de Concesión No. 016 de 2015 y si este corresponde al accidente reportado por parte del Concesionario en el Informe Gerencial del mes de agosto de 2020.
- En caso de que la vía relacionada por la peticionaria haga parte de un tramo concesionado del Proyecto Antioquia Bolívar, informar cual era el estado de la vía para el día 23 de agosto de 2020, verificar si existe registro del accidente referido, remitir copia de los soportes que se tengan al respecto e informar sobre las acciones tomadas al respecto por parte del Concesionario.

Los demandados son solidariamente responsables directa o indirectamente, ya que la omisión de sus responsabilidades respecto a la obra causó condiciones adversas que influyeron marcadamente en la ocurrencia del siniestro.

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. A-

1. ORGANISMO DE TRÁNSITO: 23162600

2. GRAVEDAD: ☒ CON MUERTOS ☐ CON HERIDOS ☐ SOLO DAÑOS

3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS: Cepillo vía a las Marcelitas Cerete en construcción Lat. Long. 3.1 LOCALIDAD O COMUNA: Cereté

4. FECHA Y HORA: 23/08/2020 13:32 FECHA Y HORA DE OCURRENCIA: 23/08/2020 16:40 FECHA Y HORA DE LEVANTAMIENTO:

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

5.1. CHOQUE CON: VEHICULO ☐ MURO ☐ SEMAFORO ☐ TAPOMA, CASETA ☐ TREN ☐ POSTE ☐ INVUELBLE ☐ VEHICULO ESTACIONADO ☐ SEMOVIENTE ☐ ARBOL ☐ HIDRANTE ☐ OTRO ☐ OBJETO FUO ☒ BARRANDA ☐ VALLA, BERAL ☐ de Fierro

6. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR: 6.1. AREA: RURAL ☒ RESIDENCIAL ☐ ESCOLAR ☐ DEPORTIVA ☐ NACIONAL ☐ INDUSTRIAL ☐ TURISTICA ☐ PRIVADA ☐ DEPARTAMENTAL ☐ MUNICIPAL ☐ MILITAR ☐ HOSPITALARIA ☐ URBANA ☐ COMERCIAL ☒

6.2. SECTOR: 6.3. ZONA: 6.4. DISEÑO: GLORIETA ☐ CICLO RUTA ☐ TRAMO DE VIA ☒ INTERSECCION ☐ PASO ELEVADO ☐ TUNEL ☐ PASO INFERIOR ☐ PASO A NIVEL ☐ PEATONAL ☐ PONTON ☐ 6.5. CONDICION CLIMATICA: GRANIZO ☐ LLUVIA ☒ NEBLA ☐ VIENTO ☐

Correo electrónico: osfechagin@hotmail.com
Barranquilla – Atlántico

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. A-

CONVERSIONES

1. Puntos de referencia 2.000 C. 1.000

3. V. 1.000

4. 1.000

5. 1.000

6. 1.000

7. 1.000

8. 1.000

9. 1.000

10. 1.000

11. 1.000

12. 1.000

13. 1.000

14. 1.000

15. 1.000

16. 1.000

17. 1.000

18. 1.000

19. 1.000

20. 1.000

21. 1.000

22. 1.000

23. 1.000

24. 1.000

25. 1.000

26. 1.000

27. 1.000

28. 1.000

29. 1.000

30. 1.000

31. 1.000

32. 1.000

33. 1.000

34. 1.000

35. 1.000

36. 1.000

37. 1.000

38. 1.000

39. 1.000

40. 1.000

41. 1.000

42. 1.000

43. 1.000

44. 1.000

45. 1.000

46. 1.000

47. 1.000

48. 1.000

49. 1.000

50. 1.000

51. 1.000

52. 1.000

53. 1.000

54. 1.000

55. 1.000

56. 1.000

57. 1.000

58. 1.000

59. 1.000

60. 1.000

61. 1.000

62. 1.000

63. 1.000

64. 1.000

65. 1.000

66. 1.000

67. 1.000

68. 1.000

69. 1.000

70. 1.000

71. 1.000

72. 1.000

73. 1.000

74. 1.000

75. 1.000

76. 1.000

77. 1.000

78. 1.000

79. 1.000

80. 1.000

81. 1.000

82. 1.000

83. 1.000

84. 1.000

85. 1.000

86. 1.000

87. 1.000

88. 1.000

89. 1.000

90. 1.000

91. 1.000

92. 1.000

93. 1.000

94. 1.000

95. 1.000

96. 1.000

97. 1.000

98. 1.000

99. 1.000

100. 1.000

101. 1.000

102. 1.000

103. 1.000

104. 1.000

105. 1.000

106. 1.000

107. 1.000

108. 1.000

109. 1.000

110. 1.000

111. 1.000

112. 1.000

113. 1.000

114. 1.000

115. 1.000

116. 1.000

117. 1.000

118. 1.000

119. 1.000

120. 1.000

121. 1.000

122. 1.000

123. 1.000

124. 1.000

125. 1.000

126. 1.000

127. 1.000

128. 1.000

129. 1.000

130. 1.000

131. 1.000

132. 1.000

133. 1.000

134. 1.000

135. 1.000

136. 1.000

137. 1.000

138. 1.000

139. 1.000

140. 1.000

141. 1.000

142. 1.000

143. 1.000

144. 1.000

145. 1.000

146. 1.000

147. 1.000

148. 1.000

149. 1.000

150. 1.000

151. 1.000

152. 1.000

153. 1.000

154. 1.000

155. 1.000

156. 1.000

157. 1.000

158. 1.000

159. 1.000

160. 1.000

161. 1.000

162. 1.000

163. 1.000

164. 1.000

165. 1.000

166. 1.000

167. 1.000

168. 1.000

169. 1.000

170. 1.000

171. 1.000

172. 1.000

173. 1.000

174. 1.000

175. 1.000

176. 1.000

177. 1.000

178. 1.000

179. 1.000

180. 1.000

181. 1.000

182. 1.000

183. 1.000

184. 1.000

185. 1.000

186. 1.000

187. 1.000

188. 1.000

189. 1.000

190. 1.000

191. 1.000

192. 1.000

193. 1.000

194. 1.000

195. 1.000

196. 1.000

197. 1.000

198. 1.000

199. 1.000

200. 1.000

201. 1.000

202. 1.000

203. 1.000

204. 1.000

205. 1.000

206. 1.000

207. 1.000

208. 1.000

209. 1.000

210. 1.000

211. 1.000

212. 1.000

213. 1.000

214. 1.000

215. 1.000

216. 1.000

217. 1.000

218. 1.000

219. 1.000

220. 1.000

221. 1.000

222. 1.000

223. 1.000

224. 1.000

225. 1.000

226. 1.000

227. 1.000

228. 1.000

229. 1.000

230. 1.000

231. 1.000

232. 1.000

233. 1.000

234. 1.000

235. 1.000

236. 1.000

237. 1.000

238. 1.000

239. 1.000

240. 1.000

241. 1.000

242. 1.000

243. 1.000

244. 1.000

245. 1.000

246. 1.000

247. 1.000

248. 1.000

249. 1.000

250. 1.000

251. 1.000

252. 1.000

253. 1.000

254. 1.000

255. 1.000

256. 1.000

257. 1.000

258. 1.000

259. 1.000

260. 1.000

261. 1.000

262. 1.000

263. 1.000

264. 1.000

265. 1.000

266. 1.000

267. 1.000

268. 1.000

269. 1.000

270. 1.000

271. 1.000

272. 1.000

273. 1.000

274. 1.000

275. 1.000

276. 1.000

277. 1.000

278. 1.000

Entidad		Radicado Interno		Número Único de Noticia Criminal																
Dpto	Municipio	Entidad	Unidad Receptora	Año	Consecutivo															
2	3	1	6	2	6	0	0	1	0	1	0	2	0	2	0	0	0	4	3	3

