

Señores

JUZGADO ADMINISTRATIVO.....(REPARTO)

BUGA – VALLE

E. S .D.

REFERENCIA: DEMANDA DE REPARACIÓN DIRECTA

DEMANDANTES: JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ, MARCIA LORENA TORRES ARIAS, y menores hijas CAROLAIN LORENA BETANCUR MEJIA y KAREN BETANCUR MEJIA.

DEMANDADOS: LA NACION, MINISTERIO DE TRANSPORTE; INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIA; LA NACION, POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA; DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA; PISA, PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A.

FRANCISCO ANTONIO ZULETA GAMBOA abogado en ejercicio, portador de la Tarjeta Profesional No. 140.902 del C.S.J. e identificado con la Cedula de Ciudadanía No. 6.227.106 expedida en Candelaria – Valle, obrando en mi condición de apoderado de las partes demandantes los señores **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ**, mayor de edad, identificado con la cedula de ciudadanía No. 94.394.751 de Tuluá, su compañera permanente **MARCIA LORENA TORRES ARIAS** mayor de edad, identificada con la cedula de ciudadanía No. 38.756.268 de Sevilla (Valle), quienes actúan en nombre propio y además en representación de sus menores hijas **CAROLAIN BETANCUR MEJIA** identificada con NUIP 001121 y **KAREN BETANCUR MEJIA** identificada con NUIP 1117012598 manifiesto al despacho con todo respeto que presento demanda de reparación directa contra:

- **LA NACION, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIA** identificado con NIT 800215807-2, representado legalmente por el director general el señor CARLOS ALBERTO GARCIA MONTES o quien haga sus veces.

- **LA NACION, POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA** identificado con NIT 800141397 representada legalmente por el director General RODOLFO PALOMINO LÓPEZ o quien haga sus veces.

- **LA NACION, MINISTERIO DE TRANSPORTE** identificado con NIT 899999055-4, representado legalmente por la Dra. NATALIA ABELLO VIVES o quien haga sus veces.

- **DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA** identificado con NIT 890399029-5 representado legalmente por el señor gobernador, Dr. UBEIMAR DELGADO BLANDON o quien haga sus veces.

- **PISA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A.**, identificado con NIT 890327996-4 representado legalmente por el señor JOSE JOAQUIN MONTALVO FORERO o quien haga sus veces.

HECHOS

PRIMERO: El señor **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ**, actualmente cuenta con 37 años de edad, convive en unión libre con la señora **MARCIA LORENA TORRES ARIAS** y tiene tres hijas todas menores de edad, CAROLAIN BETANCUR MEJIA de 14 años de edad, KAREN BETANCUR MEJIA de 11 años de edad y SARAHI BETANCUR TORRES de un mes de nacida, además se desempeñaba como vendedor de vinos que le proveía ingresos a su esfera económica, para la manutención de sus hijas y de su hogar.

SEGUNDO: **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ** fue víctima de un accidente de tránsito el día 24 de Octubre del 2013, a las 19:45 horas en Kilómetro 79+350 "PUENTE TODOS LOS SANTOS".

TERCERO: mi poderdante el señor **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ** conducía una motocicleta AKT de placas NCB 98C modelo 2012 de color negro, a la altura del corregimiento de TODOS LOS SANTOS jurisdicción del Municipio de San Pedro-Valle en la vía que de Buga conduce a Tuluá, al colisionar este con una carretilla de tracción animal, que se desplazaba por esa vía, causándole golpes múltiples y especialmente una lesión en su pierna derecha y daños materiales a su moto.

CUARTO: El hecho fue atendido por el Subintendente VICTOR HUGO ECHEVERRY IDALGO integrante seccional de tránsito y transporte Valle del cauca, identificado con la placa policial No. 088279 y con cedula de ciudadanía No. 16.228.814, quien hizo la constancia de accidente de tránsito en forma incompleta proporcionando copia de la misma.

QUINTO: Posteriormente el señor **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ** fue ingresado a la Clínica MARIANGEL de Tuluá, se le diagnosticó una

compleja herida en la cara antero lateral del muslo derecho, y se ordenó terapia de antibióticos intrahospitalaria durante los días 24, 25, 26, 27 de octubre del 2013.

SEXTO: El 28 de Octubre del 2013 se ordena Cirugía con especialidad Cirugía plástica por hallazgo de Necrosis en la piel adyacente, se requiere desbridamiento o escarectomia avulsiva.

SÉPTIMO: El 8 de Noviembre del 2013 se realiza cirugía de DESBRIDAMIENTO de lesiones necróticas en piel, efectuándose injerto de piel parcial en área especial de más de cinco 5% de superficie corporal total colgajo local de piel compuesto de vecindad entre dos a cinco centímetros cuadrados, el 18 de Noviembre del 2013 se le ordena la salida de la clínica, con una incapacidad inicial de 15 días, los cuales fueron prorrogados constantemente, hasta sumar una incapacidad de 217 días, superando de esta manera los 180 días de los que habla el decreto 2643 de 2001, artículo 23.

OCTAVO: JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ ingresa nuevamente el día 30 de Noviembre de 2013, por una complejidad respiratoria basada en una tromboembolia pulmonar, por falta de una anticoagulante el cual no fue formulada por el médico tratante, situación que conlleva a una nueva hospitalización en la ciudad de CALI, para que le sea realizado el correspondiente tratamiento el cual fue dado de alta el día 16 de Diciembre de 2013.

Los ingresos

Obtenidos por el tiempo de incapacidad fue basados en el SMLMV (salario mínimo legal vigente) desde el 24 de Octubre de 2013 día de accidente hasta el 22 de Junio de 2014, cabe resaltar que no hubo reconocimiento económico desde el 23 de Junio de 2013 hasta el 1 de Abril de 2015 hasta la fecha con incapacidad continua.

NOVENO: A partir del accidente y de las constantes prorrogas de la incapacidad mi poderdante no pudo volver a desenvolverse en el ámbito laboral ni generar ingresos económicos para su hogar, viéndose perjudicada en su vida laboral y consecutivamente su afectación alcanzo a las personas que de él dependen.

DECIMO: Mi procurado como consecuencia del trombo embolia pulmonar debido al accidente, se ha visto en la necesidad e realizarse diversos exámenes como la espirometria en la cual le fue diagnosticado una espirometria curva de flujo con volumen con una alteración restrictiva leve.

*"La embolia pulmonar o tromboembolismo pulmonar (TEP) es una **enfermedad potencialmente mortal** que se produce cuando partes de un trombo se desprenden desde alguna parte del territorio venoso, migra y se enclava en las arterias pulmonares. En la mayoría de las ocasiones, los émbolos proceden de una trombosis venosa profunda de las extremidades inferiores."*

DECIMO PRIMERO: Por lo puntos anteriores mi apoderada expresa que su vida tuvo un cambio intempestivo, tanto en su esfera económica, integridad física y estado emocional, causándole una reducción del nivel de sus aptitudes personales e íntimas.

DECIMO SEGUNDO: Es de tener en cuenta que la salud no equivale únicamente a un estado de bienestar físico o funcional, incluye también el bienestar físico, psíquico, emocional y social de las personas, todos estos aspectos contribuyen a configurar una vida de calidad e inciden fuertemente en desarrollo integral del ser humano que permita configurar una vida de calidad e incida positivamente en el desarrollo integral del ser humano. La salud se verá vulnerada no solo cuando se adopta una decisión que afecta es aspecto físico o funcional de una persona.

Entre tanto, la disfunción física y funciona obtenida por mi poderdante, genera presiones del medio social, produciéndole baja autoestima, aislamiento, inconformidad con la propia imagen y depresión.

DÉCIMO TERCERO: Concluyendo así, que el daño sufrido no solo fue a su patrimonio, también se extendió al llamado daño moral. En palabras, el perjuicio ocasionado por las entidades citadas en principio, menoscabo completamente la vida del señor JOSE BERNARDO BETANCUR.

HECHOS ESPECIALES

DECIMO CUARTO: La vía pública donde ocurrió el accidente, no obstante a que es del orden nacional, fue cedido al departamento de Valle del Cauca, mediante convenio interadministrativo # 583 del 24 de Agosto de 1992, modificado el 26 de Marzo de 1993, este a su turno mediante resolución # 0832 de Diciembre 30 de 1993, la adjudicó mediante contrato por el sistema de concesión GM-01-93 de 1993, suscrito este por la Gobernación de Valle

y Pisa S.A. concesión que fue modificada mediante acta de adicción del 7 de diciembre de 2006 aún vigentes siendo esta entidad la que administra dicha vía de carácter departamental.

