Mocoa, 30 de Julio de 2026

Señores:
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA
SECCIÓN PRIMERA – SUBSECCIÓN A
E. S. D.

ASUNTO: INTERPOSICIÓN DE DEMANDA
MEDIO DE CONTROL: ACCIÓN POPULAR LEY 472 DE 1998
DEMANDANTE: DARÍO REVELO GÓMEZ

DEMANDADOS:
1. MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO
2. CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL – CONFIS
3. DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN – DNP –
4. MINISTERIO DE TRANSPORTE –
5. INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS –
6. AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV –
7. GOBERNACIÓN DEL PUTUMAYO –

REFERENCIA: Acción Popular para la protección de los derechos e intereses colectivos vulnerados por la omisión administrativa continuada del Estado en la financiación y ejecución de la Variante San Francisco–Mocoa (Ruta Nacional 1003), que mantiene a más de 360.000 habitantes en exposición permanente a un corredor vial de alta siniestralidad, con 32 fallecidos, 106 heridos y 102 accidentes documentados entre 2015 y 2025, y que generará impactos adicionales sobre el corredor Santiago–El Encano ante la proyección de 411.024 vehículos anuales en 2030 y 653.085 en 2040 (según página 9 del Anexo 8).

1. IDENTIFICACIÓN DE LAS PARTES Y COMPETENCIA DEL TRIBUNAL

1.1. El Demandante

DARÍO REVELO GÓMEZ, identificado con cédula de ciudadanía número 18.113.012 expedida en Santiago, Putumayo, mayor de edad, domiciliado y residente en Mocoa, Putumayo, actuando en nombre propio y en ejercicio de la acción popular consagrada en el artículo 88 de la Constitución Política y desarrollada en la Ley 472 de 1998, sin que para su interposición se requiera la demostración de un daño subjetivo o perjuicio individual

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

directo, pues basta la amenaza cierta a los derechos e intereses colectivos para que la acción sea procedente.

El demandante actúa como miembro de la comunidad que diariamente utiliza y depende de la Ruta Nacional 1003, tramo San Francisco–Mocoa, como única vía de conexión terrestre del departamento del Putumayo con el interior del país, siendo por tanto usuario permanente y potencial víctima de la amenaza sistémica documentada en los hechos de esta demanda.

1.2. Los Demandados

Son demandadas todas las entidades del Estado colombiano que, dentro del ámbito de sus competencias legales y reglamentarias, tienen a su cargo actuaciones positivas cuya omisión o ejecución insuficiente ha generado y mantiene la amenaza sobre los derechos colectivos invocados:

El MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, como autoridad presupuestal suprema con competencia para coordinar la política fiscal y para promover, en coordinación con el CONFIS y el DNP, la autorización de vigencias futuras excepcionales conforme al artículo 24 del Estatuto Orgánico del Presupuesto.

El CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL – CONFIS, como organismo rector de la política fiscal del Estado con competencia exclusiva para autorizar compromisos de vigencias futuras conforme al artículo 24 del Decreto Ley 111 de 1996, cuya actuación es indispensable para la reprogramación presupuestal del proyecto.

El DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN – DNP, como organismo técnico que emite los conceptos sobre viabilidad de los proyectos de inversión pública, coordina el Marco de Gasto de Mediano Plazo y participa en la formulación de los documentos CONPES que definen las prioridades presupuestales del Estado.

El MINISTERIO DE TRANSPORTE, como cabeza del sector transporte e infraestructura, con competencias de dirección, coordinación y control sobre los proyectos de infraestructura vial de la Nación.

El INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS, como entidad ejecutora de los contratos 1111 y 964 de 2021 para la construcción de la Variante San Francisco–Mocoa, responsable de la gestión contractual, financiera y técnica del proyecto, y a quien compete formalmente solicitar ante las instancias competentes la reprogramación de las vigencias futuras autorizadas.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV, como entidad encargada de la planeación, coordinación y articulación de la política nacional de seguridad vial, con competencias para adoptar medidas preventivas en corredores de alta siniestralidad.

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

La GOBERNACIÓN DEL PUTUMAYO, como entidad territorial cuya población es la directamente afectada por la amenaza vial y ambiental del corredor San Francisco–Mocoa, con competencias de coordinación interinstitucional y deber de protección frente a los riesgos que afectan a sus gobernados.

1.3. Competencia del Tribunal Administrativo de Cundinamarca

El artículo 15 de la Ley 472 de 1998 establece que la competencia para conocer de las acciones populares corresponde a la jurisdicción de lo contencioso administrativo cuando la amenaza o vulneración de los derechos colectivos provenga de la acción u omisión de una entidad pública o de un particular que desempeñe funciones administrativas. El artículo 16 de la misma ley atribuye la competencia en primera instancia a los Tribunales Administrativos, cuando los hechos, actos u omisiones ocurran en el Distrito Capital o cuando la entidad demandada tenga domicilio en Bogotá.
En el presente caso, los principales demandados —Ministerio de Hacienda y Crédito Público, CONFIS, DNP, Ministerio de Transporte e INVÍAS— tienen su domicilio principal en la ciudad de Bogotá D.C., razón por la cual el Tribunal Administrativo de Cundinamarca es el competente para conocer la presente acción en primera instancia, sin perjuicio de la competencia del Consejo de Estado en segunda instancia conforme al artículo 36 de la Ley 472 de 1998.

2. HECHOS

2.1 ORIGEN Y LICENCIAMIENTO AMBIENTAL DEL PROYECTO (2000-2008)

2.1.1 La vía San Francisco–Mocoa: el "Trampolín de la Muerte"

La Ruta Nacional 1003, tramo San Francisco–Mocoa, con una extensión aproximada de ochenta (80) kilómetros de montaña tropical húmeda en la región andino-amazónica, constituye la única vía terrestre de conexión del departamento del Putumayo con el interior del país a través del corredor Pasto–Bogotá. Esta vía es conocida históricamente como el **"Trampolín de la Muerte"** por sus condiciones estructurales de extremo peligro, que han sido documentadas y verificadas por el propio Estado colombiano durante décadas.
Calzada sin pavimento en más del setenta por ciento (70%) de su extensión, con anchos de banca insuficientes para el tránsito simultáneo de dos vehículos de carga en múltiples sectores. Ausencia de defensas metálicas en sectores de alta pendiente y curvas sobre precipicios. Taludes inestables sin obras de estabilización adecuadas. Inexistencia de sistemas de drenaje suficientes. Ausencia total de iluminación en el corredor. Exposición

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

permanente a movimientos en masa, derrumbes, flujos de lodo y desbordamientos de quebradas.

Estas condiciones no son hechos nuevos ni desconocidos para el Estado. El propio INVÍAS los ha documentado en múltiples comunicaciones oficiales. La Policía de Tránsito los ha registrado sistemáticamente (según Anexo 7 – GS-2025-093785-DEPUY). El Consorcio Argel Vial los ha consolidado en informes de emergencias (según Anexo 6 – Oficio AMV3-1930.2024-346).

2.1.2 La Resolución 2170 de 2008 del Ministerio de Ambiente: el Estado reconoce la necesidad impostergable de la Variante

Mediante Resolución 2170 del cinco (5) de diciembre de 2008, la entonces Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –hoy ANLA– otorgó la Licencia Ambiental para la construcción de la Variante San Francisco–Mocoa como solución definitiva al problema estructural de seguridad vial del corredor (Anexo 1 – Resolución 2170 de 2008). Esta licencia es prueba irrefutable de que el Estado colombiano reconoció hace más de diecisiete (17) años que la vía existente representa una amenaza permanente e inaceptable para la vida y la seguridad de sus usuarios, y que la única solución técnicamente viable era la construcción de un corredor alternativo.

El proyecto contempla una longitud aproximada de veintisiete (27) kilómetros, que incluye sesenta y un (61) puentes y once (11) túneles, con un presupuesto total superior a 1,2 billones de pesos. La respuesta de ANLA radicada ANLA No. 20262300579141 del 5 de junio de 2026 (Anexo 11) confirma la existencia y vigencia de la Licencia Ambiental bajo el expediente LAM1358.

2.2 CONTRATACIÓN Y FINANCIACIÓN (2020-2021)

2.2.1 Los documentos CONPES 4010 de 2020 y 4161 de 2025: el Estado se compromete presupuestalmente.

El Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES aprobó el documento 4010 de 2020 (Anexo 2), mediante el cual declaró la importancia estratégica nacional del proyecto de la Variante San Francisco–Mocoa y autorizó las primeras vigencias futuras para su ejecución. Esta declaratoria generó para el Estado colombiano la obligación de dar cumplimiento efectivo y oportuno a los compromisos asumidos.

Posteriormente, el CONPES 4161 de 2025 reiteró la importancia estratégica del proyecto en el marco del programa "Vías para la Paz", proyectando una inversión de la Nación superior a dos punto seis (2,6) billones de pesos para el quinquenio 2026–2035. El DNP, en la contestación de la tutela No. 2026-00043 tramitada ante el Juzgado Primero Penal

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

del Circuito para Adolescentes de Mocoa (Anexo 10), confirmó que emitió concepto favorable para la autorización de las vigencias futuras del proyecto conforme al CONFIS de Aval Fiscal del 14 de octubre de 2020.