REPORTE DE INICIACIÓN -FPJ-1												
Este formato será diligenciado por Policía Judicial												
Departamento	Córdoba	Municipio	CERETÉ	Fecha	2020	08	23	Hora	0	5	4	0

1. SÍNTESIS DE LOS HECHOS

Fecha de los hechos A M D Hora

Escriba una síntesis cronológica y concreta

En la hora indicada se recibe reporte vía telefónica por parte de la agente NAYIBE BELLO ROJAS, identificada con la cédula de ciudadanía No. 50.955.779 de Cereté, adscrita al Tránsito Municipal de esa localidad, quien informa de un accidente de tránsito con persona fallecida en la vía a la vereda las marcelitas quien se identifica con el nombre de RAMON ATILO CARDONA PUCHE, con cédula de ciudadanía No. 1.042.348.487 de Sabana Grande - Atlántico, quien venía como parrillero en la motocicleta Boxer, de placa BZV-18C, conducida por el señor LUIS SALGADO identificado con la cédula de ciudadanía No. 10.776.138 de Montería. Quienes chocaron con una pila de tierra que se encontraba en la vía.

Conocieron el caso: Ag. NAYIBE BELLO ROJAS, CC. No. 50.955.779 de Cereté

Medio utilizado para el reporte de iniciación: TELEFÓNICO

2. AUTORIDAD QUE CONOCE LA INVESTIGACIÓN

Fiscalía/Intitución	FISCALÍA GENERAL DE LA NACION DIRECCIÓN SECCIONAL DE CÓRDOBA UNIDAD LOCAL - CERETE FISCALÍA 15 MERCEDES MARIA GUTIERREZ GERALDINO
Dirección	23162 CALLE 12 NO. 108-42 EDIFICIO LOS ANGELES
Delito/Conducta	HOMICIDIO CULPOSO ART. 109 C.P. INCISO 2DO. CUANDO LA CONDUCTA CULPOSA SEA COMETIDA UTILIZANDO MEDIOS MOTORIZADOS O ARMA DE FUEGO

3. SERVIDOR DE POLICÍA JUDICIAL QUE LIDERA EL CASO

Nombres y Apellidos	Identificación	Entidad
CARLOS JAVIER MENDEZ DORIA	1067886001	POLICIA NACIONAL
Cargo	Teléfono/Celular	Correo Electrónico
		carlos.mendez3747@correo.policia.gov.co

4. SERVIDORES DE POLICÍA JUDICIAL QUE REALIZAN LABOR TÉCNICA

Excepción de Causa extraña por hecho de un tercero – Culpa exclusiva de la víctima.

Me opongo a esta excepción la cual no esta llamada a prosperar, toda vez que el accidente tuvo origen debido al estado de la vía y no por causa de ningún acto del conductor de la motocicleta.

Si bien es cierto que el informe de accidente de tránsito no se considera como plena prueba, esto es en cuanto a su alcance en demostrar la responsabilidad de uno u otro individuo vinculado al hecho relacionado en el informe.

Es una prueba controvertible en su origen, es decir la investigación de accidente de tránsito, a la cual la demandada no compareció ni objetó el dictamen, a pesar de estar en pleno conocimiento de los hechos ocurridos.

En cuanto a los hechos, el informe de tránsito es plena prueba en la demostración de ocurrencia de los hechos, los cuales pretende hacer ver la demandada que no existieron a pesar de sus funestas consecuencias, a fin de evitar cualquier responsabilidad judicial y pecuniaria.

El IPAT, o Informe de Accidente de Tránsito, es un informe descriptivo de los pormenores de los accidentes de tránsito que permite la recolección primaria de datos, orientada a la identificación clara y probable de la causa, cuya competencia es de los agentes de tránsito que haya en cada jurisdicción. El IPAT, juega un papel fundamental en los procesos judiciales en los que se discute la existencia de responsabilidad civil derivada de un accidente de tránsito y se encuentra regulado en los artículos 144 y 149 del Código Nacional de Tránsito.

El IPAT, o Informe de Accidente de Tránsito, es un informe descriptivo de los pormenores de los accidentes de tránsito que permite la recolección primaria de datos, orientada a la identificación clara y probable de la causa, cuya competencia es de los agentes de tránsito que haya en cada jurisdicción. El IPAT, juega un papel fundamental en los procesos judiciales en los que se discute la existencia de responsabilidad civil derivada de un accidente de tránsito y se encuentra regulado en los artículos 144 y 149 del Código Nacional de Tránsito.

El IPAT permite, como se mencionó previamente, acreditar la ocurrencia del accidente, cuáles son los vehículos involucrados, los conductores y propietarios de estos vehículos, los daños causados a bienes o personas, el lugar, la fecha y la hora del accidente, **el estado de la vía**, los testigos que presenciaron los hechos, la existencia de seguros obligatorios de accidentes de tránsito y seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual e, incluso, la controversial causa probable del accidente. El IPAT levantado con ocasión de este siniestro vial es coherente con los hechos que se demandan, estableciendo que el impacto se produjo contra un objeto fijo en la vía, describiéndolo como PILAS DE TIERRA.

Tra los Monumentos en construcción

Lat. Long.

3.1 LOCALIDAD O COMUNA *Cuti*

4. CLASE DE ACCIDENTE

CHOQUE ¹	☒	CAIDA OCUPANTE	☐	4
ATROPELLO	☐	INCENDIO	☐	5
VOLCAMIENTO	☐	OTRO	☐	6

5.1. CHOQUE CON

VEHICULO	☐	1
TREN	☐	2
SEMOVIENTE	☐	3
OBJETO FIJO	☒	4

5.2. OBJETO FIJO

MURO	☐	1
POSTE	☐	2
ARBOL	☐	3
BARANDA	☐	4
SEMAFORO	☐	5
INMUEBLE	☐	6
HIDRATANTE	☐	7
VALLA, SEÑAL	☐	8
TARIMA, CASETA	☐	9
VEHICULO ESTACIONADO	☐	10
OTRO	☐	11

Pilas de Tierra

El agente que diligencia el IPAT no es testigo presencial, ya que llega al sitio de los hechos después de ocurrido el accidente, y al realizar el informe de tránsito realiza mediante un croquis descripción técnica del estado de la vía, la huella de frenada, la colocación de los vehículos y la distancia entre ellos, en resumen, el IPAT es un concepto técnico que da indicios acerca de las causas del accidente y sobre quien podría recaer la responsabilidad . El croquis por definición del artículo segundo del Código Nacional de Tránsito como un “*plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente*”.

Si bien es cierto no es plena prueba, este debe ser ratificado y complementado con otros tipos de pruebas como testimonios o pericias. Al respecto, la Corte Suprema de Justicia ha señalado que el Código Nacional de Tránsito, en ninguno de sus apartes, limita el valor probatorio ni del informe de tránsito ni del croquis.