DÉCIMO QUINTO: He considerado que los perjuicios tienen un valor discriminado en la forma siguiente:

DAÑOS MATERIALES

Lucro cesante consolidado al momento de esta demanda \$31.129.875,00
Lucro cesante futuro.....\$124.111.222,00

PERJUICIOS MORALES

Para JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ\$64.435.000,00
Para MARCIA LORENA TORRES ARIAS (cónyuge).....\$64.435.000,00
Para CAROLAIN LORENA BETANCUR TORRES (hija).....\$64.435.000,00
Para KAREN BETANCUR TORRES (hija).....\$64.435.000,00

PERJUICIO A LA VIDA DE RELACION

Para JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ\$64.435.000,00
Para MARCIA LORENA TORRES ARIAS (cónyuge).....\$64.435.000,00
Para CAROLAIN LORENA BETANCUR TORRES (hija).....\$64.435.000,00
Para KAREN BETANCUR TORRES (hija).....\$64.435.000,00

Estimación razonada de la cuantía **TRESCIENTOS VEINTE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS SESENTA PESOS M/CTE (\$320.666.860,00).**

En sentencia que constituya cosa juzgada, solicito al Despacho, que se hagan las siguientes o similares:

DECLARACIONES Y CONDENAS

En atención a la exposición de cada uno de los hechos, solicito muy comedidamente que, con fuerza de cosa juzgada y que ponga fin a este proceso, se hagan en favor de mis procurados las siguientes declaraciones y condenas:

PRIMERA: Declarar como consecuencia de los hechos ya narrados, a **LA NACION INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS, LA NACION POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA, LA NACION MINISTERIO DE TRANSPORTE, DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA y PISA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A.**, por los perjuicios patrimoniales y extra patrimoniales o inmateriales causados al señor **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ**.

SEGUNDA: Condenar en consecuencia de la anterior declaración a **LA NACION INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS, LA NACION POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA, LA NACION MINISTERIO DE TRANSPORTE Y EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA y PISA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A.**, como reparación del daño antijurídico relacionado, a pagar a **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ**, (Victima del accidente), **MARCIA LORENA TORRES ARIAS** (compañera permanente de Jose Bernardo), **CAROLAIN BETANCUR MEJIA** (hija menor de Jose Bernardo) y **KAREN BETANCUR MEJIA** (hija menor de Jose Bernardo) representadas por su padre, por concepto de perjuicios morales subjetivos los cuales se estiman en cuantía equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales para JOSE BERNARDO y cien salarios mínimos legales mensuales para MARCIA LORENA TORRES ARIAS, CAROLAIN BETANCUR MEJIA y KAREN BETANCUR MEJIA, por cada uno , los cuales a la fecha de la presente demanda ascienden a la suma de DOSCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS CUARENTA MIL PESOS (\$257.740.000,00 M/C).

TERCERA: Condenar en consecuencia de la anterior declaración a **LA NACION INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS, LA NACION POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA, LA NACION MINISTERIO DE TRANSPORTE Y DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA y PISA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A.**, como reparación del daño antijurídico relacionado, a pagar a **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ**, (Victima del accidente), **MARCIA LORENA TORRES ARIAS** (compañera permanente de Jose Bernardo), **CAROLAIN BETANCUR MEJIA** (hija menor de Jose Bernardo) y **KAREN BETANCUR MEJIA** (hija menor de Jose Bernardo) representadas por su padre, por concepto de perjuicios fisiológicos o la vida de relación los cuales se

estiman en cuantía equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales para JOSE BERNARDO y cien salarios mínimos legales mensuales para MARCIA LORENA TORRES ARIAS, CAROLAIN BETANCUR MEJIA y KAREN BETANCUR MEJIA, por cada uno , los cuales a la fecha de la presente demanda ascienden a la suma de DOSCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS CUARENTA MIL PESOS (\$257.740.000,00 M/C).

CUARTA: Condenar en consecuencia de la anterior declaración a **LA NACION INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS, LA NACION POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA, LA NACION MINISTERIO DE TRANSPORTE Y DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA y PISA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A.**, como reparación del daño antijurídico relacionado, a pagar a **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ**, (Victima del accidente), por concepto de perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante presente o consolidado los cuales se estiman como mínimo en la suma de NOVENTA Y SEIS MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y SIETE PESOS (\$31.129.875), los cuales corresponden veinticuatro (24) meses que lleva sin laborar y a 433 días de incapacidad (Al momento de presentar la demanda ha transcurrido dos años y dos meses).

QUINTA: Condenar en consecuencia de la anterior declaración a **LA NACION INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS, LA NACION POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA, LA NACION MINISTERIO DE TRANSPORTE Y DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA y PISA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A.**, como reparación del daño antijurídico relacionado, a pagar a **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ**, (Victima del accidente), por concepto de perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante futuro los cuales se estiman como mínimo en la SUMA CIENTO VEINTICUATRO MILLONES CIENTO ONCE MIL DOSCIENTOS VEINTIDOS PESOS (\$124.111.222,00) que corresponden al dinero que obtendría mi procurado en su vida laboral (62 años de edad) durante 288 meses, quien era el que brindaba la única fuente de ingreso y apoyo económico para sus sustento y el de su familia.

SEXTA: La condena respectiva será indexada, actualizada de conformidad con lo previsto en el art. 187 inciso final del C.C.A.(Ley 1437 de 2011), aplicando en la liquidación la variación promedio mensual del índice de precios al consumidor, desde la fecha de ocurrencia de los hechos hasta la de ejecutoria del correspondiente fallo definitivo y su pago efectivo por la entidad condenada y de conformidad con las fórmulas que para el efecto ha establecido o establezca el Honorable Consejo de Estado.

SÉPTIMA: Que, como consecuencia de la anterior declaración, se condene a **LA NACION INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS, LA NACION POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA, LA NACION MINISTERIO DE TRANSPORTE Y DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA y PISA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A.**, a pagar a mis mandantes: como reparación del daño antijurídico relacionado, a pagar a **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ**, (Victima del accidente), **MARCIA LORENA TORRES ARIAS** (compañera permanente de Jose Bernardo), **CAROLAIN BETANCUR MEJIA** (hija menor de Jose Bernardo) y **KAREN BETANCUR MEJIA** (hija menor de Jose Bernardo) representadas por su padre, el valor de la indemnización que le corresponde por los perjuicios y daños ocasionados de conformidad con lo establecido en nuestra normatividad civil, perjuicios tanto de orden patrimonial como extrapatrimonial, así:

Para JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ.

Perjuicios patrimoniales			Perjuicios extra patrimoniales		
Daño Emergente Consolidado	Lucro Cesante Consolidado	Lucro Cesante Futuro	Daño moral	Daño a la vida de relación	Total
-0-	\$31.129.875,00	\$124.111.222,00	\$64.435.000,00	\$64.435.000,00	\$282.056.860,00

Para MARCIA LORENA TORRES ARIAS.

Perjuicios patrimoniales			Perjuicios extra patrimoniales		
Daño Emergente Consolidado	Lucro Cesante Consolidado	Lucro Cesante Futuro	Daño moral	Daño a la vida de relación	Total
-0-	-0-	-0-	\$64.435.000	\$64.435.000	\$128.870.000

Para KAREN BETANCUR MEJIA.

Perjuicios patrimoniales			Perjuicios extra patrimoniales		
Daño Emergente Consolidado	Lucro Cesante Consolidado	Lucro Cesante Futuro	Daño moral	Daño a la vida de relación	Total
-0-	-0-	-0-	\$64.435.000	\$64.435.000	\$128.870.000

Para CAROLAIN BETANCUR MEJIA.

Perjuicios patrimoniales			Perjuicios extra patrimoniales		
Daño Emergente Consolidado	Lucro Cesante Consolidado	Lucro Cesante Futuro	Daño moral	Daño a la vida de relación	Total
-0-	-0-	-0-	\$64.435.000	\$64.435.000	\$128.870.000

OCTAVA: La condena respectiva será indexada, actualizada de conformidad con lo previsto en el artículo 187 inciso final del C.P.C.A., aplicando en la liquidación la variación promedio mensual del índice de precios al consumidor, desde la fecha de ocurrencia de los hechos hasta la ejecutoria del correspondiente fallo definitivo y su pago efectivo pro la entidad condenada y de conformidad con las fórmulas que para tal efecto ha establecido el Consejo de estado.

NOVENO: Se condene en costas, agencias en derecho a la parte demandada conforme al art 188 de la ley 1437 de 2011.

**FUNDAMENTOS DE DERECHO DE LAS PRETENSIONES DAÑO
ANTI JURIDICO COMO FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD DEL
ESTADO**

RELACION DE CAUSALIDAD

.- LA NACION, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS INVIAS es responsable por ser la vía de orden nacional, siendo esta entidad la encargada del mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial. Está adscrito al Ministerio de Transporte y en conjunto elaboran los planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento,

rehabilitación y conservación en el sector de Infraestructura; Sobre su responsabilidad, me permito transcribir el siguiente aparte jurisprudencial:

OBLIGACION DE LOS MUNICIPIOS EN RELACION CON LAS VIAS DEL ORDEN NACIONAL No es obligación de los municipios realizar el mantenimiento y la señalización de las vías del orden nacional que atraviesen el perímetro urbano de una ciudad sino del INVIAS/ -
OBLIGACION DE LOS MUNICIPIOS EN RELACION CON LAS VIAS DEL ORDEN NACIONAL La obligación de los municipios, sobre las vías nacionales, es de realizar las obras estructurales requeridas para su debido funcionamiento que es diferente a la realización de obras relacionadas con el mantenimiento o la señalización de la vía, actividad legalmente atribuida al INVIAS.