2.2.2 Los contratos 1111 y 964 de 2021 y la Interventoría 977 de 2021: la solución contratada pero subfinanciada.

En el año 2021, el Instituto Nacional de Vías –INVÍAS– suscribió los contratos de obra para la construcción de la Variante San Francisco–Mocoa (Anexo 4 – Contratos 1111 y 964 de 2021 + Interventoría 977 de 2021):
El Contrato No. 1111 de 2021 (Módulo 1 – Frente San Francisco), con un valor aproximado de $610.461.000.000, correspondiente al sector de San Francisco. El Contrato No. 964 de 2021 (Módulo 2 – Frente Mocoa), con un valor aproximado de $541.390.000.000, correspondiente al sector de Mocoa. Ambos contratos cuentan adicionalmente con la Interventoría No. 977 de 2021. La Comunicación CONFIS 2-2021-020941 del 26 de abril de 2021 (Anexo 3) autorizó los cupos de vigencias futuras para la contratación de estas obras.
Sin embargo, desde el inicio de la ejecución contractual, las asignaciones presupuestales anuales han sido dramáticamente insuficientes para acelerar el ritmo de construcción. El propio INVÍAS reconoció expresamente en el radicado 2025S-VBOG-092462 del 2 de diciembre de 2025 (Anexo 8): "La limitación de los desembolsos anuales a una fracción del valor total es el factor que prolonga el plazo."

2.3 EJECUCIÓN INSUFICIENTE (2021-2025)

2.3.1 El avance físico inferior al treinta por ciento después de cuatro años de ejecución

Según información oficial certificada por el INVÍAS en el radicado 2025S-VBOG-092462 del 2 de diciembre de 2025 (Anexo 8), con corte al 31 de octubre de 2025, los contratos de construcción de la Variante San Francisco–Mocoa presentan los siguientes indicadores de ejecución:
El Contrato No. 1111 de 2021 (Frente San Francisco) registra un avance físico del veintiocho punto sesenta y nueve por ciento (28,69%) y un avance financiero del treinta y tres punto cero tres por ciento (33,03%), a cuatro años de haberse iniciado la ejecución, con un plazo contractual de terminación fijado hasta agosto de 2030.
El Contrato No. 964 de 2021 (Frente Mocoa) registra un avance físico del veintiséis punto cero uno por ciento (26,01%) y un avance financiero del veintiocho punto sesenta y nueve por ciento (28,69%), igualmente a cuatro años de ejecución, con el mismo plazo contractual de terminación en agosto de 2030.

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

En síntesis: después de cuatro (4) años de ejecución, el proyecto acumula menos del treinta por ciento (30%) de avance físico. Al ritmo actual, la obra no puede terminarse antes de agosto de 2030, lo que implica que los más de trescientos sesenta mil (360.000) habitantes del departamento del Putumayo continuarán expuestos al riesgo mortal del "Trampolín de la Muerte" durante, al menos, cuatro (4) años adicionales (según página 9 del Anexo 8, que contiene el Estudio de Tránsito aprobado por INVÍAS).

2.3.2 Las asignaciones presupuestales insuficientes: el cuello de botella documentado

Según lo reportado en el Anexo 8 (Radicado INVÍAS 2025S-VBOG-092462, páginas 6-8), las asignaciones presupuestales anuales ejecutadas y en ejecución entre 2021 y 2025 por cada frente fueron:
Contrato 1111-2021 (Frente San Francisco): 2021: $30.402 millones | 2022: $20.379 millones | 2023: $29.328 millones | 2024: $71.056 millones | 2025: $71.232 millones.
Contrato 964-2021 (Frente Mocoa): 2021: $27.049 millones | 2022: $18.020 millones | 2023: $27.072 millones | 2024: $63.144 millones | 2025: $63.168 millones.
Para el período 2026–2030, la proyección contempla montos que van desde $63.192 millones (Frente Mocoa, 2026) hasta $94.752 millones (Frente Mocoa, 2030). INVÍAS está gestionando activamente el desbloqueo de mayores montos de Vigencias Futuras ante el MHCP y el DNP, tal como lo respalda el CONPES 4161 de 2025, que proyecta un aporte de la Nación superior a $2,6 billones de pesos para su ejecución entre 2026 y 2035.

2.4 LA EMERGENCIA VIAL DOCUMENTADA (2015-2025)

2.4.1 Ciento dos accidentes, ciento seis heridos y treinta y dos fallecidos: la evidencia cuantitativa de la crisis

El Consorcio Argel Vial, en su calidad de Administración Vial Grupo 3 del INVÍAS, suministró al demandante mediante el oficio AMV3-1930.2024-346 del 24 de noviembre de 2025 (Anexo 6), el registro oficial de accidentes de tránsito ocurridos en la Ruta Nacional 1003, tramo La Piscicultura–El Pepino, entre los años 2015 y 2025:
Año 2015: 9 accidentes, 4 heridos, 0 fallecidos | Año 2016: 8 accidentes, 9 heridos, 1 fallecido | Año 2017: 8 accidentes, 22 heridos, 2 fallecidos | Año 2018: 8 accidentes, 8 heridos, 5 fallecidos | Año 2019: 8 accidentes, 5 heridos, 0 fallecidos | Año 2020: 6 accidentes, 5 heridos, 2 fallecidos | Año 2021: 12 accidentes, 8 heridos, 6 fallecidos | Año 2022: 8 accidentes, 5 heridos, 3 fallecidos | Año 2023: 15 accidentes, 14 heridos, 4 fallecidos | Año 2024: 10 accidentes, 14 heridos, 1 fallecido | Año 2025 (hasta agosto): 8 accidentes, 12 heridos, 8 fallecidos. TOTALES: 102 accidentes, 106 heridos y 32 fallecidos.

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

La Seccional de Tránsito y Transporte Putumayo de la Policía Nacional, en su respuesta GS-2025-093785-DEPUY del 19 de noviembre de 2025 (Anexo 7), confirmó estadísticas similares con base en el sistema SIEDCO: 33 fallecidos y 80 heridos en el período 2015-2025.

El análisis de estos datos revela patrones jurídicamente relevantes: la siniestralidad es continua y sin descenso estructural. Los años 2021 y 2023 concentran los picos máximos (12 y 15 accidentes respectivamente), coincidiendo con períodos de menor asignación presupuestal al proyecto de la Variante. El año 2025 proyecta ser el más letal de la última década.

2.4.2 Ciento treinta y siete eventos de emergencia en cinco años: el riesgo sistémico confirmado por el Estado

El INVÍAS certificó en el radicado 2025S-VPUT-090935 del 26 de noviembre de 2025 (Anexo 5), emitido por la Dirección Territorial Putumayo, que entre marzo de 2020 y diciembre de 2025 se registraron y atendieron ciento treinta y siete (137) eventos de emergencia en el sector Murallas–Puente El Pepino, de la Ruta Nacional 1003. Los principales tipos de afectaciones han sido: derrumbes con caída de rocas, flujos de lodo con material rocoso, deslizamientos con cierre total de vía, emergencias por múltiples derrumbes simultáneos, desbordamiento de quebradas con arrastre de material y bloqueos en vados por material de arrastre.

Ciento treinta y siete emergencias en cinco años, promediando más de dos eventos de emergencia por mes, evidencia que el riesgo en la Ruta 1003 no es esporádico ni imprevisible: es sistémico, permanente y plenamente conocido por el Estado.

2.4.3 Evidencia fotográfica de las condiciones de la vía

El demandante aporta como prueba documental el registro fotográfico de veinte (20) fotografías tomadas entre 2021 y 2025 en el corredor San Francisco–Mocoa (Anexo 12 – Registro fotográfico 2021-2025). Estas fotografías constituyen evidencia gráfica directa de las condiciones que generan los accidentes: deslizamientos masivos de talud que cubren la totalidad de la calzada, vehículos precipitados a ríos y quebradas, camiones volcados sobre el borde de la vía en condiciones de lluvia, y atención de emergencias improvisada.

2.5 LAS GESTIONES ADMINISTRATIVAS Y LA NEGATIVA ESTATAL (2025-2026)

2.5.1 Los derechos de petición presentados: el demandante agota la vía administrativa

El demandante Darío Revelo Gómez, en ejercicio del control social a lo público, presentó múltiples derechos de petición ante las entidades responsables del proyecto.

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

En noviembre de 2025, radicó derecho de petición ante la Gobernación del Putumayo (trasladado al INVÍAS como Expediente 2025E-VUVR-128672). El INVÍAS respondió mediante radicado 2025S-VPUT-085752 del 11 de noviembre de 2025 (Anexo 6, parte integrante), trasladando el requerimiento al Consorcio Argel Vial.