Además, ha mencionado que la valoración probatoria debe regirse por el sistema de apreciación racional, según el cual no existen reglas previas que le digan al juez qué mérito debe asignarles a ciertos documentos, sino que este debe analizar todas las pruebas en conjunto y *“definir su poder de convicción, con un criterio sistemático, razonado y lógico, orientado por las reglas del sentido común, la ciencia y las máximas de la experiencia”*¹. Lo anterior significa que, en cada caso, el juez debe evaluar todas las pruebas practicadas, y de dicha evaluación lógica debe concluir qué alcance probatorio le dará a cada una de ellas, para formar su convicción.

En otra oportunidad, la Corte, en sentencia del 26 de octubre del 2000, había sostenido que tanto el informe de accidente de tránsito, como el croquis, como documentos públicos, gozan de presunción de veracidad. Por esto, según esta sentencia, corresponde a la parte interesada desvirtuar el informe de accidente de tránsito, mediante cualquier medio probatorio disponible².

Ni el croquis ni el informe de tránsito son pruebas únicas y definitivas en los procesos de responsabilidad civil, por accidentes de tránsito. Sin embargo, en principio, gozan de una presunción de autenticidad, acierto y veracidad que puede ser desvirtuada por la parte interesada.

En el término que establece la ley para controvertir algún error en el croquis o en el informe de tránsito, ninguna de las demandadas se manifestó, por tanto, éste se encuentra en firme.

Ante la oportuna inexistencia de contradicción del croquis y del informe de tránsito, en la jurisdicción civil, este goza de una presunción de veracidad que resulta suficiente para dar por probada la responsabilidad en cabeza de los terceros que han sido llamados a responder en esta demanda.

Existen otros conceptos similares esbozados en jurisprudencia del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional acerca del valor probatorio que se le otorga al informe de tránsito y al croquis.

EMBRIAGUEZ DEL CONDUCTOR.

Para determinar la embriaguez de un conductor es preciso que se haya practicado la prueba de alcoholemia con observancia de los parámetros que la norma establece, que este haya dado como resultado rastros de alcohol en un

¹ [Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, 23 de junio de 2015, radicación: 70215-31-89-001-2008-00156-01. Magistrado ponente: Fernando Giraldo Gutiérrez.](#)

² [Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, 26 de octubre de 2000, radicación: 5462. Magistrado ponente: José Fernando Ramírez Gomez.](#)

límite superior al penalizado, que el instrumento medidor haya sido calibrado, y que el agente que haya practicado la prueba esté avalado para realizarla y que dicho aval esté vigente. No es solo el decir del demandado a través de su apoderado pretendiendo evadir la responsabilidad que le atañe por los daños ocasionados.

Para establecer si un conductor ha consumido bebidas alcohólicas y el grado de alcohol en la sangre, las pruebas para determinarlo se rigen por la RESOLUCIÓN 1844 DE 2015, “Por la cual se adopta la segunda versión de la Guía para la Medición Indirecta de Alcholemia a Través de Aire Espirado”.

Esta norma exige como requisito el empleo de ciertos recursos para la práctica de dicha prueba, si alguno de los cuales se vería afectada la validez del resultado de la misma:



- ✓ Medidores de alcohol en aire espirado con su sistema de registro
- ✓ Boquillas
- ✓ Medios para el registro de los resultados (cinta, papel)
- ✓ Manual de operación de los medidores de alcohol en aire espirado
- ✓ Personal capacitado para operar los medidores de alcohol en aire espirado
- ✓ Huellero

Los anteriores elementos son fundamentales para la legalidad de la prueba, se debe también usar los elementos de bioseguridad como guantes y mascarillas, a fin de disminuir riesgos por exposición, no obstante, el no uso de los elementos de bio protección no influye en el resultado de la medición.

La normatividad de tránsito y transporte comprende un compendio de leyes, decretos y manuales, entre los cuales cuenta el siguiente:

[Manual Señalización de Carreteras Afectadas por Obras.](#)

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

Dichas situaciones deberán ser atendidas especialmente, estableciendo normas y medidas técnicas apropiadas, que se incorporan al desarrollo del proyecto cualquiera sea su importancia o magnitud, **con el objeto de reducir el riesgo de accidentes** y hacer más ágil y expedito el tránsito de los usuarios, procurando reducir las molestias en su desplazamiento por la vía.

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

Las disposiciones técnicas están orientadas a las situaciones más comunes, llamadas a lograr la uniformidad en su aplicación en sectores rurales y urbanos. Se especifican normas para el diseño, aplicación, instalación y mantenimiento de los diferentes tipos de dispositivos para la regulación del tránsito, requeridos para los trabajos en vías públicas, o en terrenos próximos a ellas, que afecten el desplazamiento de los usuarios de la vía. Situaciones típicas de señalización de obras que afectan el tránsito en las vías, se ilustran en el capítulo 9 del presente Manual con una serie de figuras que presentan la correcta aplicación de las medidas técnicas necesarias para el uso de los dispositivos.

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

Los dispositivos para la regulación del tránsito, **deberán ubicarse con anterioridad al inicio de la obra, permanecer durante la ejecución de la misma y serán retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación**. Cuando las operaciones se realicen por etapas, deberán permanecer en el lugar solamente las señales y dispositivos que sean aplicables a las condiciones existentes y ser removidas o cubiertas las que no sean requeridas.

Es competencia de la entidad contratante establecer la responsabilidad de la instalación de señales en las obras que se realicen en la vía o en zonas adyacentes a ella.

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

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

Las señales deberán colocarse conforme al diseño y alineación de la vía, e instalarse de tal forma que el conductor tenga suficiente tiempo para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo. Como regla general, se instalarán al lado derecho de la vía; en vías de dos o

más carriles por sentido de circulación se colocará el mismo mensaje en ambos costados. Cuando sea necesario, en las zonas de trabajo se podrán instalar señales sobre la calzada en soportes portátiles; también es permitido instalarlas sobre las barreras.

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

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

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

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

4.2 SEÑALES VERTICALES

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

4.2.1 Señales preventivas

Tienen por objeto advertir a los usuarios de la vía sobre los peligros potenciales existentes en la zona, cuando existe una obra que afecta el tránsito y puede presentarse un cierre parcial o total de la vía. Las señales preventivas deberán ubicarse con suficiente anticipación al lugar de inicio de la obra. Estas señales se identificarán por el código SPO-Número.

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

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

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

SPO-01. TRABAJOS EN LA VÍA

Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un tramo de la vía que se ve afectado por la ejecución de una obra que perturba el tránsito por la calzada o sus zonas aledañas.

SPO-01



SPO-02. MAQUINARIA EN LA VÍA

Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un sector por el que habitualmente circula equipo pesado para el desarrollo de obras

SPO-02



SPO-03. BANDERERO

SPO-03



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

4.2.2 Señales reglamentarias

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

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

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

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

4.2.3 Señales informativas

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

Las señales de información deberán ser uniformes y tendrán fondo naranja reflectivo, mensaje y orla de color negro. Para el texto se utilizará el alfabeto tipo D, con una altura mínima de letra de 20 cm.

Las señales informativas en la ejecución de obras que afectan el tránsito por las vías son:

SIO-01. APROXIMACIÓN A OBRA EN LA VÍA

SIO-01



SIO-02. SIO-03 .