"El Consejo de Estado, en una reciente sentencia tuvo la oportunidad de referirse al marco obligacional y legal que surge cuando una vía es nacional y atraviesa el perímetro urbano de una ciudad, en cuanto a su mantenimiento, conservación y señalización. En el caso comentado se trataba de analizar la responsabilidad del INVIAS porque para ese entonces adelantaba obras tendientes a la reparación de la capa asfáltica de la Avenida Simón Bolívar de Buenaventura, por lo que por ese aspecto se dio por demostrado que se trataba de una vía nacional y que era urbana, por lo que el mantenimiento de la misma era de responsabilidad del INVIAS, entidad que convocó al Municipio de Buenaventura, dado que el hecho sucedió dentro del perímetro urbano de la Ciudad de Buenaventura. Concluyó el Consejo de Estado que no es responsabilidad del Municipio asumir las funciones propias del INVIAS y que el Municipio sólo responde en el evento en que realice intervenciones en la vía con el objetivo de adecuarla a las necesidades de la vida municipal. En efecto, Con Ponencia de ENRIQUE GIL BOTERO, de fecha 22 de julio del 2009, expediente 16333, se dijo: 7.1. En primer lugar, señaló el INVIAS que, considerando que el kilómetro 5 de la Av. Simón Bolívar -ubicado frente al SENA- estaba ubicado en el perímetro urbano del municipio, su mantenimiento y señalización era responsabilidad del ente territorial, según lo dispuesto en la letra d) del art. 1 del decreto 80 de 1987 y el art. 113 del decreto 1809 de 1990 -antes citado-. Al respecto se tiene la certificación expedida por el Jefe de la Oficina Jurídica de la alcaldía de Buenaventura, el 23 de junio de 1998, "el tramo del kilómetro 5 frente al SENA de la Avenida Simón Bolívar, es zona urbana" -fl. 70, cdno. 3-. No obstante, la letra d) del art. 1 del decreto 80 de 1987 no atribuye a los municipios el mantenimiento y la señalización de las vías nacionales,

pues prescribe, expresamente, que los municipios tienen la obligación de "adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano de conformidad con las necesidades de la vida municipal". A su vez, el Diccionario de la Real Academia de la Lengua define el verbo "adecuar" como: "Proporcionar, acomodar, apropiar algo a otra cosa". En efecto, la norma regula aquella situación fáctica en la que una vía nacional se ubica en el perímetro urbano de un municipio, situación que le exige, eventualmente, intervenir en que consiste el "perímetro urbano", para lo que es preciso acudir al art. 31 de la ley 388 de 1997 expresa al respecto: la vía en su estructura o realizar las obras que demande a efectos de acomodarla o adecuarla a las exigencias propias del área o perímetro urbano. Así mismo, es trascendental, a efectos de establecer el alcance de la obligación de adecuación de esas vías nacionales, determinar "Suelo urbano. Constituyen el suelo urbano, las áreas del territorio distrital o municipal destinadas a usos urbanos por el plan de ordenamiento, que cuenten con infraestructura vial y redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado, posibilitándose su urbanización y edificación, según sea el caso. Podrán pertenecer a esta categoría aquellas zonas con procesos de urbanización incompletos, comprendidos en áreas consolidadas con edificación, que se definan como áreas de mejoramiento integral en los planes de ordenamiento territorial. "Las áreas que conforman el suelo urbano serán delimitadas por perímetros y podrán incluir los centros poblados de los corregimientos. En ningún caso el perímetro urbano podrá ser mayor que el denominado perímetro de servicios públicos o sanitario." -Resalta la Sala- Como puede observarse, el área urbana es catalogada como tal, en razón a sus particularidades, a las cuales debe acomodarse o adecuarse la respectiva vía nacional ubicada en su perímetro, y fue eso, precisamente, lo que previó la norma en comento. Siendo así, por el hecho de que la vía cuente con esa naturaleza y, por tanto, sea responsabilidad del INVIAS, no impide que el municipio la intervenga y adelante las obras o adecuaciones estructurales necesarias para garantizar el normal funcionamiento de la "vida municipal". Los conceptos anteriores ofrecen claridad en cuanto a la obligación de los municipios en relación con las vías del orden nacional que traspasan o se ubican en el perímetro o suelo urbano, toda vez que, cuando el art. 1 en su letra d) del decreto 80 de 1987 les impone la obligación de adecuar o acomodar la estructura de las vías o carreteras nacionales según las necesidades de la "vida municipal", hace referencia a la realización de las obras requeridas para el debido funcionamiento del municipio, esto es, para la correcta prestación de los distintos servicios públicos -entre ellos los domiciliarios-, también para garantizar la movilidad vehicular y peatonal en la zona y, así, facilitar la urbanización y edificación. Según lo anterior,

consecuencialmente, cuando el municipio, en desarrollo de las actividades necesarias para la adecuación de la vía nacional, cause un daño antijurídico, el ente territorial responderá. Es claro que el art. 1 en su letra d) del decreto 80 de 1987 otorga a los municipios la obligación de realizar, sobre las vías nacionales, las obras estructurales requeridas para su debido funcionamiento como ente territorial, aspecto que en todo caso requiere la intervención física de la carretera; sin embargo, ese deber no conlleva la realización de obras relacionadas con el mantenimiento o la señalización de la vía, pues estas son actividades atribuidas, legalmente, al INVIAS, entidad que, incluso, en el presente caso, certificó que la conservación, mantenimiento y señalización de la Av. Simón Bolívar de Buenaventura -vía nacional- era su responsabilidad -fls. 4 y 5, cdno. 5-. Bajo esta perspectiva, se observa que la norma otorga a los municipios la obligación y/o potestad de adecuar o acomodar las vías nacionales de acuerdo con sus necesidades, a efectos de garantizar la prestación de los servicios públicos, situación que exige la construcción de diferentes redes físicas -alcantarillado, acueducto, etc.-; de regular la circulación vehicular o peatonal en la zona, integrando o facilitando la convexidad de esa vía con las demás del orden municipal -construyendo cruces viales y puentes peatonales-; facilitar la urbanización y edificación en determinada área; entre otras actividades con similar finalidad y que no están relacionadas con la construcción, el mantenimiento o la señalización de una vía nacional. Sin embargo, no puede entenderse que dicha obligación de adecuar o acomodar signifique el mantenimiento, sostenimiento o la señalización de la respectiva vía nacional. Efectivamente, y teniendo claridad sobre el concepto y alcance de la obligación de "adecuar", es preciso considerar sus diferencias frente a las actividades relacionadas con el "mantenimiento", vocablo que define, en lo pertinente, el mismo Diccionario de la Real Academia de la Lengua como el "Conjunto de operaciones y cuidados necesarios para que instalaciones, edificios, industrias, etc., puedan seguir funcionando adecuadamente". Este concepto ratifica lo expuesto supra, en el sentido de que, la obligación de mantenimiento se establece a efectos de garantizar el funcionamiento apropiado de la vía, la cual, en todo caso, está al servicio de los entes territoriales. En el mismo sentido, en cuanto a la obligación de señalización de la vía, se concluye que, sumado a que no se trata de una actividad de "adecuación", tampoco es "estructural", por ende, no cumple con las condiciones impuestas por la norma a efectos de que su cumplimiento sea responsabilidad de los entes territoriales. En conclusión, el argumento propuesto por la entidad recurrente no es válido, pues no es obligación de los municipios realizar las actividades correspondientes al mantenimiento o señalización de las vías del orden nacional, por tanto, frente al caso

concreto, no puede imputarse la responsabilidad del daño antijurídico al municipio de Buenaventura por este aspecto, pues ni siquiera existía un deber jurídico previo en tal sentido." Negrillas por fuera del texto. Así las cosas, si bien es cierto que INVIAS, tenía el mantenimiento, conservación y señalización de esa vía urbana, cuestión que nadie ha puesto en duda y de lo cual existe certeza con el informe del C.T.I. en el sentido que se trata de la vía panamericana que atraviesa la Ciudad de Popayán, asunto muy diferente es la responsabilidad cuando se adelantan obras por parte de otras entidades públicas o privadas con un objetivo distinto a los cometidos funcionales del INVIAS".