En octubre de 2025, radicó derecho de petición ante INVÍAS (2025E-VBOG-123412 del 30 de octubre de 2025), solicitando información detallada sobre la ejecución de los contratos 1111 y 964 de 2021, las asignaciones presupuestales anuales y las gestiones realizadas para desbloquear vigencias futuras. INVÍAS respondió mediante radicado 2025S-VBOG-092462 del 2 de diciembre de 2025 (Anexo 8).

En abril de 2026, presentó ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público el derecho de petición radicado bajo el número 1-2026-047560 (Anexo 9), con cinco solicitudes concretas: (i) liberación de vigencias futuras excepcionales; (ii) convocatoria a una mesa técnica interinstitucional; (iii) información oficial sobre el techo CONFIS; (iv) coordinación para la declaratoria de emergencia vial; y (v) elaboración de análisis costo-beneficio. El DNP, mediante oficio radicado 20264340571751 del 18 de junio de 2026, trasladó la petición a INVÍAS y al Ministerio de Transporte.

2.5.2 La respuesta del Ministerio de Hacienda: insuficiencia sustantiva y remisión a otros competentes

La Directora General del Presupuesto Público Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dio respuesta inicial mediante Oficio No. 2-2026-038552 del 22 de mayo de 2026, y una respuesta de alcance mediante Oficio No. 2-2026-043141 del 11 de junio de 2026 (Anexo 9). En sus pronunciamientos, la entidad: informó que la autorización de vigencias futuras requiere la iniciativa de la entidad ejecutora (INVÍAS); señaló que no ha promovido actuaciones para solicitar la reprogramación; trasladó la solicitud a INVÍAS y al DNP; y declaró carecer de competencia para convocar la mesa técnica interinstitucional solicitada.

Esta respuesta genera una situación de vacío institucional: INVÍAS señala que requiere el aval del MHCP y el DNP para reprogramar las vigencias futuras; el MHCP señala que la iniciativa corresponde a INVÍAS; y el DNP señala que no ha recibido solicitudes formales de INVÍAS. El resultado es que ninguna entidad toma la iniciativa de activar el mecanismo legalmente previsto para la aceleración del proyecto, mientras el riesgo continúa y los muertos siguen acumulándose.

El radicado INVÍAS 2026S-VBOG-049347 del 17 de julio de 2026 (parte del Anexo 9), suscrito por el Subdirector de Modernización de Carreteras Nacionales, reiteró que INVÍAS no tiene competencia para autorizar, modificar o anticipar las vigencias futuras, responsabilidad que recae en las autoridades presupuestales.

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

2.5.3 La tutela No. 2026-00043: confirmación judicial de la existencia de la solicitud y de la respuesta insuficiente

El demandante interpuso acción de tutela ante el Juzgado Primero Penal del Circuito para Adolescentes de Mocoa, radicada como Tutela No. 2026-00043. La sentencia No. 038 del dieciocho (18) de junio de 2026 (Anexo 10), proferida por la doctora Diana del Pilar Medina Aguilar, Juez del Circuito Penal 001 Adolescentes Función de Conocimiento de Mocoa, declaró la carencia actual de objeto por hecho superado, por cuanto durante el trámite de la tutela el Ministerio complementó sus respuestas y trasladó el expediente a las entidades competentes.

Sin embargo, lo relevante para los efectos de esta Acción Popular no es el resultado formal de la tutela, sino lo que el proceso confirma: (a) que el demandante formuló expresamente la solicitud de liberación de vigencias futuras ante el Ministerio de Hacienda; (b) que la respuesta no accedió a la solicitud de fondo ni activó el mecanismo de vigencias futuras excepcionales; y (c) que el problema de fondo —la insuficiencia presupuestal como causa del retraso y el riesgo continuo— permanece sin solución.

2.5.4 La respuesta de ANLA: múltiples actuaciones administrativas que confirman la complejidad del riesgo

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA respondió mediante radicación No. 20262300579141 del 5 de junio de 2026 (Anexo 11), confirmando que el proyecto "Variante San Francisco–Mocoa" actualmente se encuentra en fase constructiva, que cuenta con seguimiento ambiental permanente bajo el expediente LAM1358, y que los eventos reportados en los expedientes de seguimiento ambiental evidencian situaciones asociadas principalmente a altas precipitaciones, saturación de materiales, erosión superficial, desprendimientos de roca y afectaciones localizadas sobre suelo, vegetación y rondas hídricas.

2.6 EL REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD — PETICIÓN AL INVIAS, RESPUESTAS INSTITUCIONALES Y FALLO DE TUTELA (JUNIO–JULIO 2026)

2.6.1 El Derecho de Petición al INVIAS de 19 de junio de 2026: la exigencia directa a la entidad ejecutora

El 19 de junio de 2026, el demandante DARÍO REVELO GÓMEZ radicó ante el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS — INVIAS el Derecho Fundamental de Petición de información y de gestión, registrado bajo el número 2026E-VBOG-063517, en cumplimiento de los artículos 23 de la Constitución Política, la Ley 1755 de 2015 y la Ley 1437 de 2011 (CPACA), y en ejercicio de su función constitucional de control social a lo público (artículos 60 a 72 de la Ley 1757 de 2015 y Ley 850 de 2003). Esta petición, dirigida simultáneamente al INVIAS, al DNP, al Ministerio de Transporte y al CONFIS, se erige como el requisito de

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

procedibilidad esencial de la presente Acción Popular, por cuanto agota la vía administrativa ante la entidad ejecutora directamente responsable de los contratos 1111 y 964 de 2021, y documenta con valor probatorio oficial la inactividad institucional que constituye la omisión administrativa denunciada.

La petición al INVIAS se fundaba en los antecedentes previos con el Ministerio de Hacienda: el 28 de abril de 2026, el demandante había presentado ante dicha cartera ministerial el Derecho de Petición radicado 1-2026-047560, relativo a la liberación, reprogramación y aceleración de las Vigencias Futuras de los Contratos 1111 y 964 de 2021. El Ministerio de Hacienda respondió el 22 de mayo de 2026 mediante radicado 2-2026-038552, limitándose a transcribir normativa presupuestal sin pronunciarse de fondo sobre ninguno de los cinco puntos solicitados. Ante la interposición de una tutela previa, el Ministerio de Hacienda emitió un alcance mediante radicado 2-2026-043141 del 11 de junio de 2026, en el que —mediante declaración institucional de valor probatorio— identificó expresamente que: (a) la iniciativa para solicitar la modificación o reprogramación de Vigencias Futuras corresponde a la entidad ejecutora del proyecto (INVIAS); (b) la competencia para autorizarlas corresponde al CONFIS, previa solicitud de la entidad ejecutora; y (c) el Ministerio de Hacienda no había promovido ninguna actuación ante el DNP ni el CONFIS para reprogramar las vigencias del proyecto.

Con fundamento en esa declaración institucional, el demandante formuló la petición al INVIAS con seis peticiones concretas dirigidas a las cuatro entidades competentes:

PRIMERA PETICIÓN al INVIAS: informar si había presentado ante el DNP y/o el CONFIS alguna solicitud de ampliación, modificación o reprogramación de las Vigencias Futuras de los Contratos 1111 y 964 de 2021; en caso afirmativo, suministrar fecha, radicado, copia íntegra y cronograma del trámite; en caso negativo, explicar las razones; y remitir copia de toda comunicación institucional cruzada con el DNP y el CONFIS entre 2024 y 2026 sobre la programación o reprogramación de dichas vigencias.

SEGUNDA PETICIÓN al INVIAS: presentar formalmente ante el CONFIS, si no lo había hecho aún, una solicitud de reprogramación de las Vigencias Futuras autorizadas para los Contratos 1111 y 964 de 2021, evaluando técnica y financieramente la posibilidad de concentrar en los años 2026, 2027 y 2028 un porcentaje significativamente mayor de los recursos previstos, e informando el cronograma interno de dicho trámite.

TERCERA PETICIÓN al DNP: informar si había recibido solicitud, consulta o comunicación de INVIAS, del Ministerio de Transporte o del Ministerio de Hacienda relacionada con la reprogramación de las Vigencias Futuras del proyecto; si existía concepto técnico emitido sobre la viabilidad de adelantar recursos; y remitir la programación financiera en el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector transporte para el período 2026–2030.

CUARTA PETICIÓN al Ministerio de Transporte: informar las acciones concretas adoptadas para acelerar la ejecución física y financiera de la Variante; si se habían

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

adelantado mesas técnicas o comités sectoriales en 2025 y 2026; cuáles eran los obstáculos identificados; y si respaldaría una eventual solicitud de INVIAS de reprogramación de Vigencias Futuras ante el CONFIS.

QUINTA PETICIÓN al CONFIS: informar si existía solicitud radicada por INVIAS o el Ministerio de Transporte para modificar o reprogramar las Vigencias Futuras de los Contratos 1111 y 964; el estado del trámite; los requisitos pendientes; el cronograma estimado para adoptar una decisión; y remitir copia íntegra de la comunicación No. 2-2021-020941 del 26 de abril de 2021 con precisión sobre si la autorización correspondía total o parcialmente a los contratos en cuestión.