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

SIO-02. SIO-03 . INFORMACIÓN DE INICIO O FIN DE OBRA

SIO-02



SIO-03



INFORMACIÓN DE INICIO O FIN DE OBRA

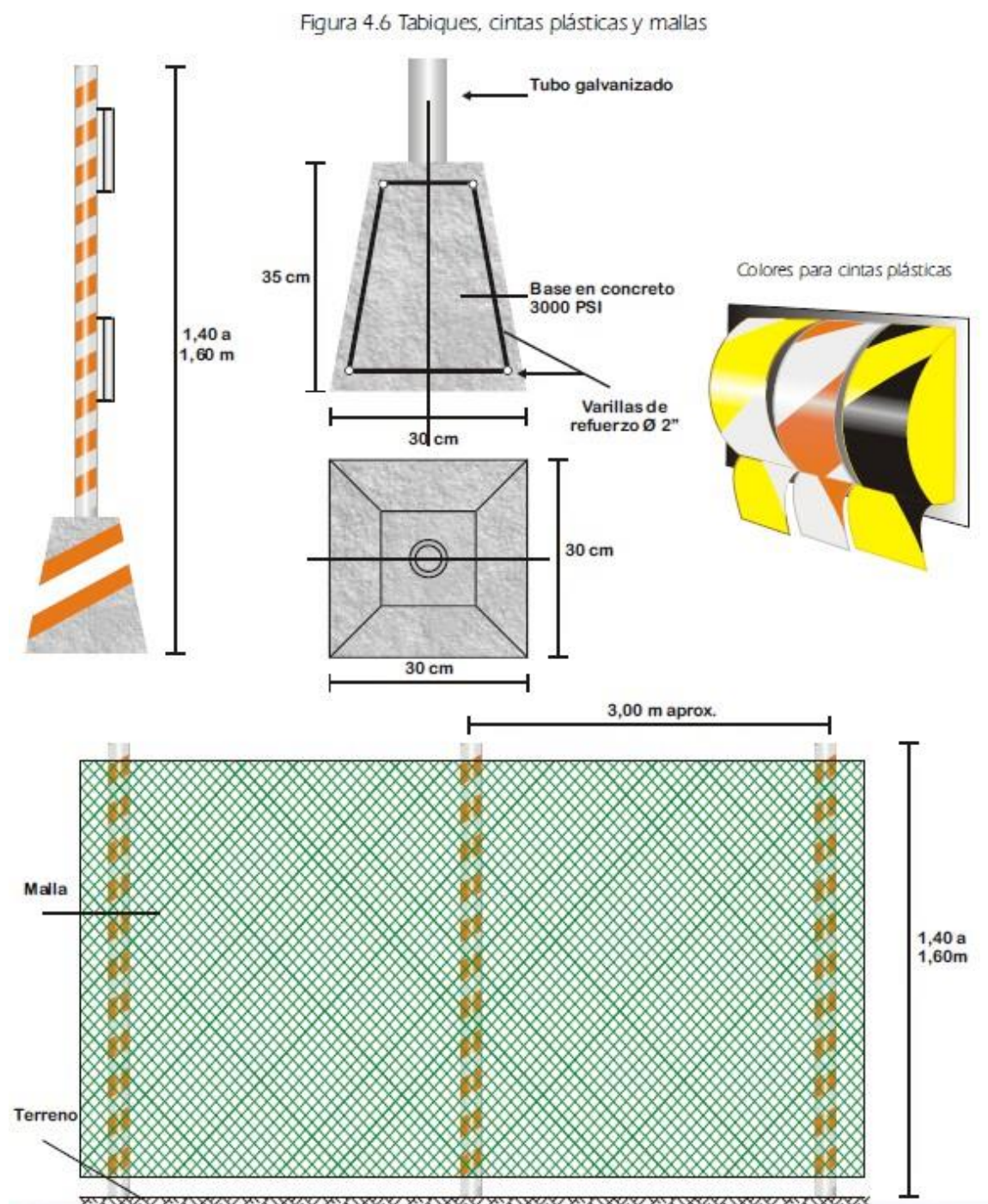
Esta señal indicará el inicio de los trabajos en la vía o zona adyacente a ella, con el mensaje “INICIO DE OBRA”. Igualmente, se instalará otra señal con las mismas características, pero

indicando el sitio de finalización de la obra, con la leyenda “FIN DE OBRA”. Las letras tendrán una altura de mínimo 20 centímetros, utilizando el alfabeto tipo D.

(...)

4.3.6 Tabiques, cintas plásticas y mallas.

Estos elementos tienen por objeto cercar el perímetro de una obra e impedir el paso de tierra o residuos hacia las zonas adyacentes al área de trabajo. Las mallas y cintas plásticas se fijan a tabiques de madera o tubos galvanizados de 2 pulgadas de diámetro de 1,40 a 1,60 m de altura libre, que se hincan en forma continua sobre el terreno distanciados cada 3 m, aproximadamente. Los tabiques también podrán estar sostenidos sobre bases de concreto. Ver figura 4.6.



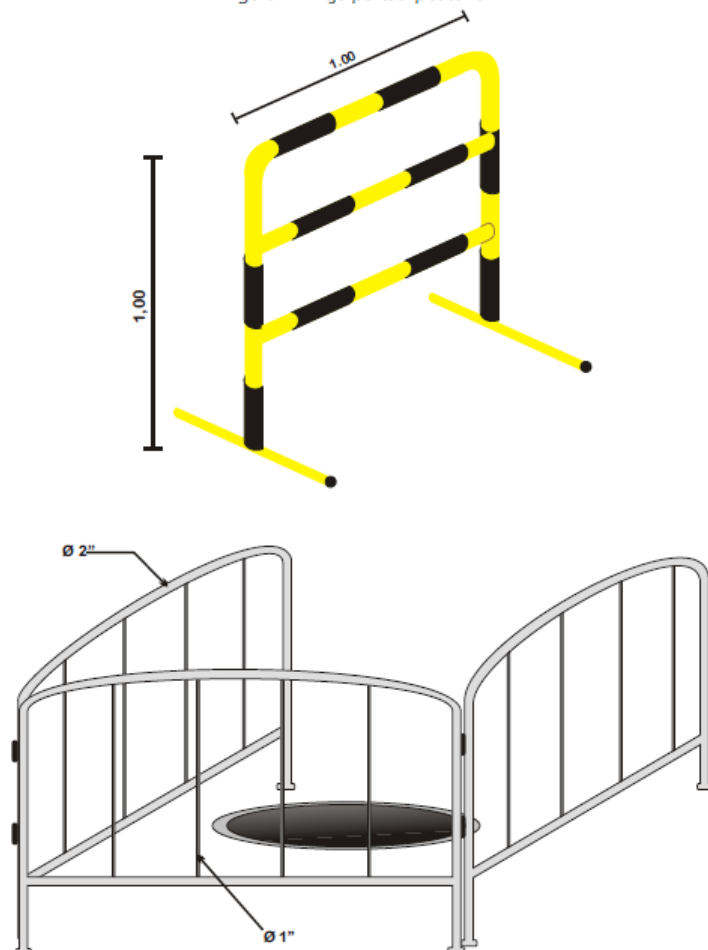
Deberán ser colocados de tal forma que no afecten la visibilidad de los vehículos en las intersecciones. Los tabiques o tubos estarán pintados, exteriormente, con franjas alternas de color blanco y naranja elaboradas en lámina reflectiva Tipo I, de 10 cm de ancho e inclinadas a 45° de arriba hacia abajo, indicando el sentido del flujo vehicular cuando su cara externa está de vista a la calzada. Para mayor seguridad, durante la noche podrán acompañarse de dispositivos luminosos intermitentes.