.- EL **MINISTERIO DE TRANSPORTE** es responsable por ser la vía de orden nacional, siendo esta entidad la responsable de ordenar las actividades de la infraestructura (carreteras, los puertos en los ríos y mares los aeropuertos y las vías férreas), el transporte y el tránsito en el país, además de que a esta entidad, está adscrita el Instituto Nacional de Vías "INVIAS", y en le asiste la misma responsabilidad que aquella.

.- EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA es responsable en virtud del convenio interadministrativo 583 del 14 agosto 1992, celebrado por este ente Territorial con el hoy EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS INVIAS, organismo adscrito al Ministerio de Transporte; En consecuencia y en virtud a que esta vía, en donde ocurrió el accidente de mi procurado, le fue cedida al ente territorial a través del convenio interadministrativo 583 de 1992, este asume las obligaciones, deberes y responsabilidades que recaigan, durante el periodo comprendido entre 14 de agosto de 1992 y el y el 24 de octubre de 2013 y hasta el momento presente inclusive, en INVIAS.

DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA CONTRATO DE CONCESION GM-001 DE DICIEMBRE 30 DE 1993

El corredor vial Buga – Tuluá - La Paila, pertenece a la red vial nacional, quien en su momento (1992) se encontraba bajo custodia del Fondo Vial, hoy Instituto Nacional de Vías INVIAS; por lo anterior el gobierno nacional mediante Convenio Interadministrativo No. 583 suscrito el 14 de agosto de 1992 entre el Fondo Vial Nacional, y el Departamento del Valle del Cauca acuerdan que éste último "... debe realizar la construcción, conservación,

mantenimiento, explotación y operación de la segunda calzada que une las ciudades de Buga-Tuluá-La Paila, y la rehabilitación, conservación, mantenimiento, explotación y operación de la calzada existente que une las ciudades de Buga-Tuluá-La Paila, de acuerdo con las especificaciones técnicas y parámetros técnicos, jurídicos, fiscales y presupuestales que señale para tal efecto el Fondo Vial nacional y bajo la supervisión del mismo. El Departamento realizará el objeto del presente convenio a través de contrato de obra pública por el sistema de concesión...", (Clausula Primera Convenio 583 de Agosto 14 de 1992.)

El Departamento del Valle del Cauca, a través de la Gerencia de Macroproyectos Estratégicos, hoy Secretaria de Macroproyectos de Infraestructura y Transporte adelantó con la firma DICONSULTORIA LTDA (1992-1993) los estudios técnicos del anteproyecto para la construcción de la carretera doble calzada Buga-Tuluá-La Paila, prevista a realizarse mediante un contrato de concesión, con el siguiente alcance:

- Anteproyecto geométrico de la nueva calzada.
- Estudio de Transito.
- Diseño de las Intercesiones viales a desniveles en 20 sectores específicos.
- Estudio socio-económico y financiero del proyecto.
- Evaluación financiera y montaje de modelos de sensibilidad para construcción por el sistema de concesión.
- Geología y Geomorfología del Corredor Vial.
- Geotecnia, investigaciones de suelos, diseño de pavimentos, análisis de fuentes de materiales, pruebas geofísicas y perforaciones para estudio de fundaciones.
- Diseño estructural de 25 pasos elevados.
- Censo de predios y definición de áreas afectadas para adquisición.
- Estudio de impacto ambiental y propuesta paisajística.
- Elaboración de especificaciones técnicas y Reglamento de la Concesión, servicios complementarios de la vía.
- Determinación de cantidades y costos de la obra.
- Preparación del aspecto técnico de los pliegos de condiciones de la Licitación para la concesión.

- Asesoría a la Gerencia de Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura en el proceso de la Licitación.

La doble calzada Buga-Tuluá-La Paila-La Victoria, se encuentra concesionada mediante contrato No. GM 001 de Diciembre 30 de 1993; el proyecto de concesión en el año 1993 inicialmente contempló el tramo vial Buga-Tuluá-La Paila, por un plazo de 180 meses, el cual pertenece a las concesiones de primera generación, que se enfocaron primordialmente a las labores de rehabilitación y ampliación de calzadas(3 CONPES 3045 de Agosto 17 de 1999) . De los 180 meses, 166 corresponden a la etapa de operación. Posteriormente en el año 1996 mediante acta modificatoria No. 3 de marzo 12, la etapa de operación fue adicionada en 60 meses; el 7 de noviembre de 2006, mediante acta de adición y modificación S/N, se incluyó el tramo La Paila – La Victoria y de igual manera fue ampliada la etapa de operación en 228 meses Incluido 28 meses la etapa de construcción. Actualmente el contrato se encuentra en ejecución, cuyo plazo está prevista su finalización en el año 2033. Las concesiones de primera generación a la cual pertenece Buga-Tuluá-La Paila, de acuerdo a diagnóstico realizado mediante CONPES 3045 de Agosto 17 de 1999, presentaron las siguientes deficiencias:

- Se adjudicaron con estudios Fase II4
- No existen estudios de tráfico suficientes.
- No se establecieron fechas máximas para la adquisición de predios y licencias ambientales.
- La repartición de riesgos poco clara.
- Gran incertidumbre por el manejo presupuestal de la entidad.
- Garantías de tráfico durante toda la vida del proyecto sobre el tráfico estimado.
- Garantías sin mecanismo de liquidez.

El contrato de concesión GM-001 de 1993 inició su ejecución en un periodo donde las acciones en materia de reforma administrativa del Estado en la década de los noventa en Colombia, que tuvieron lugar por medio de la Constitución de 1991, se orientaron hacia el aumento en la capacidad de la administración pública sujeta a la modernización, logro de eficiencia y control de gestión en sus entidades como factores relevantes para la transformación de la realidad nacional, permitiendo el trabajo colaborativo entre el Estado y el sector privado en función de un Estado Regulador. Así las cosas en el año 1993, el Congreso de la República expidió las siguientes leyes:

- **Ley 80 de Octubre 28 de 1993**, "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública Estatuto de la Contratación Pública".
- **Ley 99 de Diciembre 22 de 1993**, "Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones.
- **Ley 105 de Diciembre 30 de 1993**, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones".
- **Decreto 111 de enero 15 de 1996**, "Por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el estatuto orgánico del presupuesto".

La doble calzada Buga - Tuluá - La Paila - La Victoria, es una de las vías más importante en el Departamento del Valle del Cauca, constituyéndose en el principal sistema vial que conecta el Valle del Cauca con el resto del país e incluso con los países de América del Sur.

PISA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A. por ser el concesionario de esta vía departamental y además el encargado del mantenimiento de la misma, en virtud del contrato de concesión No GM 001 de 1993. Esta entidad, en virtud del convenio GM 001 DE 1993, debe asumir en las mismas condiciones que el Departamento del Valle, los deberes, responsabilidades y obligaciones, que a su turno esta asumió en virtud del convenio Interadministrativo No 583 del 14 de agosto de 1992, celebrado con Invias.

EL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO 583 DEL 14 DE AGOSTO DE 1992 CON EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA.

el Instituto Nacional de Concesiones INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, celebró con LA GOBERNACION DEL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA el CONVENIO INTERADMINISTRATIVO DE COOPERACION INSTITUCIONAL el 26 de octubre de 2006 y su adicional No. 1 de 18 de abril de 2007, de conformidad con los siguientes antecedentes:

Que el FONDO VIAL NACIONAL, hoy INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS-, celebró con el Departamento del Valle del Cauca, el Convenio interadministrativo 583 del 14 de agosto de 1992, por medio del cual el Departamento se obligó por su cuenta y riesgo para con el Fondo Vial Nacional, hoy INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS-, a realizar la construcción, conservación, mantenimiento, explotación y operación de la segunda calzada de la vía Buga-Tuluá-La Paila y la conservación, mantenimiento, explotación y operación de la calzada existente, a través de contrato de obra pública por el sistema de concesión.

La vía de orden nacional que de Tuluá conduce a Buga, está a cargo del El Departamento del Valle del Cauca y este a su vez celebró contrato de obra pública por el sistema de concesión, con la firma de Proyectos de Infraestructura S.A. PISA, para la construcción y explotación de la segunda calzada de la vía que une a Buga, Tuluá, la Paila.

LA NACION, POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA porque son las encargadas del tránsito en las vías de orden nacional,

Conforme al relato de los hechos relevantes, se observa claramente que procede una acción indemnizatoria administrativa reclamable por la vía de la REPARACIÓN DIRECTA, conforme a la ley y la responsabilidad patrimonial del Estado, Veamos:

Principio de legalidad sobre el hacer de la Administración en algunas materias de tránsito y sobre la conducta de los particulares:

Se hará referencia, de una parte, a las funciones legales y administrativas **sobre la vigilancia y control en el cumplimiento de las disposiciones de tránsito en las vías públicas**, a cargo de las entidades públicas demandadas y, de otra parte, a las disposiciones regulatorias de la conducta de los particulares en relación **con el uso de dichas vías**.

ESTATUTO NACIONAL DE TRANSITO

APÍTULO II - AUTORIDADES

Artículo 3°. Autoridades de tránsito. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

El Ministerio de Transporte

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5° de este artículo.