SEXTA PETICIÓN a las cuatro entidades: informar los obstáculos técnicos, presupuestales, jurídicos o administrativos concretos que impedían o dificultaban acelerar la ejecución concentrando mayores recursos en el período 2026–2028, identificando la actuación requerida, la entidad responsable de iniciarla, la entidad competente para decidirla y el plazo razonable estimado.

2.6.2 La respuesta del INVIAS: confirmación de la inactividad institucional como elemento central de la omisión

Habiendo transcurrido más de diecisiete (17) días hábiles sin respuesta de fondo, el demandante interpuso acción de tutela ante el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Mocoa. Durante el trámite de dicha tutela, el INVIAS allegó respuesta mediante Oficio 2026S-VPUT-049035 del 17 de julio de 2026 (radicado 2026S-VBOG-051533 del 27 de julio de 2026, Subdirector de Modernización de Carreteras Nacionales Nelson Yovany Jiménez González). Esta respuesta constituye el documento probatorio central de la omisión administrativa que fundamenta la presente Acción Popular, por cuanto reconoce expresamente lo siguiente:

Respecto a la Primera Petición — NO se ha solicitado reprogramación de Vigencias Futuras: El INVIAS confirmó textualmente que "a la fecha de expedición de la presente respuesta, no se ha presentado ante el Departamento Nacional de Planeación (DNP) ni ante el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) solicitud de ampliación, modificación o reprogramación de las vigencias futuras correspondientes a los Contratos de Obra No. 1111 de 2021 y No. 964 de 2021, relacionados con el proyecto Construcción de la Variante San Francisco–Mocoa." Esta confesión institucional documenta con valor probatorio oficial que la entidad ejecutora responsable, cuatro años después de iniciada la ejecución de los contratos, no ha activado el único mecanismo presupuestal disponible para acelerar la terminación de la obra.

Explicación de la inactividad — discrecionalidad institucional como justificación inaceptable: El INVIAS sostuvo que "la inexistencia de una solicitud de reprogramación de vigencias futuras para los contratos objeto de la presente petición obedece a que, a la fecha de la respuesta, el Instituto no ha determinado la necesidad de promover dicho

trámite dentro del marco de sus procesos de planeación y programación presupuestal, circunstancia que no constituye, por sí misma, el incumplimiento de una obligación legal o administrativa a cargo del INVIAS." Esta justificación resulta constitucionalmente insostenible: cuando 32 personas han fallecido en el corredor, cuando hay 137 emergencias en cinco años documentadas por el propio Estado, cuando el avance físico es inferior al 30% después de cuatro años, la decisión de "no determinar la necesidad" de activar un mecanismo legalmente disponible para acelerar la solución no puede calificarse como ejercicio legítimo de la discrecionalidad administrativa, sino como omisión administrativa vulneradora de derechos colectivos.

Respecto a la Segunda Petición — Negativa a presentar solicitud ante el CONFIS: El INVIAS indicó que "el régimen jurídico de las vigencias futuras no establece la obligación para las entidades ejecutoras de promover solicitudes de modificación o reprogramación de las vigencias previamente autorizadas", añadiendo que "a la fecha de expedición de la presente respuesta, el Instituto Nacional de Vías no ha determinado la necesidad de promover una solicitud de modificación o reprogramación de las vigencias futuras correspondientes a los contratos objeto de la presente petición, razón por la cual no resulta procedente acceder a la solicitud formulada por el peticionario." En consecuencia, el INVIAS se negó expresamente a presentar ante el CONFIS la solicitud de reprogramación, a realizar la evaluación técnica y financiera solicitada, y a informar un cronograma de reprogramación, porque —según afirma— ninguno de esos procedimientos ha sido iniciado.

Respecto a la Sexta Petición — Obstáculos y actuaciones para aumentar recursos: El INVIAS señaló que "el desarrollo de proyectos de infraestructura vial de alta complejidad responde a una planeación de largo plazo y su ejecución se encuentra condicionada por múltiples variables de carácter técnico, contractual, presupuestal, ambiental y administrativo", sin identificar obstáculos concretos ni proponer actuaciones específicas para lograr una mayor disponibilidad de recursos en el período 2026–2028. A la solicitud de indicar la actuación requerida, la entidad responsable y el plazo estimado, el INVIAS respondió que "a la fecha el Instituto no ha determinado la necesidad de promover una solicitud de modificación o reprogramación de las vigencias futuras correspondientes a los Contratos de Obra No. 1111 de 2021 y No. 964 de 2021, motivo por el cual no existe una actuación administrativa en curso que permita identificar responsables, etapas procedimentales o plazos para su trámite."

Sobre el estado del proyecto y la seguridad vial — Reconocimiento del problema sin solución efectiva: En la respuesta del 27 de julio de 2026 (Radicado 2026S-VBOG-051533), el Subdirector de Modernización de Carreteras Nacionales reconoció que el proyecto constituye "una de las intervenciones estratégicas de infraestructura vial del Gobierno Nacional" para sustituir el corredor "conocido como el Trampolín de la Muerte, el cual presenta importantes restricciones geométricas, geológicas y de seguridad vial", y

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

que los contratos "continúan ejecutándose conforme a la programación establecida." Sin embargo, no ofreció ninguna medida concreta para acelerar la obra ni para activar el mecanismo de reprogramación de vigencias futuras que podría lograrlo.

2.6.3 La Sentencia de Tutela No. 2026-00124-00 del 29 de julio de 2026: la verificación judicial de la omisión y el agotamiento de la vía administrativa

Ante la falta de respuesta de fondo dentro de los quince (15) días hábiles establecidos en el artículo 14 de la Ley 1755 de 2015, el demandante interpuso Acción de Tutela ante el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Mocoa, radicada como Expediente 860013333002-2026-00124-00, solicitando la protección de su Derecho Fundamental de Petición. El Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Mocoa, en Sentencia del veintinueve (29) de julio de dos mil veintiséis (2026), proferida por el doctor Jimmy Viliman Patiño Tutistar, Juez Segundo Administrativo del Circuito de Mocoa, resolvió DECLARAR la carencia actual del objeto por hecho superado, por cuanto durante el trámite de la tutela el INVIAS allegó respuesta a la petición mediante Oficio 2026S-VPUT-049035 del 17 de julio de 2026. Esta sentencia es el Anexo 14 de la presente demanda y tiene para la Acción Popular un triple valor probatorio:

Primero — Acredita el agotamiento de la vía administrativa ante el INVIAS: La sentencia constata que el demandante elevó el Derecho de Petición el 19 de junio de 2026, que el INVIAS no respondió dentro del término legal de 15 días hábiles, y que durante el trámite de la tutela el INVIAS allegó respuesta el 17 de julio de 2026. El Juzgado verificó que "se dio respuesta a cada uno de los ítems consultados por el señor Dario Revelo Gómez por parte del Instituto Nacional de Vías." La Sentencia de Tutela constituye así el respaldo judicial del agotamiento de la vía administrativa ante la entidad ejecutora responsable, requisito de procedibilidad que fortalece la admisibilidad de la presente Acción Popular.

Segundo — Documenta el contenido de las respuestas del INVIAS con valor probatorio judicial: En la sección IX (Caso Concreto) de la sentencia, el Juzgado reprodujo íntegramente el contenido de las peticiones formuladas y las respuestas dadas por el INVIAS. Esta reproducción judicial de las respuestas del INVIAS les otorga plena autenticidad y eficacia probatoria en el presente proceso, confiriendo al texto de la sentencia un valor superior al de la simple copia de los oficios administrativos. El fallo judicial constata que: (a) el INVIAS confirmó no haber presentado ante el DNP ni el CONFIS solicitud de ampliación, modificación o reprogramación de las vigencias futuras de los Contratos 1111 y 964 de 2021; (b) el INVIAS indicó que "no ha determinado la necesidad de promover dicho trámite"; (c) el INVIAS se negó a presentar formalmente ante el CONFIS una solicitud de reprogramación porque "no resulta procedente acceder a la solicitud formulada por el peticionario"; y (d) el INVIAS no pudo suministrar cronograma interno porque "no se ha elaborado ni hace parte de los instrumentos de planeación institucional un cronograma específico para adelantar dicho procedimiento."

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

Tercero — Evidencia la insuficiencia de la respuesta administrativa para resolver el problema de fondo: El hecho de que la tutela se haya resuelto por "carencia actual del objeto por hecho superado" evidencia únicamente que el INVIAS respondió formalmente la petición durante el trámite judicial, no que haya adoptado medida alguna para proteger los derechos colectivos vulnerados. La declaración de carencia actual del objeto por hecho superado en materia de derecho de petición no implica que el problema de fondo —la omisión administrativa en materia presupuestal y de seguridad vial— haya cesado. Por el contrario, la respuesta del INVIAS confirma que el problema persiste: la entidad no ha solicitado la reprogramación de las Vigencias Futuras, no tiene cronograma para hacerlo, y se niega a presentar la solicitud ante el CONFIS. La presente Acción Popular busca precisamente lo que la tutela no puede ordenar: la adopción de las medidas presupuestales y técnicas que remuevan la causa estructural del riesgo colectivo.

3. DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS VULNERADOS O AMENAZADOS

3.1 Marco constitucional y legal de la acción popular

El artículo 88 de la Constitución Política establece que "La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella." En desarrollo de este mandato, la Ley 472 de 1998 reguló el ejercicio de las acciones populares y definió los derechos e intereses colectivos protegibles.
La jurisprudencia del Consejo de Estado ha consolidado el criterio de que la acción popular es procedente no solo frente a daños consumados, sino también frente a amenazas ciertas e inminentes de vulneración de los derechos colectivos.

3.2 Goce de un ambiente sano [Literal a) del artículo 4 de la Ley 472 de 1998]

El derecho al goce de un ambiente sano comprende no solo la calidad del aire, el agua y los ecosistemas, sino también la garantía de que las intervenciones de infraestructura se desarrollen conforme a las condiciones establecidas en los instrumentos de manejo ambiental vigentes. La Variante San Francisco–Mocoa opera bajo la Licencia Ambiental consagrada en la Resolución 2170 de 2008 (Anexo 1), que establece un Plan de Manejo Ambiental (PMA) con obligaciones de seguimiento, monitoreo y mitigación de impactos que deben ejecutarse durante la fase constructiva.
La lentitud en la ejecución del proyecto, producto de las restricciones presupuestales, ha prolongado innecesariamente la fase constructiva. Al mismo tiempo, el mantenimiento indefinido de la operación del "Trampolín de la Muerte" implica la continuación de los

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

impactos ambientales negativos asociados al tráfico pesado sobre una vía sin condiciones técnicas adecuadas: derrame de hidrocarburos en accidentes, afectación de rondas hídricas por remoción de materiales, y deterioro de ecosistemas frágiles por la erosión continua de la calzada.

Insuficiencia de la vía actual y proyecciones de tráfico – necesidad de solución adicional: La ANLA confirmó en su respuesta (Anexo 11) que el corredor vial Santiago–El Encano, que absorberá el tráfico redirigido una vez abra la Variante, no cuenta con instrumentos de evaluación y seguimiento ambiental específicos para el impacto del aumento de tráfico pesado proyectado. Según la página 9 del Anexo 8 (Estudio de Tránsito, Capacidad y Niveles de Servicio aprobado por INVÍAS, incluido en el radicado 2025S-VBOG-092462), el tránsito anual proyectado asciende a 411.024 vehículos en 2030 y 653.085 en 2040. La Ruta Nacional 1003 en el tramo Santiago–El Encano no cumple con las especificaciones técnicas mínimas de seguridad, geometría y capacidad para absorber este flujo vehicular, configurando una amenaza ambiental adicional cuya previsión y mitigación corresponde al Estado y que requiere una solución estructural adicional: la nueva variante Santiago–El Encano–Valle de Sibundoy.

3.3 Seguridad y salubridad públicas [Literal c) del artículo 4 de la Ley 472 de 1998]

El derecho a la seguridad y salubridad públicas es el que resulta más directamente afectado. Los 102 accidentes, 106 heridos y 32 fallecidos en el corredor San Francisco–Mocoa entre 2015 y 2025 —certificados por el Estado mismo mediante el Anexo 6 (Consorcio Argel Vial) y el Anexo 7 (Policía Nacional SIEDCO)— constituyen la demostración empírica más contundente de que las condiciones de seguridad pública en ese corredor son gravemente deficientes y que el Estado, teniendo conocimiento de ello, ha adoptado medidas insuficientes para remover la causa estructural del riesgo.

3.4 Acceso a una infraestructura de servicios que garantice la seguridad pública [Literal d) del artículo 4 de la Ley 472 de 1998]

La Ruta Nacional 1003, tramo San Francisco–Mocoa, no es solo una vía de comunicación: es la única vía de conexión terrestre del departamento del Putumayo con el interior del país. Para más de 360.000 habitantes, esta vía es el acceso a servicios de salud de alta complejidad, el canal de abastecimiento de bienes esenciales, la ruta de acceso al mercado laboral y educativo, y el corredor de movilidad de las fuerzas de seguridad del Estado.

Cuando la vía cierra —como ocurre en promedio más de dos veces al mes según los 137 eventos de emergencia en cinco años certificados en el Anexo 5— los efectos son

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

devastadores. El derecho de acceso a una infraestructura de servicios que garantice la seguridad pública se satisface con la provisión de una infraestructura adecuada y segura, que en el caso concreto es la Variante San Francisco–Mocoa, pero que también requiere, dadas las proyecciones de tráfico de la página 9 del Anexo 8, la planificación de la nueva variante Santiago–El Encano.

3.5 Moralidad administrativa [Literal e) del artículo 4 de la Ley 472 de 1998]

El principio de moralidad administrativa, consagrado en el artículo 209 de la Constitución Política, exige que las actuaciones de las autoridades públicas respondan a los fines del Estado, guarden coherencia entre los compromisos asumidos y la conducta efectivamente adoptada. La moralidad administrativa resulta vulnerada en este caso por la incoherencia estructural entre, de una parte, el reconocimiento oficial del riesgo mortal del corredor San Francisco–Mocoa (documentado en el Anexo 5 con 137 emergencias, en el Anexo 6 con 102 accidentes, 106 heridos y 32 fallecidos, y en el Anexo 7 con 33 fallecidos y 80 heridos), la declaración de importancia estratégica nacional del proyecto en los documentos CONPES 4010 de 2020 (Anexo 2) y CONPES 4161 de 2025; y de otra parte, la asignación de recursos anuales que, según el propio INVÍAS, representan una fracción del valor total necesario para ejecutar la obra.

3.6 Patrimonio público [Literal g) del artículo 4 de la Ley 472 de 1998]

La gestión ineficiente de los recursos del proyecto Variante San Francisco–Mocoa afecta directamente el patrimonio público en múltiples dimensiones. Los contratos 1111 y 964 de 2021 generan costos fijos de interventoría, administración y presencia de personal en obra durante cada mes adicional de ejecución. Los 137 eventos de emergencia atendidos entre 2020 y 2025 (Anexo 5) representaron costos millonarios. Cada accidente mortal o con heridos graves en la Ruta 1003 genera potenciales demandas de reparación directa contra la Nación–INVÍAS, con condenas que históricamente oscilan entre $300 y $3.000 millones por evento según la jurisprudencia del Consejo de Estado.

3.7 Prestación eficiente de los servicios públicos [Literal j) del artículo 4 de la Ley 472 de 1998]

La infraestructura vial nacional es un servicio público en los términos del artículo 365 de la Constitución Política. La ejecución del proyecto Variante San Francisco–Mocoa al ritmo actual no puede calificarse como una prestación eficiente del servicio público de infraestructura vial: veintiocho por ciento de avance físico después de cuatro años, con una fecha de terminación proyectada hasta agosto de 2030, cuando la solución fue

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

identificada en 2008 (Anexo 1), licenciada en ese mismo año, y contratada en 2021 (Anexo 4).

3.8 Prevención de desastres previsibles técnicamente [Literal l) del artículo 4 de la Ley 472 de 1998]

El derecho colectivo a la prevención de los desastres previsibles técnicamente es quizás el más directamente aplicable al presente caso. Los eventos de emergencia en la Ruta 1003 —derrumbes, flujos de lodo, deslizamientos— no son eventos imprevisibles: son fenómenos recurrentes, predecibles en razón de la geología de la zona, y documentados con precisión por el INVÍAS y el Consorcio Argel Vial (Anexo 5 y Anexo 6) desde hace años.

4. LA OMISIÓN ADMINISTRATIVA CONTINUADA DEL ESTADO

4.1 Concepto jurídico de la omisión administrativa en la jurisprudencia del Consejo de Estado

La jurisprudencia del Consejo de Estado ha desarrollado una doctrina consolidada sobre la responsabilidad del Estado por omisión administrativa en infraestructura vial. Los elementos constitutivos de la omisión administrativa relevante son: (i) la existencia de un deber legal o constitucional de actuar; (ii) el conocimiento previo y documentado del riesgo; (iii) la previsibilidad del daño; (iv) la persistencia de la amenaza durante un período prolongado; y (v) la insuficiencia de las medidas adoptadas para remover la causa estructural del riesgo.

4.2 El conocimiento previo y documentado del riesgo: elemento central de la omisión

El elemento más sólido de la omisión administrativa en el presente caso es el conocimiento previo y documentado del riesgo por parte del Estado. El Estado conoce el riesgo desde hace décadas, como lo demuestra la propia decisión de licenciar la Variante San Francisco–Mocoa en 2008 como "solución definitiva" al problema (Anexo 1). El Estado conoce la magnitud actualizada del riesgo, como lo demuestra el registro de 137 emergencias entre 2020 y 2025 (Anexo 5) y las estadísticas de siniestralidad del período 2015-2025 (Anexo 6 y Anexo 7). El Estado conoce que el mecanismo que permitiría acelerar la solución (la reprogramación de vigencias futuras) está disponible pero no ha sido activado, como lo reconoció el propio INVÍAS en el radicado 2025S-VBOG-092462 (Anexo 8).