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

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

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

Figura 4.7 Reja portátil peatonal



4.3.7 Reja portátil peatonal

Son dispositivos de canalización peatonal, utilizados durante la ejecución de obras de corta duración, tales como cajas, pozos, andenes, etc. Deberán colocarse al rededor del

área de trabajo, con el fin de proteger a los peatones y trabajadores; es indispensable acompañarlos con dispositivos de luz intermitente en horas nocturnas. Las características de la reja portátil, se muestran en la figura 4.7.

4.4 DISPOSITIVOS LUMINOSOS

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

4.4.1 Reflectores

En la ejecución de obras los reflectores tienen una limitada, pero muy importante función, especialmente cuando se utilizan bandereros para regular el tránsito de vehículos. Con el fin de dar la mayor seguridad posible es aconsejable agregar a las medidas de prevención un reflector hacia el sector en donde está ubicado el banderero. Se deberá tener cuidado de iluminar correctamente el área deseada sin producir deslumbramiento a los conductores. La correcta posición de los reflectores puede determinarse mejor haciendo el recorrido y observando el área iluminada desde ambos lados de la vía.

Debido al alto volumen de tránsito en ciudades, las obras en las vías o en las zonas aledañas a éstas deberán hacerse preferentemente durante la noche, cuando es menor el flujo de vehículos. Una correcta iluminación, con reflectores en el lugar de trabajo, es indispensable para que los trabajadores puedan ver mejor el trabajo que estén realizando y para que sean vistos por los conductores.

Figura 4.4 Canecas

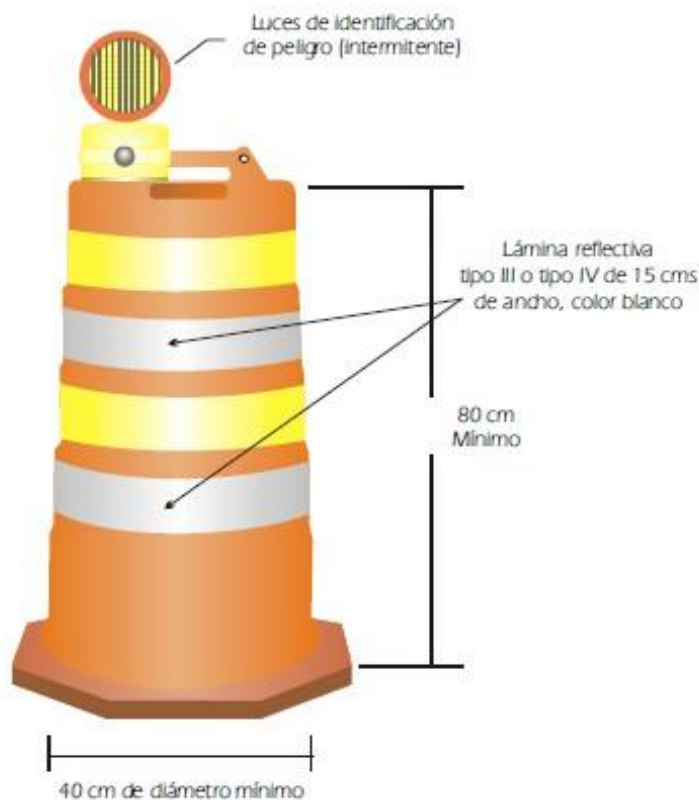
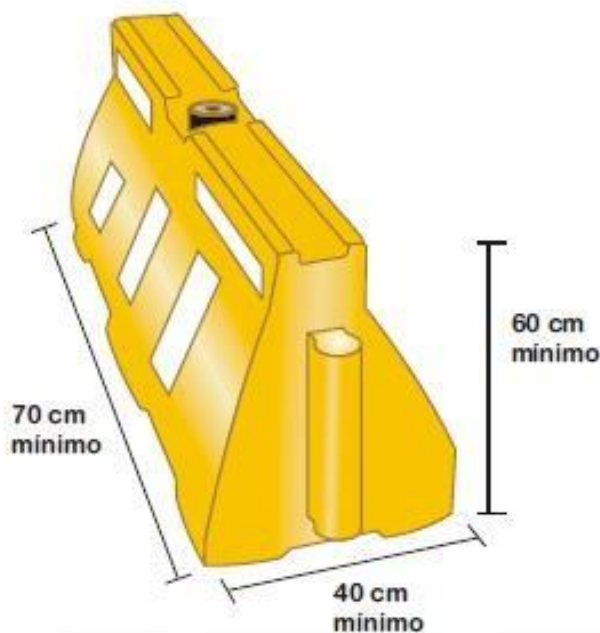


Figura 4.5 Barreras plásticas flexibles



4.4.2 Luces de identificación de peligro (luces intermitentes)

Las luces de identificación de peligro son del tipo intermitente con luz amarilla, con una lente mínima de 20 cm de diámetro. Serán utilizadas en puntos de peligro como un medio de llamar la atención de los conductores. La activación de las luces intermitentes se hará en horas nocturnas. En el día se usarán cuando las condiciones climáticas lo exijan. Podrán operarse por unidades o en grupos.

Durante obras de mantenimiento diurnas, las funciones de las luces intermitentes se suplen adecuadamente por medio del equipo de iluminación de los vehículos de mantenimiento, bien sea por las luces de emergencia intermitentes, lámparas de techo rotativas o ambas. No obstante, en donde las actividades diurnas de mantenimiento requieran que la obstrucción permanezca en la calzada en horas de la noche, las luces intermitentes se pueden instalar en el punto de peligro. Ver figura 4.4.

4.4.3 Lámparas de encendido eléctrico continuo

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

4.4.4 Luces de advertencia en barricadas

Son luces portátiles con lentes dirigidos de color amarillo, que constituyen una unidad de iluminación. Se pueden usar como luces continuas o intermitentes. Las luces de advertencias en barreras deberán estar en concordancia con los requerimientos señalados en la tabla 4.2.

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

Las luces de advertencia intermitentes Tipo B, de alta intensidad, se instalan normalmente en dispositivos de prevención o en soportes independientes. Cuando existen condiciones extremadamente peligrosas dentro del área de trabajo, es necesario poner las luces sobre barricadas o canecas. Estas luces son necesarias durante el día y la noche por lo que **deben utilizarse las 24 horas del día**.

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

Tabla 4.2 Tipos de luces de advertencia en barricadas

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

(*) Candela: Unidad de intensidad de iluminación.

El poco peso y la versatilidad de las luces de advertencia son ventajas que hacen que estos dispositivos sean de gran uso como suplemento a la reflectorización de los dispositivos de advertencia de peligros. Las luces intermitentes son efectivas para llamar la atención del conductor y, por lo tanto, otorgar un excelente medio para identificar el peligro. Estas luces no se usarán para delineación, ya que una serie de varias luces tiende a dificultar la visión al paso de los vehículos.