Los agentes de Tránsito y Transporte.

Parágrafo 1°. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Parágrafo 4°. La facultad de autoridad de tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

Parágrafo 5°. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de autoridad de tránsito.

Artículo 4°. Acreditación de formación-programas de seguridad.

Los directores de los organismos de tránsito deberán acreditar formación profesional o experiencia de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o postgrado en la materia. El Gobierno Nacional reglamentará la formación técnica, tecnológica o profesional que deberá acreditarse para ser funcionario o autoridad de tránsito.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad.

Parágrafo 2°. Los cuerpos especializados de Policía de tránsito urbano y Policía de Carreteras de la Policía Nacional y los cuerpos especializados de agentes de policía de tránsito dependientes de los organismos de tránsito departamental, metropolitano, distrital y municipal, deberán acreditar formación técnica o tecnológica en la materia.

Artículo 5°. Demarcación y señalización vial. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

De igual manera el Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días calendario posteriores a la sanción de esta ley, todo lo referente a la ubicación y colocación de vallas publicitarias y promocionales, letreros y avisos, sus características y medidas de tal manera que no afecten la visibilidad y concentración del conductor, conforme a lo dispuesto en la Ley 140 de 1994.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial.

Artículo 6°. Organismos de tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

- a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
- b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;
- c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
- d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;
- e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

Parágrafo 1°. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código.

Parágrafo 2º. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos.

Parágrafo 3º. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.

Artículo 7º. Cumplimiento régimen normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación.

Parágrafo 1º. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

Parágrafo 2º. La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115 de 1994.

Parágrafo 3º. El Ministerio de Transporte contribuirá al desarrollo y funcionamiento de la Escuela Seccional de Formación y

Especialización en Seguridad Vial.

Parágrafo 4º. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.

¶

¿Cuál es el fundamento legal que ampara a los reguladores de tránsito o agentes de tránsito?

El Agente de Tránsito es el funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales. En el artículo 7 de la Ley 769 de 2002 se determina que las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas. Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

¿Qué tipo de capacitación debe recibir un oficial de la policía nacional antes de poder cumplir sus funciones como agente regulador de tránsito?

La Ley 769 de 2002, establece en su parágrafo 2º que los cuerpos especializados de Policía de Tránsito urbano y Policía de Carreteras de la Policía Nacional y los cuerpos especializados de agentes de tránsito dependientes de los organismos de tránsito departamental, metropolitano distrital y municipal, deberán acreditar formación técnica o tecnológica en la materia. Así mismo el Parágrafo 2º del artículo 7 establece que la Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115 de 1994.

¿Quién es un agente de tránsito?

De acuerdo al artículo 2º del Código Nacional de Tránsito Ley 769 del 200 se define Agente de tránsito como: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Me permite citar un pequeño aparte de concepto que en caso similar emitió la sala de consulta y servicio civil

"SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL

Consejero ponente: **AUGUSTO HERNÁNDEZ CONSEJO DE ESTADO
BECERRA**

Bogotá D. C., veintiuno (21) de septiembre de dos mil once (2011)

Radicación numero: 11001-03-06-000-2010-00097-00(2034)

Actor: **MINISTERIO DEL INTERIOR Y DE JUSTICIA**

Referencia: Competencia y jurisdicción de las autoridades de tránsito.

I. LA CONSULTA

El Ministerio del Interior y de Justicia, a solicitud del Doctor Juan Carlos Granados Becerra, Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, solicita a la Sala concepto sobre la jurisdicción y competencia de las autoridades de Tránsito de acuerdo con lo dispuesto en la ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre, y la ley 1310 de 2009 aplicable a las autoridades de tránsito en el ámbito territorial.

1. Organización institucional de los servicios de tránsito a cargo del Estado

1.1 Autoridades y organismos de tránsito

De acuerdo con el artículo 3° de la ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", [modificado por el art. 2° de la ley 1383 de 2010](#), son autoridades de tránsito: el Ministerio de Transporte; los Gobernadores y los Alcaldes; los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital; la Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de

tránsito urbano y policía de carreteras; los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial; la Superintendencia General de Puertos y Transporte, las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o. de este artículo y los agentes de Tránsito y Transporte.¹

Las funciones de las autoridades son “de carácter regulatorio y sancionatorio”, prescribe el artículo 7° de la ley 769 de 2002, el cual agrega que “velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público” y que sus acciones deben estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

¹ Esta enumeración ha sido reiterada por el artículo 2° de la ley 1310 de 2010, conforme al cual es Autoridad de Tránsito y Transporte “Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al artículo 3° de la Ley 769 de 2002.” ...”

LEY 769 DE 2002

(Agosto 6)

"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

LEY 769 DE 2002

(Agosto 6)

"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

PODER PÚBLICO - RAMA LEGISLATIVA

[Ver Exposición de Motivos, Ley 769 de 2002, Ver Fallo del Consejo de Estado 796 de 2011](#)

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

Principios

ARTÍCULO 1°. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. [Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010.](#) Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

CAPITULO II.

AUTORIDADES.

ARTÍCULO 3°. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Modificado por el art. 2, Ley 1383 de 2010. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

El Ministerio de Transporte

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o. de este artículo.

Los agentes de Tránsito y Transporte.

PARÁGRAFO 1o. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

PARÁGRAFO 2o. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3o. Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

PARÁGRAFO 4o. La facultad de autoridad de tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

PARÁGRAFO 5o. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de autoridad de tránsito.

ARTÍCULO 6°. *Organismos de tránsito.* Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:

- a) Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito;
- b) Los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito;
- c) Las secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana de su respectivo municipio y los corregimientos;
- d) Las secretarías distritales de tránsito dentro del área urbana de los distritos especiales;
- e) Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

PARÁGRAFO 1o. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código.

PARÁGRAFO 2o. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera a del perímetro urbano de los municipios y distritos.

PARÁGRAFO 3o. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito. Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-568 de 2003

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.

ARTÍCULO 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación.

PARÁGRAFO 1o. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial Nacional.

PARÁGRAFO 2o. La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en concordancia con la Ley 115 de 1994.

PARÁGRAFO 3o. El Ministerio de Transporte contribuirá al desarrollo y funcionamiento de la Escuela Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial.

PARÁGRAFO 4o. Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes, con la facultad para la policía de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.

TITULO III.

NORMAS DE COMPORTAMIENTO.

CAPITULO I.

REGLAS GENERALES Y EDUCACIÓN EN EL TRÁNSITO.

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice,

perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 130. GRADUALIDAD. Las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción. Para este efecto se tendrá en consideración el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas. En caso de fuga se duplicará la multa.

ARTÍCULO 131. MULTAS. Modificado por el art. 21, Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente: Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

LEY 769 DE 2002

(Agosto 6)

"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

CAPITULO II.

AUTORIDADES.

ARTÍCULO 3°. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Modificado por el art. 2, Ley 1383 de 2010. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

El Ministerio de Transporte

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o. de este artículo.

Los agentes de Tránsito y Transporte.

PARÁGRAFO 1o. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

PARÁGRAFO 2o. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3o. Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

PARÁGRAFO 4o. La facultad de autoridad de tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

PARÁGRAFO 5o. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de autoridad de tránsito.

TITULO III.

NORMAS DE COMPORTAMIENTO.

CAPITULO I.

REGLAS GENERALES Y EDUCACIÓN EN EL TRÁNSITO.

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

ITULO IV

SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS

CAPITULO I

SANCIONES

ARTÍCULO 122. TIPOS DE SANCIONES. Modificado por el art. 20, Ley 1383 de 2010. Las sanciones por infracciones del presente Código son:

Amonestación.

Multa.

Suspensión de la licencia de conducción.

Suspensión o cancelación del permiso o registro.

Inmovilización del vehículo.

Retención preventiva del vehículo.

Cancelación definitiva de la licencia de conducción.

ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio o

CAPITULO II

SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO

ARTÍCULO 130. GRADUALIDAD. Las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción. Para este efecto se tendrá en consideración el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas. En caso de fuga se duplicará la multa.

ARTÍCULO 131. MULTAS. Modificado por el art. 21, Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente: Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

ARTÍCULO 135. PROCEDIMIENTO. Modificado por el art. 22, Ley 1383 de 2010. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:

Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los tres (3) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DEL ESTADO

La reglamentación en referencia de tránsito y transporte debe guardar conexidad con la realidad urbana que es su objeto, lo cual no es más que el reconocimiento del principio de coherencia del derecho.

De esta manera, aquellos vehículos cuya fuerza motriz proviene de las potencias animales, también son objeto de regulación por parte del Estado. Su influencia en la dinámica diaria de la circulación resulta evidente: ocupan un lugar en la vía pública, desarrollan niveles menores de velocidad, manipulan fuerzas físicas de diferente entidad, con grados determinados de maniobrabilidad y generan impacto ambiental. La conducción de estos vehículos tiene entonces un efecto en los derechos de terceros y, sobre todo, un resultado concreto en la obtención de niveles óptimos de seguridad, comodidad y salubridad del espacio público, que no son más que manifestaciones del interés general.