Insuficiencia de la Ruta Nacional 1003 y necesidad de planificación de nueva variante: Resulta igualmente significativo que, según la página 9 del Anexo 8, el Estudio de Tránsito,

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

Capacidad y Niveles de Servicio aprobado por INVÍAS proyecta 411.024 vehículos anuales en 2030 y 653.085 en 2040 para el corredor post-apertura de la Variante. Este flujo usará obligatoriamente el tramo Santiago–El Encano, que fue diseñado hace décadas con parámetros geométricos completamente incompatibles con el flujo de vehículos pesados de gran dimensión. La vía existente no cumple las especificaciones técnicas mínimas de seguridad, geometría y capacidad para el tráfico proyectado, configurando una segunda omisión administrativa: la ausencia de planificación de una nueva variante que conecte Santiago (Putumayo) – El Encano – Valle de Sibundoy.

4.3 La insuficiencia de las medidas adoptadas: el mantenimiento reactivo no es suficiente

El Estado ha adoptado medidas de mantenimiento de emergencia en la Ruta 1003, documentadas en las respuestas de INVÍAS y el Consorcio Argel Vial (Anexo 5 y Anexo 6): mantenimiento rutinario continuo, retiro de derrumbes, limpieza de cunetas, señalización preventiva, y respuesta a las emergencias cuando ocurren. Estas medidas son necesarias pero radicalmente insuficientes para remover la causa estructural del riesgo.
La única medida suficiente para eliminar estructuralmente el riesgo es la terminación de la Variante San Francisco–Mocoa. Esta es la solución que el Estado identificó, licenció (Anexo 1) y contrató (Anexo 4). Y la única razón por la cual esta solución avanza más lentamente de lo necesario es la restricción de vigencias futuras que el propio INVÍAS identificó como el "factor que prolonga el plazo" (Anexo 8).

4.4 La relación entre la lentitud presupuestal y la persistencia del riesgo

La correlación entre las asignaciones presupuestales anuales al proyecto y la siniestralidad en el corredor resulta jurídicamente significativa cuando se analiza en el contexto de la omisión administrativa. Un ritmo de inversión de $30.402 millones en 2021 y $20.379 millones en 2022 —que representan alrededor del 5% del valor total de cada contrato por año— genera un avance físico tan lento que la solución estructural al riesgo se aleja en el tiempo (según las tablas presupuestales de la página 7 del Anexo 8).
El argumento del Estado de que la programación de obra "ha sido ajustada para coincidir con los techos presupuestales anuales" —citado en el Anexo 8— confirma el problema: las metas físicas de ejecución se han ajustado a la baja para acomodarse a los recursos disponibles, cuando debería ser al contrario: la programación presupuestal debería ajustarse al alza para garantizar el avance necesario para proteger los derechos colectivos en riesgo.

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

4.5 La diferenciación entre la omisión administrativa (objeto de esta acción) y la responsabilidad patrimonial por daños ya causados

La presente acción popular no pretende la reparación de los daños ya causados a las víctimas de accidentes en el corredor San Francisco–Mocoa entre 2015 y 2025. Esa pretensión correspondería a acciones de reparación directa tramitadas ante la jurisdicción contencioso-administrativa en los términos del artículo 140 del CPACA. Lo que esta acción popular pretende es la cesación de la amenaza actual sobre los derechos colectivos, mediante órdenes dirigidas a que las entidades demandadas adopten las medidas necesarias y disponibles para remover la causa estructural del riesgo.

5. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA ACCIÓN

5.1 Fundamentos constitucionales

Artículo 2 de la Constitución Política: Establece como fin esencial del Estado el de servir a la comunidad y garantizar la efectividad de los derechos consagrados en la Constitución. Artículo 11 C.P.: El derecho a la vida es inviolable. Los 32 fallecidos documentados en la Ruta 1003 entre 2015 y 2025 representan una vulneración sistemática de este derecho fundamental. Artículo 24 C.P.: El derecho a la libre locomoción resulta gravemente restringido para los más de 360.000 habitantes del Putumayo. Artículo 79 C.P.: El derecho de todas las personas al goce de un ambiente sano. Artículo 80 C.P.: El deber del Estado de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible. Artículo 88 C.P.: Las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos. Artículo 209 C.P.: Los principios de eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad que rigen la función pública. Artículo 365 C.P.: Los servicios públicos, entre los cuales se comprende la infraestructura vial nacional, son inherentes a la finalidad social del Estado.

5.2 Fundamentos legales

Ley 472 de 1998: En especial sus artículos 2, 4, 9, 14, 15, 16, 17, 18, 25, 34 y 39. Decreto Ley 111 de 1996 – Estatuto Orgánico del Presupuesto: En especial sus artículos 23 y 24, relativos a las vigencias futuras ordinarias y excepcionales. Ley 819 de 2003 – Marco Fiscal de Mediano Plazo: En especial su artículo 10, relativo a las vigencias futuras. Ley 80 de 1993 – Estatuto de Contratación Pública: Principios de economía, eficiencia, eficacia y responsabilidad en la contratación estatal. Ley 99 de 1993 – Ley General Ambiental: En especial el principio de precaución del artículo 1, numeral 6. Ley 1682 de 2013 – Ley de Infraestructura de Transporte: En especial su artículo 4 (principio de celeridad en

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

infraestructura de impacto social). Ley 152 de 1994 – Ley Orgánica del Plan de Desarrollo: Principios de coherencia, continuidad y sostenibilidad de la planeación pública. Ley 2294 de 2023 – Plan Nacional de Desarrollo "Colombia Potencia Mundial de la Vida". Ley 2559 de 2025: artículo 32, relativo a la modificación de vigencias futuras por el CONFIS. CPACA – Ley 1437 de 2011: Disposiciones sobre medidas cautelares (artículos 229 a 241).

6. JURISPRUDENCIA APLICABLE

La presente acción popular se apoya en la jurisprudencia del Consejo de Estado sobre responsabilidad del Estado en infraestructura vial y protección de derechos colectivos, en particular: (i) Sección Tercera, sentencia del 19 de agosto de 2011, Expediente 20.904, sobre responsabilidad patrimonial por omisión en el deber de mantenimiento de vías públicas; (ii) Sección Tercera, sentencia del 28 de enero de 2015, Expediente 28.655, sobre falla del servicio por deficiencia estructural de la infraestructura vial; (iii) Sección Primera, Subsección A, jurisprudencia reiterada sobre procedencia de la acción popular frente a amenazas ciertas a los derechos colectivos; y (iv) Corte Constitucional, sentencia C-215 de 1999, sobre la naturaleza y el alcance de las acciones populares en el ordenamiento constitucional colombiano.

7. MEDIDAS CAUTELARES

De conformidad con los artículos 229 a 241 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA), aplicables a las acciones populares por remisión del artículo 44 de la Ley 472 de 1998, el demandante solicita al Honorable Tribunal la adopción de las siguientes medidas cautelares, dado el peligro en la demora acreditado por 32 fallecidos documentados y 137 emergencias en cinco años:

7.1 PRIMERA MEDIDA CAUTELAR – MESA INTERINSTITUCIONAL DE EMERGENCIA:

Ordenar al MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO convocar, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la notificación del auto que la decrete, una mesa técnica interinstitucional de carácter urgente con participación del MHCP, DNP, INVÍAS, Ministerio de Transporte, CONFIS, Gobernación del Putumayo y representantes acreditados de la comunidad del Putumayo, con el propósito de: (a) definir un plan de aceleración de la Variante San Francisco–Mocoa con metas físicas semestrales verificables para el período 2026-2028; (b) establecer los mecanismos de liberación presupuestal aprobados; y (c) generar un informe público de resultados de obligatoria divulgación a las partes y al Despacho.

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

7.2 **SEGUNDA MEDIDA CAUTELAR – PLAN DE ACELERACIÓN Y CRONOGRAMA:** Ordenar a INVÍAS presentar al despacho, en un plazo no mayor a treinta (30) días hábiles contados desde la notificación del auto que la decrete, un plan técnico de aceleración de los contratos 1111 y 964 de 2021, que incluya: (a) un cronograma de obras con metas físicas trimestrales para el período 2026-2028; (b) la identificación de los recursos presupuestales necesarios para cumplir ese cronograma; (c) las gestiones formales que INVÍAS ha realizado o realizará ante el DNP y el CONFIS para obtener la reprogramación de las vigencias futuras.

7.3 **TERCERA MEDIDA CAUTELAR – MEDIDAS INMEDIATAS DE SEGURIDAD VIAL:** Ordenar a INVÍAS y a la ANSV adoptar, en un plazo no mayor a veinte (20) días hábiles contados desde la notificación del auto que la decrete, un plan de medidas inmediatas de seguridad sobre la Ruta Nacional 1003, tramo San Francisco–Mocoa, que incluya: (a) señalización preventiva de alta visibilidad en los puntos identificados como críticos en el registro del Consorcio Argel Vial (Anexo 6); (b) refuerzo de la dotación de maquinaria disponible para la atención de emergencias; (c) instalación de sistemas de alerta temprana ante condiciones climáticas que generen riesgo de deslizamiento; y (d) restricción nocturna de tráfico pesado en los sectores de mayor riesgo geotécnico.