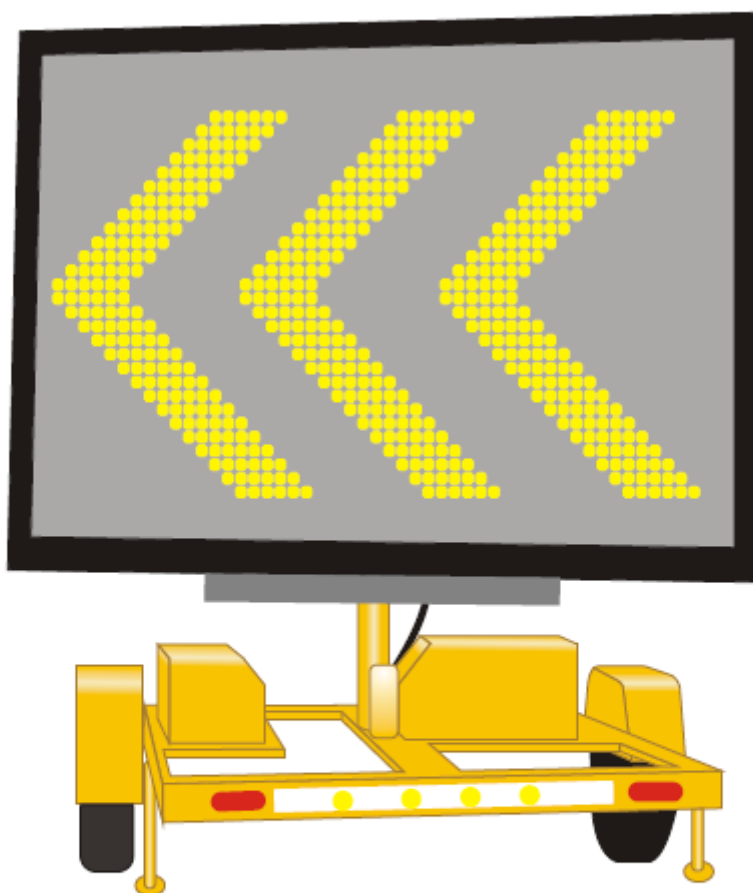
4.4.5 Señales de mensaje luminoso

Estos dispositivos están conformados por paneles de unidades luminosas individuales, que en su conjunto producen mensajes. Dichos mensajes pueden ser textos, flechas o símbolos que pueden ser variables en el tiempo. Las luces que en su conjunto forman el mensaje pueden ser fijas o intermitentes.

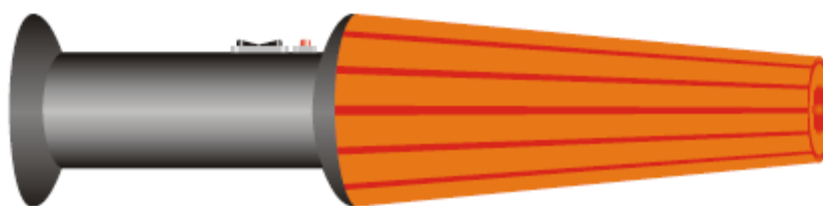
Este tipo de dispositivos se mantendrán en unidades portátiles, permitiéndose su ubicación en sitios estratégicos, para mantener bien informado al usuario. Ver figura 4.8.

Figura 4.8 Señales de mensaje luminoso y linternas

Señales de mensaje luminoso



Linternas



4.5 DISPOSITIVOS MANUALES

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

(...)

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

4.7 PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO

4.7.1 Objetivo general

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

4.7.2 Objetivos específicos

- ✓ Procurar la seguridad e integridad de los usuarios, peatones y trabajadores.
- ✓ Evitar en lo posible la restricción u obstrucción de los flujos vehiculares y peatonales.
- ✓ Ofrecer a los usuarios una señalización clara y de fácil interpretación, que les facilite la toma de decisiones en forma oportuna, ágil y segura.
- ✓ Implementar rutas alternativas con elementos de control y operación del tránsito, para permitir al transporte público y particular la optimización de distancias y tiempos de recorrido de acuerdo con los desvíos requeridos para la ejecución de las obras.
- ✓ Prestar atención continua a la seguridad en las vías dentro del área de influencia de la obra en ejecución.

4.7.3 Principios fundamentales

- ✓ Las estrategias para el manejo temporal del tránsito por obras civiles deben apoyarse en los siguientes principios fundamentales:
- ✓ La seguridad de los usuarios en áreas de control temporal del tránsito, debe ser un elemento integral y de alta prioridad de todo proyecto.
- ✓ La circulación vial deberá ser restringida u obstruida lo menos posible.
- ✓ Los conductores y los peatones deben ser guiados de manera clara mediante dispositivos, mientras se aproximan y atraviesan la zona de las obras.
- ✓ Con el propósito de asegurar niveles de operación aceptables, se deben realizar inspecciones rutinarias de los elementos de regulación del tránsito.
- ✓ Debido al incremento potencial de riesgos, durante la regulación temporal del tránsito, la seguridad en la zona debe tener constante atención.
- ✓ Para la toma de decisiones de trabajo, cada persona, cuyas acciones afectan el control temporal del tránsito, debe recibir entrenamiento adecuado, desde el nivel superior del personal administrativo hasta el personal de campo.
- ✓ La regulación del tránsito a través de las áreas de trabajo, es una parte esencial en la ejecución de obras.
- ✓ Es importante considerar la difusión de los trabajos por desarrollar, con el propósito de que se tenga un conocimiento por parte de los usuarios de las vías y los habitantes de la zona.

(...)

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

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

procede a realizar el diagnóstico integral de las condiciones existentes en aspectos como:

Estado general del pavimento y drenajes en las vías

- ✓ Estado de la señalización vertical y horizontal de las vías
- ✓ Funcionamiento de los dispositivos de regulación del tránsito
- ✓ Indicadores básicos de operación del tránsito en las vías e intersecciones (relación
- ✓ volumen/capacidad, velocidad media, demoras, accidentalidad, etc.)
- ✓ Restricciones por usos de suelo y sitios especiales
- ✓ Restricciones especiales al tránsito (programa pico y placa, ciclovías, etc.)

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

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

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

- ✓ Uso de carriles o calzadas reversibles y contraflujos para no desviar las rutas.
- ✓ Desvíos menores de las rutas. Se controla con la distancia máxima admitida por los usuarios.
- ✓ Reubicación de paraderos de transporte público. La canalización de peatones y la ubicación de paraderos temporales son convenientes para garantizar la seguridad de las personas.
- ✓ Solicitud a las empresas de reprogramación de los despachos.

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

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

- ✓ Señalización horizontal y vertical de pasos peatonales claramente establecidos.
- ✓ Ajustes en los semáforos peatonales o habilitación de fases especiales para los peatones.
- ✓ Implementación de cruces y senderos peatonales temporales debidamente señalizados.

En casos de alternativas de manejo del tránsito que involucren carriles o calzadas reversibles, o contraflujos, el plan de manejo de peatones incluye canalizaciones, señalización e información abundante a los usuarios, dado que la experiencia muestra altos índices de accidentalidad para estas situaciones.