Ya que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en esta relación, también es lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se afectan el interés general y los derechos de terceros. En otras palabras, es el Estado, por medio de la ley, quien debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas.

En este orden de ideas, la potestad sancionatoria de la administración adquiere especial significado, no como una fuente de ingresos para el Estado, sino como un medio idóneo para garantizar los derechos individuales de las personas y los intereses colectivos de la sociedad. Su objeto y su fin son básicamente preventivos, tuitivos y formativos, de modo tal que quienes conducen vehículos valoren el riesgo al que se están exponiendo y al que exponen a terceros, tanto a nivel moral como patrimonial, así como la incidencia de esa actividad en el goce y disfrute común de la tranquilidad y seguridad ciudadanas, el medio ambiente y el espacio público, entre otros valores jurídicos que pueden verse afectados con un comportamiento imprudente de su parte. Aquí conviene recordar lo expresado por la Corte en cuanto a que:

El legislador adoptó el Código Nacional de Tránsito Terrestre con el fin de regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros,

conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas (Art. 1º Ley 769/02).

El objetivo central de dicha regulación es el de garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, así como la preservación de un ambiente sano con la protección del uso común del espacio público. En este sentido, es evidente que las normas que lo integran tienen relación directa con los derechos de los terceros y con el interés público, pues éstos son los conceptos que principalmente se ven involucrados en la ecuación vía - persona - vehículo.

Es claro que si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal provocaría la accidentalidad constante de sus elementos y el medio ambiente no resistiría la ausencia de una normatividad que reglamentare la emisión de gases tóxicos por parte de los automotores, para poner sólo los ejemplos más evidentes. Fines tan esenciales al Estado como la prosperidad general y la convivencia pacífica (Art. 2º C.P.) serían irrealizables si no se impusieran normas de conducta claras y precisas para el ejercicio del derecho de circulación.

En la presente acción es responsable la nación, esta ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA [Artículo 140 del Código Contencioso Administrativo; Ley 270/1996 Art. 65, 66, 67, 68, 69], busca la reparación integral por los DAÑOS MATERIALES, MORALES Y DE VIDA DE RELACIÓN causado a mi poderdante.

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE LESIONES PERSONALES

La reparación del daño moral en caso de lesiones tiene su fundamento en el dolor o padecimiento que se causa a la víctima directa, familiares y demás personas allegadas. Para el efecto se fija como referente en la liquidación del perjuicio moral, en los eventos de lesiones, la valoración de la gravedad o levedad de la lesión reportada por la víctima. Su manejo se ha dividido en seis (6) rangos:

Deberá verificarse la gravedad o levedad de la lesión causada a la víctima directa, la que determinará el monto indemnizatorio en salarios mínimos. Para las víctimas indirectas se asignará un porcentaje de acuerdo con el nivel de relación en que éstas se hallen respecto del lesionado, conforme al cuadro. La gravedad o levedad de la lesión y los correspondientes niveles se determinarán y motivarán de conformidad con lo probado en el proceso.

Nivel No. 1. Comprende la relación afectiva, propia de las relaciones conyugales y paterno- filiales o, en general, de los miembros de un mismo núcleo familiar (1er. Grado de consanguinidad, cónyuges o compañeros permanentes). Tendrán derecho al reconocimiento de 100 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 50%; a 80 SMLMV en los eventos en que la gravedad de la lesión sea igual o superior al 40% e inferior al 50%; a 60 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 30% e inferior al 40%; a 40 SMLMV si la gravedad de la lesión es igual o superior al 20% e inferior al 30%; a 20 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 10% e inferior al 20% y, por último, a 10 SMLMV en los eventos en que la gravedad de la lesión sea igual o superior a 1% e inferior al 10%.

Nivel No. 2. Donde se ubica la relación afectiva, propia del segundo grado de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos). obtendrán el 50% del valor adjudicado al lesionado o víctima directa, de acuerdo con el porcentaje de gravedad de la lesión, como se describe: tendrán derecho al reconocimiento de 50 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 50%; a 40 SMLMV en los eventos en que la gravedad de la lesión sea igual o superior al 40% e inferior al 50%; a 30 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 30% e inferior al 40%; a 20 SMLMV si la gravedad de la lesión es igual o superior al 20% e inferior al 30%; a 10 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 10% e inferior al 20% y, por último, a 5 SMLMV en los eventos en que la gravedad de la lesión sea igual o superior a 1% e inferior al 10%.

Nivel No. 3. Está comprendido por la relación afectiva propia del tercer grado de consanguinidad o civil. Adquirirán el 35% de lo correspondiente a la víctima, de acuerdo con el porcentaje de gravedad de la lesión, como se indica: tendrán derecho al reconocimiento de 35 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 50%; a 28 SMLMV en los eventos en que la gravedad de la lesión sea igual o superior al 40% e inferior al 50%; a 21 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 30% e

inferior al 40%; a 14 SMLMV si la gravedad de la lesión es igual o superior al 20% e inferior al 30%; a 7 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 10% e inferior al 20% y, por último, a 3,5 SMLMV en los eventos en que la gravedad de la lesión sea igual o superior a 1% e inferior al 10%.

Nivel No. 4. Aquí se ubica la relación afectiva propia del cuarto grado de consanguinidad o civil. Se reconocerá el 25% de la indemnización tasada para el lesionado, de acuerdo con el porcentaje de gravedad de la lesión, como se señala: tendrán derecho al reconocimiento de 25 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 50%; a 20 SMLMV en los eventos en que la gravedad de la lesión sea igual o superior al 40% e inferior al 50%; a 15 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 30% e inferior al 40%; a 10 SMLMV si la gravedad de la lesión es igual o superior al 20% e inferior al 30%; a 5 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 10% e inferior al 20% y, por último, a 2,5 SMLMV en los eventos en que la gravedad de la lesión sea igual o superior a 1% e inferior al 10%.

Nivel No. 5. Comprende las relaciones afectivas no familiares (terceros damnificados). Se concederá el 15% del valor adjudicado al lesionado, de acuerdo con el porcentaje de gravedad de la lesión, como se presenta: tendrán derecho al reconocimiento de 15 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 50%; a 12 SMLMV en los eventos en que la gravedad de la lesión sea igual o superior al 40% e inferior al 50%; a 9 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 30% e inferior al 40%; a 6 SMLMV si la gravedad de la lesión es igual o superior al 20% e inferior al 30%; a 3 SMLMV cuando la gravedad de la lesión sea igual o superior al 10% e inferior al 20% y, por último, a 1,5 SMLMV en los eventos en que la gravedad de la lesión sea igual o superior al 1% e inferior al 10%.

DAÑO MORAL

"...**DAÑO MORAL:** En preservación de la integridad del sujeto de derecho, el resarcimiento del daño moral no es un regalo u obsequio gracioso, tiene por causa el quebranto de intereses protegidos por el ordenamiento jurídico con basamento en el menoscabo de la esfera sentimental y afectiva de la persona, la cual corresponde a la órbita subjetiva, íntima o interna del individuo, el cual debe repararse en causa en procura de una verdadera, justa, recta y eficiente impartición de justicia, compromiso ineludible de todo

juzgador, en consecuencia se estima este daño, según el criterio del Consejo de Estado en 100 salarios mínimos legales vigentes.

DAÑO A LA VIDA DE RELACION O PERJUCIO FISIOLOGICO

En qué consiste el denominado perjuicio fisiológico o de la vida de relación. Desde hace varios años la doctrina y la jurisprudencia producida por los diferentes países ha venido aceptando la indemnización a causa de lo que nosotros llamamos "perjuicio fisiológico" y que ellos llaman "perjuicio a la vida de relación o alteraciones de las condiciones de existencia". ".....particularmente, en la legislación colombiana no existe norma alguna que consagre la indemnización del perjuicio fisiológico o perjuicio a la vida de relación. Sin embargo, los artículos 2341 y 2356 del Código Civil establecen la obligación de indemnizar todos los daños que sean causados dolosa o culposamente, lo que vendría a constituirse en la causa legal del deber de resarcirlos a quien resulte responsable de causar un perjuicio fisiológico o a la vida de relación de una persona. En cuanto se refiere a la doctrina, las obras de más reciente aparición son unánimes en considerar que este tipo de perjuicios debe ser indemnizado y debe tenerse como rubro diferente de los perjuicios materiales y de los morales. Tamayo Jaramillo indica que "la indemnización del perjuicio fisiológico repara la supresión de actividades vitales"⁸ y Martínez Ravé es partidario de "una concepción amplia de los perjuicios fisiológicos", por lo que afirma "que deben ser indemnizados independientemente de los perjuicios materiales y de los morales"⁹. Jurisprudencialmente, en cambio, la situación no ha sido pacífica.... En Colombia, la jurisprudencia tanto de la Corte Suprema de Justicia como la del Consejo de Estado, sostuvieron, durante mucho tiempo, que el daño extra patrimonial estaba constituido únicamente por el daño moral. Hoy ambas corporaciones aceptan la autonomía del perjuicio fisiológico o daño a la vida de la relación y su indemnización. Sin embargo, las reglas de la indemnización plena de éste se han visto menoscabadas debido a la interpretación restrictiva que sobre el punto se ha presentado. En algunas ocasiones el Consejo de Estado –por ejemplo en la sentencia de 13 de junio de 1997– ha manifestado que los perjuicios fisiológicos no tienen una entidad jurídica propia, pues se conforman a la vez de perjuicios materiales y morales. En otras ocasiones, la misma corporación ha dicho que si tienen entidad propia y diferente. En resumen, dada la confusión que subsiste en torno a definir qué es el perjuicio fisiológico o daño a la vida de la relación y 6. Henao, Juan Carlos. Obra citada, págs. 255 y 256. 7.