7.4 **CUARTA MEDIDA CAUTELAR – INFORMES PERIÓDICOS:** Ordenar a todas las entidades demandadas rendir informes bimestrales al despacho sobre el estado de avance del proyecto Variante San Francisco–Mocoa, las gestiones realizadas en materia de reprogramación presupuestal, y los resultados de las medidas de seguridad vial adoptadas en el corredor existente.

7.5 **QUINTA MEDIDA CAUTELAR – ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DE NUEVA VARIANTE SANTIAGO–EL ENCANO:** Ordenar al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS y al MINISTERIO DE TRANSPORTE iniciar de inmediato, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la notificación del auto que la decrete, la contratación de los estudios de prefactibilidad de la nueva variante que conecte Santiago (Putumayo) – El Encano – Valle de Sibundoy, toda vez que la vía existente (Ruta Nacional 1003) no cumple con las especificaciones técnicas mínimas de seguridad, geometría y capacidad para el flujo vehicular proyectado en la página 9 del Anexo 8 (411.024 vehículos anuales en 2030 y 653.085 en 2040), sin perjuicio de la aceleración de la construcción de la Variante San Francisco–Mocoa.

8. **PRETENSIONES**

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

Con base en los hechos narrados, los derechos colectivos amenazados y vulnerados, y el marco jurídico y jurisprudencial expuesto, el demandante solicita respetuosamente al Honorable Tribunal Administrativo de Cundinamarca:

8.1 Pretensiones declarativas

PRIMERA: Que se declare que el Estado colombiano, a través de las entidades demandadas, ha vulnerado y/o amenazado los derechos e intereses colectivos invocados en esta demanda: el goce de un ambiente sano, la seguridad y salubridad públicas, el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la seguridad pública, la moralidad administrativa, el patrimonio público, la prestación eficiente de los servicios públicos, y la prevención de los desastres previsibles técnicamente, mediante la omisión administrativa continuada de adoptar medidas presupuestales y técnicas suficientes y oportunas para acelerar la ejecución de la Variante San Francisco–Mocoa.

SEGUNDA: Que se declare que la restricción de vigencias futuras que mantiene el avance físico de los contratos 1111 y 964 de 2021 (Anexo 4) por debajo del treinta por ciento (30%) después de cuatro (4) años de ejecución configura una omisión administrativa contraria al principio de eficiencia en el uso de los recursos públicos y a la obligación del Estado de garantizar la seguridad y la vida de los usuarios de las vías nacionales a su cargo.

8.2 Pretensiones de condena y medidas de protección

TERCERA: Que se ordene al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS presentar, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la ejecutoria de la sentencia, la solicitud formal y debidamente documentada de reprogramación de las vigencias futuras de los contratos 1111 y 964 de 2021 ante el DNP y el CONFIS, conforme a los manuales y procedimientos establecidos para tal efecto, con una propuesta de concentración de no menos del setenta por ciento (70%) de los recursos proyectados en el CONPES 4161 de 2025 para el quinquenio 2026–2030 en el período 2026–2028.

CUARTA: Que se ordene al DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN – DNP emitir, dentro de los cuarenta y cinco (45) días hábiles siguientes a la recepción formal de la solicitud de INVÍAS, el concepto técnico sobre la viabilidad de adelantar recursos para el proyecto Variante San Francisco–Mocoa, evaluando el impacto en el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector transporte y remitir dicho concepto al CONFIS y al Ministerio de Hacienda.

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

QUINTA: Que se ordene al CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL – CONFIS evaluar formalmente, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la recepción del concepto del DNP, la solicitud de reprogramación de las vigencias futuras de los contratos 1111 y 964 de 2021 (Anexo 4), con base en la urgencia manifiesta acreditada en este proceso, y adoptar la decisión correspondiente —favorable o desfavorable con motivación suficiente— en un acto administrativo debidamente notificado al demandante.

SEXTA: Que se ordene al MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO coordinar activamente el proceso de reprogramación de las vigencias futuras, convocando la mesa técnica interinstitucional prevista en las medidas cautelares y garantizando que el proceso culmine en una decisión formal del CONFIS dentro de los plazos establecidos.

SÉPTIMA: Que se ordene a INVÍAS y a la ANSV implementar, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la ejecutoria de la sentencia, el plan de medidas inmediatas de seguridad vial sobre la Ruta Nacional 1003, tramo San Francisco–Mocoa, descrito en las medidas cautelares de esta demanda, mientras no culmine la construcción de la Variante San Francisco–Mocoa (registro de condiciones en Anexo 12).

OCTAVA: Que se ordene al MINISTERIO DE TRANSPORTE, a INVÍAS y a la GOBERNACIÓN DEL PUTUMAYO diseñar e implementar, dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la ejecutoria de la sentencia, un plan de contingencia interinstitucional para la atención de emergencias en el corredor San Francisco–Mocoa, que incluya protocolos de respuesta, dotación permanente de maquinaria, y sistemas de comunicación y alerta temprana para los usuarios.

NOVENA: Que se ordene a todas las entidades demandadas rendir informes semestrales al Tribunal, y al demandante, sobre el estado de avance del proyecto Variante San Francisco–Mocoa, las gestiones realizadas en materia de reprogramación presupuestal, y los resultados de las medidas de seguridad vial adoptadas en el corredor existente, durante los dos (2) años siguientes a la ejecutoria de la sentencia.

DÉCIMA: Que se condene a las entidades demandadas al pago del incentivo previsto en el artículo 39 de la Ley 472 de 1998, a favor del demandante, por ser él quien ha promovido la acción que hace posible la protección de los derechos colectivos invocados, suma que debe tasarse conforme a los parámetros establecidos por la jurisprudencia del Consejo de Estado.

UNDÉCIMA: Que se ordene al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS, al DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN – DNP y al CONSEJO SUPERIOR DE

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

POLÍTICA FISCAL – CONFIS, en el término máximo de cuarenta y cinco (45) días hábiles contados a partir de la ejecutoria de la sentencia, liberar y reprogramar las vigencias futuras de los contratos 1111 y 964 de 2021 (Anexo 4), concentrando no menos del setenta por ciento (70%) de los recursos proyectados en el CONPES 4161 de 2025 para el período 2026-2030 en los años 2026-2028, de manera que se garantice la terminación de la Variante San Francisco–Mocoa a más tardar en agosto de 2028. Lo anterior, de conformidad con el artículo 32 de la Ley 2559 de 2025 y los precedentes documentados en el Anexo 9 (derecho de petición al Ministerio de Hacienda 1-2026-047560 y Oficios 2-2026-038552 y 2-2026-043141).

DUODÉCIMA: Que se ordene al MINISTERIO DE TRANSPORTE y al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS iniciar, dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la ejecutoria de la sentencia, los estudios y diseños definitivos de una nueva variante que conecte Santiago (Putumayo) – El Encano – Valle de Sibundoy, por cuanto la vía existente (Ruta Nacional 1003) no cumple con las especificaciones técnicas mínimas de seguridad, geometría y capacidad, según se desprende del Estudio de Tránsito contenido en la página 9 del radicado INVÍAS 2025S-VBOG-092462 (Anexo 8), que proyecta 411.024 vehículos anuales en 2030 y 653.085 en 2040. Dichos estudios deberán incluir evaluación de alternativas de trazado, análisis de riesgos geotécnicos, licencia ambiental preliminar y estimación de costos, y deberán ser presentados al Tribunal y al demandante en un plazo máximo de doce (12) meses.

DECIMOTERCERA: Que se ordene al DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN – DNP incorporar el nuevo corredor Santiago–El Encano–Valle de Sibundoy en el próximo documento CONPES de infraestructura vial y en el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector transporte, y al CONFIS evaluar la autorización de vigencias futuras para su financiación una vez se cuente con los diseños definitivos, en aras de garantizar que las proyecciones de tráfico documentadas en la página 9 del Anexo 8 no generen una nueva crisis vial en el corredor andino-amazónico.

9. RELACIÓN DE PRUEBAS

9.1 Documentos relativos al origen y licenciamiento del proyecto

PRUEBA 1 – Resolución 2170 del 5 de diciembre de 2008 del Ministerio de Ambiente: Licencia Ambiental para la construcción de la Variante San Francisco–Mocoa, que demuestra el reconocimiento estatal del riesgo del corredor existente y la decisión de construir la solución definitiva. Se solicita al Tribunal oficiar a ANLA para que remita copia certificada del expediente LAM1358 (Anexo 1).

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

PRUEBA 2 – Documento CONPES 4010 de 2020: Declaratoria de importancia estratégica del proyecto y autorización de las primeras vigencias futuras. Se solicita al Tribunal oficiar al DNP para que remita copia certificada de este documento (Anexo 2).