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

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

f) Señalización y adecuaciones temporales: Es necesario relacionar los aspectos más relevantes de ubicación, diseño, especificaciones y recomendaciones para la señalización en las obras. El uso de señales improvisadas o fuera de las especificaciones, no permite controles a las autoridades y puede inducir a conductas equivocadas por parte de los usuarios de las vías. Los componentes más importantes de la señalización son:

- ✓ Señalización de los desvíos.
- ✓ Señalización en la obra (zona de transición, zona de obras y de final de obras)
- ✓ Señalización de seguridad, considerando las condiciones de la obra, situaciones durante la noche y en condiciones atmosféricas adversas.

El plan de manejo del tránsito puede apoyarse en adecuaciones geométricas menores, tales como intercambiadores de calzada, canalizaciones, pasos peatonales y paraderos. Las adecuaciones menores deben cumplir las especificaciones de diseño de los manuales, para evitar situaciones de riesgo y maniobras conflictivas y ante todo tener la señalización suficiente para su uso adecuado.

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

- ✓ Durante el período de ambientación de las obras: Se refieren a mensajes informativos y de sensibilización hacia la obra y colaboración de la ciudadanía.
- ✓ Antes de las obras: Duración y tipo de obra, desvíos y precauciones a tomar.
- ✓ Durante las obras: Desvíos y precauciones

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

- ✓ Vallas informativas

- ✓ Pasavías
- ✓ Avisos de prensa
- ✓ Medios de comunicación (radio y televisión)
- ✓ Volantes de información de la obra al inicio y finalización de la misma
- ✓ Volantes de desvíos y cortes de servicios

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

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

4.7.4.5 Puesta en marcha del plan de manejo del tránsito

El plan de manejo del tránsito necesita la definición de una estrategia para su puesta en marcha. Son varios los aspectos que se deberán considerar para poner en funcionamiento el plan de manejo del tránsito en las obras, destacándose los siguientes:

a) Disponibilidad e instalación de los elementos para el plan: Actividad fundamental para evitar improvisaciones en campo. Se deberá dar especial atención a la transición necesaria para iniciar los desvíos del tránsito, dado que se pueden presentar situaciones de riesgo de accidentes, tanto para el tránsito vehicular o peatonal, como para personal de la obra. También se podrán generar altos grados de congestión si se improvisa en esta etapa de puesta en marcha del plan.

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

c) Previsión para ajustes en campo del plan de manejo: Si bien, el plan de manejo del tránsito debe implementarse con anticipación al inicio de las obras, este plan debe ser flexible y su evolución deberá estar prevista, a través de los distintos estados progresivos de la obra, especialmente, cuando ésta ha sido programada para realizarse por etapas. En caso de ajustes significativos se requiere la presencia del ingeniero de tránsito que diseñó el plan inicial.

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

(...)

Las obras se encuentran documentadas en registros fotográficos de internet, en los cuales diáfamanamente se observa si mayor análisis, que carece de iluminación en lo absoluto, y de señalizaciones, vulnerando la normatividad contenida en los manuales complementarios de la normatividad de tránsito y transporte que rige nuestro país.



No hay luminarias en la ruta pero las cámaras detectoras de infracciones de tránsito y los peajes no pueden faltar.



La Ley 1682 de 2013, establece en su artículo 68, que para proveer de alumbrado público el perímetro vial que no está a su cargo para garantizar la seguridad, debe contra con la autorización del titular, es decir en este caso el Consecionario:

ARTÍCULO 68. Los municipios y distritos podrán proveer de infraestructura adicional o complementaria de todo tipo o alumbrado público a aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial.

Los contratos de concesión vial establecen como cláusulas generales, que las Intervenciones, Obras de Mantenimiento y, en general, cualquier acción para mejorar la seguridad vial que implemente el Concesionario, debían y deben realizarse utilizando un concepto de vías seguras y en consideración con los efectos producidos por la entrada y salida de vehículos y personas a la carretera, así como con la atención de las víctimas en el evento que ocurran accidentes de tránsito. Partiendo de ahí, el objetivo de las Intervenciones y/o Obras de Mantenimiento son la creación de un sistema que ofrezca seguridad, por lo que se requiere enfatizar en las características de protección que la infraestructura debe brindar a los usuarios.

Para el cumplimiento de los indicadores de seguridad vial y la gestión de la seguridad vial en las vías concesionadas, el concesionario deberá realizar intervenciones que modifiquen las condiciones de las vías y reduzcan la accidentalidad vial. En el caso en que se incluyan Obras Complementarias y/o Obras Adicionales, el Concesionario deberá verificar periódicamente que con ellas se cumplen con los estándares de seguridad vial y se reducen riesgos potenciales.

En la ejecución del Contrato, el Concesionario deberá recurrir a ciertas técnicas o brindar su apoyo en las mismas, según correspondan a acciones preventivas, reactivas o proactivas, e incluso, correctivas, como son las Auditorías de Seguridad vial (ASV), Inspecciones de Seguridad Vial (ISV), Estudio del Comportamiento de los Usuarios, Registros de apoyo al sistema de gestión de la seguridad vial, Apoyo de la Comunidad y Puestos de Control, Análisis de tramos de concentración de accidentes – (ATCA), Gestión del Riesgo en Seguridad Vial y Control y Seguimiento, estas estrategias o controles son útiles, entre otros, para detectar los tramos de alta accidentalidad, todas estas estrategias implican ciertos elementos o acciones:

- ✓ Recolección de información sobre la vía, el tránsito y los accidentes.
- ✓ División de la vía en puntos y tramos.
- ✓ Identificación y calificación de los espacios críticos (puntos y tramos peligrosos). Análisis teórico y en campo.
- ✓ Elaboración de la propuesta de intervención o tratamiento.
- ✓ Pre-evaluación de las propuestas de tratamiento.
- ✓ Priorización de los proyectos y espacios de tratamiento.
- ✓ Implementación y operación del tratamiento.
- ✓ Post-evaluación antes después de los efectos de la intervención.
- ✓ Para la realización del ATCA, se requieren registros sobre los accidentes ocurridos, y datos sobre los volúmenes de tránsito, el diseño de la vía y el entorno.

Para el desarrollo de las actividades, el Concesionario deberá cumplir con lo dispuesto en las especificaciones y/o normas técnicas y/o normas técnicas de carácter internacional:

- ✓ PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2016, adoptado mediante la Resolución 1282 de 2012 del Ministerio de Transporte.
- ✓ METODOLOGÍAS DE TRABAJO PARA LA SEÑALIZACIÓN DE VELOCIDAD Y ZONAS DE ADELANTAMIENTO EN LA RED NACIONAL DE CARRETERA adoptado mediante Resolución No 001384 de abril 20 de 2010.
- ✓ ISO 39001 de SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD
- ✓ DIRECTIVA 2008/96/CE, del 19 noviembre 2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

El informe de tránsito es muy claro y específico al señalar que no había ningún tipo de iluminación ni señalización en la vía, es la razón básica por la que las demandadas no pueden escudarse en la responsabilidad de un civil por el hecho de no portar la licencia o carecer de SOAT.

Estos dos factores sí constituyen infracción de tránsito, pero no son determinantes en la ocurrencia del hecho dañoso, ya que, en caso contrario, que sí hubiese portado la licencia y el SOAT los resultados habrían sido los mismos, ya que estos dos factores no son determinantes en la ocurrencia del accidente, como sí lo es la falta de iluminación, de señalización, falta de vigilancia y control, y obstáculos en la vía que en la noche no eran visibles por falta de luminarias.