Tamayo Jaramillo, Javier. Obra citada, pág. 166. 8. Tamayo Jaramillo, Javier. Obra citada, págs. 167 y 168. 9. Martínez Ravé, Gilberto. Obra citada, pág. 238. 116 Criterio jurídico garantista Año 2 - No. 2 - Enero-Junio de 2010 la confusión que se aprecia al tratar de precisar si este es independiente y autónomo o, por el contrario, está contenido en los materiales o en los morales o en ambos, es importante comenzar a aclarar definitivamente la verdadera naturaleza jurídica del citado perjuicio fisiológico o daño a la vida de la relación, a fin de poder conseguir confeccionar un método o mecanismo para hacer efectivo su resarcimiento de manera singular y justa. Este perjuicio se define hoy en día como la disminución de los placeres de la vida, causada por la dificultad o imposibilidad de ejercitar ciertas actividades que son placenteras para el individuo y, en general, la afectación a las relaciones de la persona con los seres que la rodean y con las cosas del mundo. Sea decir que se trata, entonces, de la privación de goces o satisfacciones que la víctima podía esperar de no haber ocurrido la lesión que ha sufrido o de la reducción en la capacidad plena de relacionarse con otros o con las cosas del mundo. Se trata, desde luego, de una alteración en las condiciones de existencia del perjudicado, ya que, aparte de los perjuicios materiales y morales que ha padecido la víctima, "en adelante no podrá realizar otras actividades vitales, que, aunque no producen rendimiento patrimonial, hacen agradable la existencia"¹⁰. Se puede entender, en fin, que el perjuicio fisiológico o a la vida de la relación "es un daño a la vida exterior" del individuo afectado. Así, por ejemplo, quien pierde sus ojos perderá también la posibilidad de contemplar la belleza del paisaje, no podrá disfrutar del placer de la lectura o se le impedirá de todo espectáculo recreativo visual. Igualmente a quien se le despoja de los órganos genitales se le afectará una de las funciones más placenteras cual es la del sexo. La jurisprudencia, especialmente el Consejo de Estado, ha contribuido a definir la noción, perfilando algunas veces incluso su denominación en alcance y contenido, tal como se hizo en sentencia del año 2000: En efecto, el perjuicio aludido (se refiere a la denominación fisiológico) no consiste en la lesión en sí misma, sino en las consecuencias que, en razón de ella, se producen en la vida de relación de quien la sufre. Debe advertirse, adicionalmente, que el perjuicio a que se viene haciendo referencia no alude, exclusivamente, a la posibilidad de gozar de los placeres de la vida, como parece desprenderse de la expresión préjudice dagremente (perjuicio de agrado), utilizada por la doctrina civilista francesa. No todas las actividades que, como consecuencia del daño causado, se hacen difíciles o imposibles, tendrían que ser calificadas de placenteras. ..Resulta, sin duda, más adecuada la expresión daño a la vida de relación, utilizada por la doctrina italiana, la cual acoge plenamente esta

10. Tamayo Jaramillo, Javier. Obra citada, pág. 166. 117 El perjuicio a la vida de relación... corporación. Se advierte, sin embargo, que, en opinión de la Sala, no se trata simplemente de la afectación sufrida por la persona en su relación con los seres que la rodean. Este perjuicio extra patrimonial puede afectar muchos otros lados de su vida, aun los de carácter individual, pero externos, y su relación, en general, con las cosas del mundo. En efecto, se trata, en realidad, de un daño extra patrimonial a la vida exterior; aquél que afecta directamente la vida interior sería siempre un daño moral¹¹. Sea decir ahora, que el perjuicio fisiológico o daño a la vida de relación de una persona, también tiene la característica de ser un perjuicio considerado como el daño o menoscabo a derechos subjetivos extra patrimoniales del sujeto afectado, tal y como puede deducirse lógicamente de todo lo hasta aquí dicho. ."

Por eso dada la inasible naturaleza no patrimonial, debe buscarse "con ayuda del buen sentido y con apoyo en los hechos probados que den cuenta de las **circunstancias personales de los damnificados reclamantes** "una relativa satisfacción para estos últimos proporcionándoles de ordinario una suma de dinero que no deje incólume la agresión, razón por la cual para tal apreciación me remito a lo establecido por el concejo de estado, la cual adopta una tabla para establecer en 6 escalas el grado de gravedad, para este caso, sufrido por mi procurada respecto del daño sufrido en su rodilla izquierda, gravedad esta que será oportunamente probado dentro del proceso.

Se impone al juez entonces la ponderación conforme los principios de la reparación integral la cuantificación del daño a la vida de relación, y el ejercicio de cierta discrecionalidad, que pueda encontrar suficientemente razonable y fundada en las probanzas que en el proceso obren sobre la existencia del perjuicio y su intensidad; en consecuencia se estima este daño, según el criterio de la Corte Suprema de Justicia y como la del Consejo de Estado en 100 salarios mínimos legales vigentes.

PERJUICIOS MATERIALES EN LA MODALIDAD DE LUCRO CESANTE

PARA EL SEÑOR JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ

El lucro cesante pasado o consolidado es aquel capital que se dejó de obtener por la víctima directa desde la época de ocurrido los hechos hasta la fecha de liquidación de la providencia,

respectiva Para el efecto, se utilizarán las fórmulas aplicadas por la Corte suprema de Justicia y el Consejo de Estado:

$$S = \frac{Ra \times (1+i)^n - 1}{i}$$

Donde, S es la suma de indemnización debida, i es la tasa de interés puro mensual, n es el número de meses que comprende el periodo a indemnizar y 1 es una constante matemática.

La tasa de interés parte del límite legal del 6% anual de acuerdo al artículo 2232 del Código Civil, convertido financieramente a mensuales así:

$$\begin{aligned} i &= (1+ip)^n - 1 \\ i &= (1+0.06)^{1/12} - 1 \\ i &= 0.004867 \end{aligned}$$

El monto del lucro cesante futuro, esto es el peculio que la víctima dejó de percibir contado desde el momento de la presente liquidación, se obtendrá utilizando las fórmulas que reiteradamente ha empleado la jurisprudencia de la Corte Suprema y del Consejo de Estado así:

$$S = \frac{R \times (1+i)^n - 1}{i(1+i)^n}$$

Donde, S es el valor que ha de pagarse como anticipo de los perjuicios futuros, R es el ingreso o salario actualizado, i el interés legal puro o técnico mensual (0,004867) y n el número de meses a liquidar.

Ahora, el número de meses para liquidar con relación al lucro cesante futuro, debe partir del límite de vida máximo más bajo entre la víctima directa y quien demuestre dependencia económica frente a ella, lo que se verificará en cada caso mediante las Tablas Colombianas de Mortalidad aprobadas por la Superintendencia Financiera.”

Una vez expuesto lo anterior, materializo la formula, teniendo en cuenta los siguientes valores.