PRUEBA 3 – Comunicación CONFIS 2-2021-020941 del 26 de abril de 2021: Autorización de cupos de vigencias futuras. Se solicita al Tribunal oficiar al Ministerio de Hacienda y al CONFIS para que remitan copia certificada de este acto administrativo (Anexo 3).

9.2 Documentos relativos a la ejecución contractual

PRUEBA 4 – Contratos 1111 y 964 de 2021 + Interventoría 977 de 2021: Con objetos, valores y plazos. Se solicita al Tribunal oficiar a INVÍAS para que remita copia certificada de los contratos (Anexo 4).

PRUEBA 5 – Radicado INVÍAS 2025S-VBOG-092462 del 2 de diciembre de 2025: Acredita el avance físico del 28,69% (Contrato 1111) y del 26,01% (Contrato 964) a octubre de 2025, las asignaciones presupuestales históricas y proyectadas, el reconocimiento expreso de que la limitación de desembolsos anuales es el factor que prolonga el plazo, y el Estudio de Tránsito con las proyecciones de 411.024 vehículos anuales en 2030 y 653.085 en 2040 (página 9) (Anexo 8).

9.3 Documentos relativos a la siniestralidad y las emergencias

PRUEBA 6 – Radicado INVÍAS 2025S-VPUT-090935 del 26 de noviembre de 2025: Acredita los 137 eventos de emergencia en el sector Murallas–Puente El Pepino entre marzo de 2020 y diciembre de 2025 (Anexo 5).

PRUEBA 7 – Oficio AMV3-1930.2024-346 del 24 de noviembre de 2025 del Consorcio Argel Vial: Acredita los 102 accidentes, 106 heridos y 32 fallecidos del período 2015-2025 (Anexo 6).

PRUEBA 8 – Respuesta de la Seccional de Tránsito y Transporte Putumayo – GS-2025-093785-DEPUY del 19 de noviembre de 2025: Estadística oficial de la Policía Nacional (SIEDCO) que certifica 33 fallecidos y 80 heridos en el período 2015-2025 (Anexo 7).

9.4 Documentos relativos a las gestiones administrativas del demandante

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

PRUEBA 9 – Derecho de petición al Ministerio de Hacienda 1-2026-047560 del 28 de abril de 2026, con los Oficios de respuesta 2-2026-038552 del 22 de mayo de 2026 y 2-2026-043141 del 11 de junio de 2026, el Oficio DNP 20264340571751 del 18 de junio de 2026 (traslado a INVIAS y Ministerio de Transporte) y el Radicado INVIAS 2026S-VBOG-049347 del 17 de julio de 2026 (Anexo 9). Acredita el agotamiento de la vía administrativa ante el Ministerio de Hacienda y la declaración institucional expresa de que la iniciativa para reprogramar las Vigencias Futuras corresponde a INVIAS.

PRUEBA 14 – REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD: Derecho de Petición al INVIAS radicado 2026E-VBOG-063517 del 19 de junio de 2026, con la Respuesta INVIAS Oficio 2026S-VPUT-049035 del 17 de julio de 2026 (Radicado 2026S-VBOG-051533 del 27 de julio de 2026), y la Sentencia de Tutela Expediente 860013333002-2026-00124-00 del 29 de julio de 2026 del Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Mocoa (Juez Jimmy Viliman Patiño Tutistar) (Anexo 14). Este conjunto documental acredita: (a) que el demandante formuló directamente al INVIAS —entidad ejecutora responsable— las peticiones de información y de gestión relacionadas con la reprogramación de las Vigencias Futuras; (b) que el INVIAS respondió fuera del término legal solo ante la presión judicial de la tutela; (c) que el INVIAS reconoció expresamente no haber presentado ante el DNP ni el CONFIS ninguna solicitud de reprogramación de vigencias futuras y no tener cronograma para hacerlo; (d) que la Sentencia de Tutela constató y verificó judicialmente el contenido de dichas respuestas; y (e) que la presente Acción Popular es el mecanismo judicial procedente y necesario para ordenar las medidas estructurales —presupuestales y técnicas— que la tutela no puede imponer, pero que son indispensables para proteger los derechos colectivos amenazados. Se solicita al Tribunal tener los documentos integrantes del Anexo 14 como prueba plena del agotamiento del requisito de procedibilidad administrativo ante el INVIAS.

PRUEBA 10 – Sentencia Tutela 2026-00043 del 18 de junio de 2026 (Sentencia No. 038, Juzgado Primero Penal del Circuito para Adolescentes de Mocoa): Confirma la existencia de la solicitud de liberación de vigencias futuras y la respuesta insuficiente del Ministerio de Hacienda (Anexo 10).
PRUEBA 11 – Radicación ANLA No. 20262300579141 del 5 de junio de 2026: Confirma la vigencia de la Licencia Ambiental LAM1358 y el seguimiento ambiental permanente del proyecto (Anexo 11).

9.5 Prueba documental gráfica

PRUEBA 12 – Registro fotográfico 2021-2025: 20 fotografías que evidencian las condiciones del corredor San Francisco–Mocoa (Anexo 12).

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

9.6 Documento de identificación

PRUEBA 13 – Cédula de ciudadanía del demandante Darío Revelo Gómez, C.C. No. 18.113.012 de Santiago (Putumayo) (Anexo 13).

9.7 Pruebas adicionales que se solicita decretar

PRUEBA ADICIONAL 1: Se solicita al Tribunal oficiar al CONFIS para que certifique: (a) el monto exacto de vigencias futuras autorizadas para los contratos 1111 y 964 de 2021, por año; (b) si INVÍAS ha presentado formalmente solicitud de reprogramación de dichas vigencias; y (c) el estado actual de la solicitud.
PRUEBA ADICIONAL 2: Se solicita al Tribunal oficiar al DNP para que certifique: (a) si ha recibido solicitud formal de INVÍAS para la reprogramación de las vigencias futuras del proyecto; (b) el estado actual del Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector transporte en relación con la Variante San Francisco–Mocoa para el período 2026–2030; y (c) si existe concepto técnico sobre la viabilidad de adelantar recursos.

PRUEBA ADICIONAL 3: Se solicita al Tribunal designar un perito técnico en infraestructura vial para que rinda un dictamen pericial sobre: (a) el avance físico actual de los contratos 1111 y 964 de 2021; (b) el ritmo de avance mensual promedio de la obra; (c) si el ritmo actual es compatible con la terminación en agosto de 2030; y (d) el ritmo de inversión necesario para terminar la obra en agosto de 2028.

10. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DE LA ACCIÓN

La presente Acción Popular se fundamenta en las siguientes normas constitucionales, legales y reglamentarias:

10.1 Fundamentos constitucionales

Artículo 2, 11, 24, 79, 80, 88, 209 y 365 de la Constitución Política de Colombia.

10.2 Fundamentos legales

Ley 472 de 1998 (Acciones Populares). Decreto Ley 111 de 1996 (Estatuto Orgánico del Presupuesto). Ley 819 de 2003 (Marco Fiscal de Mediano Plazo). Ley 80 de 1993 (Estatuto de Contratación Pública). Ley 99 de 1993 (Ley General Ambiental). Ley 1682 de 2013 (Ley de Infraestructura de Transporte). Ley 152 de 1994 (Ley Orgánica del Plan de Desarrollo). Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo "Colombia Potencia Mundial

Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico | E-Mail: dariorevelogomez@gmail.com | Cel: 322-710-6543

de la Vida"). Ley 2559 de 2025 (artículo 32). Ley 1437 de 2011 – CPACA (artículos 229 a 241).

11. JURAMENTO

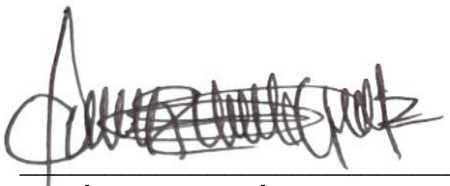
Bajo la gravedad del juramento, el demandante manifiesta que no ha instaurado otra acción popular con los mismos hechos y pretensiones en este proceso, conforme a lo exigido por el artículo 18 de la Ley 472 de 1998.

12. PETICIÓN AL HONORABLE TRIBUNAL

Con base en todo lo expuesto, el suscrito demandante solicita respetuosamente al Honorable Tribunal Administrativo de Cundinamarca:

PRIMERO: Admitir la presente demanda de acción popular, conforme a los requisitos del artículo 17 de la Ley 472 de 1998.
SEGUNDO: Decretar las medidas cautelares solicitadas en el Capítulo VII de esta demanda, dado el peligro en la demora y la urgencia de adoptar medidas preventivas que protejan los derechos e intereses colectivos amenazados.

Del Honorable Tribunal, con toda consideración y respeto,



DARÍO REVELO GÓMEZ.
C.C. No 18.113.012 de Santiago (Ptyo)

NOTIFICACIONES

Recibiré notificaciones Dirección: Cra 8 Nro 13-22 Barrio Olimpico Mocoa-Putumayo Email: dariorevelogomez@gmail.comCel: 322-710-6543