Por otro lado, no portar licencia no significa no saber conducir, ya que el conductor de la moto no portaba licencia, pero sí tiene y ha tenido su licencia que lo acredita con pericia para la conducción de motocicletas.

CONSULTA PERSONAS

Realizar otra consulta

Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

NOMBRE COMPLETO:	LUIS ALBERTO SALGADO BERMUDEZ		
DOCUMENTO:	C.C. 10776132	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	4921485
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	13/06/2017		

Licencia(s) de conducción

Multas e infracciones

Información solicitudes rechazadas por SICOV

Información Certificados Médicos

Pagos Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

Certificados de aptitud en conducción

NOMBRE COMPLETO:	LUIS ALBERTO SALGADO BERMUDEZ			
DOCUMENTO:	C.C. 10776132	ESTADO DE LA PERSONA:	ACTIVA	
ESTADO DEL CONDUCTOR:	ACTIVO	Número de inscripción:	4921485	
FECHA DE INSCRIPCIÓN:	13/06/2017			
Licencia(s) de conducción				
Nro. licencia	OT Expide Lic.	Fecha expedición	Estado	Restricciones
10776132	INST TTOyTTE DE CERETE	26/07/2023	ACTIVA	
Categorías de la licencia Nro: 10776132				
Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua	
B1	26/07/2023	26/07/2033		
10776132	INST TTOyTTE DE CERETE	13/06/2017	INACTIVA	
Categorías de la licencia Nro: 10776132				
Categoría	Fecha expedición	Fecha vencimiento	Categoría antigua	
B1	13/06/2017	20/06/2023		
053080004109863	STRIA TTEyTTO GIRARDOTA	18/01/2008	INACTIVA	

Pagos Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)					
Certificados de aptitud en conducción					
Información solicitudes					
Nro. Solicitud	Fecha solicitud	Identificador	Estado	Tramites	Entidad
214782608	26/07/2023	C.C. 10776132	AUTORIZADA	Trámite referendación licencia conducción	INST TTOyTTE DE CERETE
214690140	26/07/2023	C.C. 10776132	APROBADA	Tramite certificado aptitud fisica mental motriz	CENTRO DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES CERTICER S.A.S. SIGLA: CRC CERTICER
104303426	18/11/2021	BZV18C	AUTORIZADA	TRÁMITE CERTIFICADO TRADICIÓN	STRIA MCPAL TTEyTTO MONTERIA
100202629	13/06/2017	C.C. 10776132	AUTORIZADA	TRÁMITE DUPLICADO LICENCIA CONDUCCIÓN	INST TTOyTTE DE CERETE
100173829	13/06/2017		APROBADA	Tramite actualizacion datos documento persona	INST TTOyTTE DE CERETE
Información solicitudes de validación de identidad					

El registro del RUNT muestra la idoneidad del conductor de la motocicleta, y en cuanto al pasajero, Ramón Cardona Pacheco, quien falleció en el fatídico accidente, este se movilizó en compañía de su amigo basado en el principio de confianza legítima, que la vía iba a estar despejada, en buenas condiciones, y con la iluminación adecuada, que así como no faltan las cámaras de fotomultas para detectar infracciones en la vía y los peajes, así mismo los obligados iban a cumplir a cabalidad con las normas técnicas de señalización y prevención en materia de seguridad vial.

NEXO CAUSAL Y TASACIÓN DE PERJUICIOS:

Es así que el nexo causal se deriva de estos mismos argumentos, ya que, siendo el consorcio el obligado al mantenimiento de la vía, la señalización y su iluminación, omitió su deber legal y contractual, generando circunstancias de peligro para el tránsito vehicular que se transporta en ambos sentidos de esa vía y solía hacerlo para la fecha de los hechos. De su omisión deriva la circunstancia de peligro que expuso a la víctima a un hecho lamentable en el que perdió la vida por estrellar su humanidad

contra una loma de tierra, tal como lo señala el informe de tránsito y el croquis, y cuyo impacto le costó la vida.



Esta tierra y escombros se encontraba obstaculizando el camino y fue dejado ahí como consecuencia de las obras que se estaban llevando a cabo en dicho tramo vial, que no había ningún tipo de señalización de vía cerrada, de prevención de peligro, de obstáculos en la vía, no había luces, ni señales luminosas, ni reflectivas, que lograran, como era el deber del obligado, alertar a los conductores del peligro potencial en la vía, y así, sumidos en completa oscuridad de camino a su vivienda, en el medio de transporte de su amigo, la víctima perdió la vida porque no lograron advertir un peligro imposible de divisar en medio de la oscuridad y ante la total ausencia de señales.



<https://www.chicanoticias.com/2020/08/23/identifican-a-hombre-que-murio-tras-accidente-en-cerete/>

[Inicio/Sin categoría](#)/Identifican a hombre que murió tras accidente en Cereté
[Sin categoría](#)

I. Identifican a hombre que murió tras accidente en Cereté
Chica Noticias23 agosto, 2020Última actualización: 23 agosto, 2020
Menos de un minuto

Como Ramón Cardona Pacheco, fue identificado el hombre que falleció en un accidente de tránsito registrado la madrugada de este domingo 23 de agosto en el municipio de Cereté. Cardona Pacheco se movilizaba en una motocicleta e impactó contra una pila de tierra que estaba en la nueva variante que conunica a San Pelayo y sale a la empresa La Soberana (puente elevado nuevo).

El hombre de 32 años era oriundo de Sabanagrande Atlántico y hsce algunos días había llegado a trabajar en una finca de Cereté.

La víctima iba en compañía de otro hombre que resultó herido y fue trasladado al Hospital Sandiego de Cereté.



Por lo anterior, sí es imputable la parte demandada por los daños y perjuicios irrogados, por lo que resta preguntarle a su representante ¿cambiaría la vida de su hijo o su padre o su hermano por una cantidad de dinero igual a la reclamada en los perjuicios del escrito genitorio de la demanda en circunstancias igual de violentas?.

Ningún dinero es suficiente para compensar la pérdida de un ser querido, que cada día se esforzaba por salir adelante en forma productiva para la sociedad.

NOTIFICACIONES

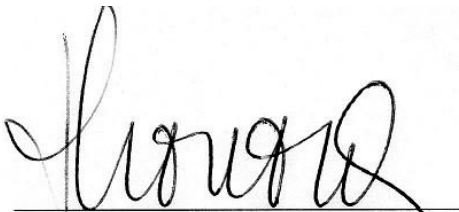
Al suscrito apoderado principal Dr. OSCAR FERNANDEZ CHAGIN, se me puede notificar en la Carrera 51B N.76-136 Of.104 — Piso 1 — Ed. La Previsora — Barranquilla, Tel. 605-3186224 Ext. 11-16 - Buzón de Correo electrónico para notificaciones:

notificaciones@osfechaginsas.com

osfechagin@hotmail.com

Del señor Juez, atentamente,

Apoderado principal,



OSCAR FERNÁNDEZ CHAGIN
C.C. No.7.471.017 de B/quilla
T.P. No.41.720 del C.S. de la J.

REPRESENTANTE LEGAL DE LA
SOCIEDAD OSCAR FERNÁNDEZ CHAGÍN
& CONSULTORES JURÍDICOS,
identificada con NIT 901.273.805-1