1.- LUCRO CESANTE CONSOLIDADO DE JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ:

Ra	=	Renta actualizada a establecer
Rh	=	Renta histórica \$ 589.500,00 que es el valor del ingreso que ganaba, para la época del accidente de mi procurado, JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ
IPC(final)	=	Es el índice de precios al consumidor al momento de la liquidación, es decir 113,0763 que es el correspondiente a Noviembre de 2015

IPC(inicial)	=	Es el índice de precios al consumidor en el momento que se causa el daño, es decir 103,86718 que es el que correspondió al mes de octubre de 2013.
---------------------	---	--

Actualización de renta

$$RA = RH \frac{\text{IPC final (Fecha de liquidación)}}{\text{IPC inicial (Fecha de erogación)}}$$

$$Ra = Rh \frac{113,0763 \text{ IPC NOVIEMBRE 2015}}{103,86718 \text{ IPC OCTUBRE 2013}}$$

$$Ra = \$ 589.500 (1,0886625) = \$641.767$$

Sumando al Ra el 25% correspondientes a las prestaciones

$$\$641.767 + 25\% = \textbf{\$802.209}$$

Calculo lucro cesante consolidado

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

$$S = Ra \frac{(1+0,004867)^{26} - 1}{0,004867}$$

$$S = \$ 802.209 (27.6451241) = \$ 22.177.167$$

El lucro cesante consolidado o pasado equivale a \$ 22.177.167 más las incapacidades médicas por 433 días por valor de (\$9.082.708) para un total de **(\$31.129.875)**

Lucro cesante futuro para el señor: JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ:
En conclusión su promedio de vida laboral es de 288 meses

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

$$S = Ra \frac{(1,004867)^{288} - 1}{0,004867(1,004867)^{288}} = 0,19099251$$

$$S = \$ 802.209 (154.711830011) = \$124.111.222,00$$

Lucro cesante futuro para JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ: Los perjuicios materiales por concepto de **LUCRO CESANTE FUTURO** los taso en una valor aproximado de (\$122.111.222,00) que corresponden al dinero que obtendría mi procurado en su vida laboral (62 años de edad) durante 288 meses, quien era el que brindaba la única fuente de ingreso y apoyo económico para sus sustento y el de su familia.

JURAMENTO ESTIMATORIO

Conforme el artículo 206 del C.G.P., bajo la gravedad del juramento, hago la estimación de los perjuicios patrimoniales en forma razonada y cierta, en los montos solicitados para el demandante, igualmente efectúo estimación de los perjuicios extrapatrimoniales, aplicando los montos y criterios jurisprudencialmente acogidos y reajustados periódicamente por el concejo de estado; discriminados de la siguiente manera:

1.- Por los daños ocasionados a:

Para **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ.**

Perjuicios patrimoniales			Perjuicios extra patrimoniales		
Daño Emergente Consolidado	Lucro Cesante Consolidado	Lucro Cesante Futuro	Daño moral	Daño a la vida de relación	Total
-0-	\$31.129.875,00	\$124.111.222,00	\$64.435.000,00	\$64.435.000,00	\$282.056.860,00

Para **MARCIA LORENA TORRES ARIAS.**

Perjuicios patrimoniales			Perjuicios extra patrimoniales		
Daño Emergente Consolidado	Lucro Cesante Consolidado	Lucro Cesante Futuro	Daño moral	Daño a la vida de relación	Total

-0-	-0-	-0-	\$64.435.000	\$64.435.000	\$128.870.000
-----	-----	-----	--------------	--------------	---------------

Para KAREN BETANCUR MEJIA.

Perjuicios patrimoniales			Perjuicios extra patrimoniales		
Daño Emergente Consolidado	Lucro Cesante Consolidado	Lucro Cesante Futuro	Daño moral	Daño a la vida de relación	Total
-0-	-0-	-0-	\$64.435.000	\$64.435.000	\$128.870.000

Para CAROLAIN BETANCUR MEJIA.

Perjuicios patrimoniales			Perjuicios extra patrimoniales		
Daño Emergente Consolidado	Lucro Cesante Consolidado	Lucro Cesante Futuro	Daño moral	Daño a la vida de relación	Total
-0-	-0-	-0-	\$64.435.000	\$64.435.000	\$128.870.000

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Invoco como fundamentos de derecho los Arts. 2341, 2347 y 2349 y 2356 del Código Civil; y demás normas aplicables. Sentencia 38430 de 2013 de la Corte Suprema de Justicia (Sala Penal).

CADUCIDAD DE LA ACCION

El artículo 164 # 2 literal i del CPACA, la acción de reparación directa caduca al cabo de dos (2) años, contados a partir del día siguiente al del acaecimiento del hecho, omisión u operación administrativa o de ocurrida la ocupación temporal o permanente del inmueble de propiedad ajena por causa de trabajo público o por cualquier otra causa. En el presente asunto, los hechos ocurrieron el 24 de Octubre de 2013, es decir, dentro del término que contempla el ordenamiento legal.

CARGA DE LA PRUEBA

Como lo ha precisado El Concejo de Estado en varias oportunidades, de acuerdo con el artículo 177 del C.P.C., la carga de la prueba compete a la

parte que alega un hecho o a quien lo excepciona o lo controvierte; por lo tanto, es indispensable demostrar, por los medios legalmente dispuestos para tal fin, los hechos que sirven de fundamento fáctico de la demanda, de modo que la mera afirmación de los mismos no sirve para ello. Así, es necesario establecer cuál es la actividad del ente demandado que guarda el necesario nexo de causalidad con el daño y que permite imputarle responsabilidad a aquél.

PRUEBAS:

Solicito se sirva tener como medios de prueba los siguientes:

TESTIMONIALES

- Willy Fabian Giraldo, con C.C 94.393.289 de Tuluá.
Dirección: Calle 23 # 38-27 B/ Alvernia.
Celular: 3178517215
- Julieth Tatiana Morales Florez, con C.C 1.112.102.278 de Andalucía.
Dirección: manzana 63 casa 7 B/ Bosques de Maracaibo.
Celular: 3173390534
- Zorayda Lema Castro con C.C 66.723.580 de Tuluá.
Dirección: manzana 64 casa 19 B/ Bosques de Maracaibo.
Celular: 3184927055

DOCUMENTALES

Fotocopias auténticas de los siguientes documentos, así:

- HISTORIA CLÍNICA
- Registro fotográfico de las secuelas del accidente.
- Certificación de incapacidades.
- Constancia de accidente de tránsito.
- Derecho de petición.
- Contestación de derecho de petición por el Ministerio de defensa Nacional.
- Copia de licencia de conducción y SOAT.
- Registros civiles de nacimiento de las menores.
- Certificado de constancia de conciliación.
- Certificados de incapacidades de 2015-09-30 al 2018-12-28

- Resultado de la espirometria.

PRUEBA PERICIAL:

Solicito muy comedidamente se nombre perito médico para que se haga la valoración de la gravedad de la lesión del señor JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ.

PETICIÓN ESPECIAL:

Solicito muy amablemente señor Juez, solicitar al demandado GOBERNACIÓN DEL VALLE DEL CAUCA para que aporte Original del Convenio Interadministrativo 583 del 14 de agosto de 1992, CONTRATO N°. 6M001 de 1993 suscrito por el entonces gobernador del valle del cauca CARLOS HOLGUIN SARDI Y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A PISA y el convenio Interadministrativo de Cooperación Institucional N° 001 de 1993, suscrito entre la Gobernación del Valle y PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A; Acta de modificación y adición al contrato de concesión N° 001/93 y su adicional N° 1.

COMPETENCIA

Es usted competente señor Juez por la naturaleza del proceso y por el domicilio del demandado y el trámite de procedimiento Ordinario contemplado en los Artículos 396, 397, 398 y ss. Del Código de Procedimiento Civil.

ANEXOS

Acompaño los siguientes documentos:

- 1o. Poder debidamente conferido al suscrito.
- 2o. Los documentos mencionados en el acápite de las pruebas.
- 3o. Copia de la demanda para el archivo del Juzgado.
- 4o. Copias de la demanda y sus anexos para el traslado a los demandados.

CUANTIA

Estimo el valor de la pretensión en una suma aproximada en **TRESCIENTOS VEINTE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS SESENTA PESOS M/CTE (\$320.666.860,00).**

NOTIFICACIONES

Los demandantes

El señor **JOSE BERNARDO BETANCUR LOPEZ** y su núcleo familiar, en la calle 9ª carrera 17 esquina, # 17-02 piso 2, Barrio Santa Inés de Tuluá (V), Celular: 3168289985.

Al suscrito en mi Oficina ubicada en la Carrera 23 N°. 24-43 Oficina 107, tel. 224 69 39 Celular: 310 505 12 79, email myabogados@hotmail.com en la ciudad de Tuluá (V).

Los demandados

- **LA NACION, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS.**
Dirección: Transversal 59 No 26-60
NIT: 800.215.807-2
Correo electrónico: comunica@invias.gov.co
Conmutador: 7056000
- **PISA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A.**
Calle 10 # 4-47 piso 10 Tel: 0572 485 1596. Cali – Colombia.
- **LA NACION, POLICÍA NACIONAL DE COLOMBIA.**
Dirección: Cra. 1 #33-0 Cali, Valle del Cauca
Teléfono:(2) 4443588
- **LA NACION MINISTERIO DE TRANSPORTE.**
Dirección: Cra. 39 #5D-10 Cali, Valle del Cauca
Teléfono:(2) 5536464
- **DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA.**
Dirección: esquina Avenida 6 / carrera 8, Cl. 10 Cali, Valle del Cauca
Teléfono: 322 5403370

Del señor Juez,
Atentamente,



FRANCISCO ANTONIO ZULETA GAMBOA
C.C. 6.227.106 Candelaria – Valle
T.P. No. 140.902 del C.S.J.

