

RV: Expediente: 11001333603520130047400 - Contestación miembros Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros

Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C.

<correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Vie 20/05/2022 9:26 AM

Para: Juzgado 35 Administrativo Seccion Tercera - Bogotá - Bogotá D.C.

<jadmin35bta@notificacionesrj.gov.co>

Cordial saludo,

De manera atenta informamos que ha sido radicado el presente correo como memorial para el proceso relacionado en el mismo, dentro del registro en el aplicativo siglo XXI podrá confirmar los datos del mensaje como Asunto, fecha y hora de recibo.

Atentamente,

Grupo de Correspondencia
Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos
Sede Judicial CAN
CAMS

De: Diana Gomez <dianagomez@concesionvialloscomuneros.com>

Enviado: viernes, 20 de mayo de 2022 9:01 a. m.

Para: Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Cc: 'KMC SAS Notificaciones Judiciales' <notificaciones@kmcsas.com>; tributario <tributario@gamconstrucciones.com>; geam99@gmail.com <geam99@gmail.com>; Felipe Andres Bastidas Paredes <buzonjudicial@ani.gov.co>; Juan Fernando Lopez Mora <jflopez@ani.gov.co>; procesosnacionales@defensajuridica.gov.co <procesosnacionales@defensajuridica.gov.co>; nrubi1974@hotmail.com <nrubi1974@hotmail.com>; LUIS DANIEL JIMENEZ BARON <dipon.jefat@policia.gov.co>; lineadirecta@policianacional.gov.co <lineadirecta@policianacional.gov.co>; alcaldia@ubate-cundinamarca.gov.co <alcaldia@ubate-cundinamarca.gov.co>; contactenos@ubate-cundinamarca.gov.co <contactenos@ubate-cundinamarca.gov.co>; Jose Alirio Medina Carreno <njudiciales@invias.gov.co>; Clara Elisa Coronado Parra <cecoronado@invias.gov.co>

Asunto: Expediente: 11001333603520130047400 - Contestación miembros Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros

Bogotá D.C., mayo 2022

Señores

JUZGADO TREINTA Y CINCO ADMINISTRATIVO

CIRCUITO JUDICIAL BOGOTÁ D.C.

SECCIÓN TERCERA

Juez: JOSE IGNACIO MANRIQUE NIÑO

E.S.D

Medio de Control: Acción de Reparación directa

Expediente: 11001333603520130047400

Demandante: Zandra Milena Rodríguez Castillo

Respetado Dr. Manrique:

DIANA PATRICIA GÓMEZ GÓMEZ mayor de edad, vecina de la ciudad de Bogotá D.C., actuando en calidad de apoderada de las sociedades **KMC S.A.S, ALVAREZ Y COLLINS S.A – En Liquidación y GAM CONSTRUCCIONES S.A.S.**, como consta en los poderes adjuntos y en los certificados de existencia y representación legal que se allegan, presento en la oportunidad debida contestación a la demanda y solicito respetuosamente me sea reconocida personería jurídica para actuar.

Adicionalmente, a través del google drive se anexan las pruebas:
https://drive.google.com/drive/folders/1V8UWWa4IG_jfRxMOxCLyE9qyYk4p9jrc?usp=sharing

Cordialmente,

Diana Gómez Gómez

Cel 3157493736

"No imprima este correo si no es necesario. El medio ambiente es responsabilidad de todos."

Bogotá D.C., mayo 2022

Señores
JUZGADO TREINTA Y CINCO ADMINISTRATIVO
CIRCUITO JUDICIAL BOGOTÁ D.C.
SECCIÓN TERCERA
Juez: *JOSE IGNACIO MANRIQUE NIÑO*
E.S.D

Medio de Control: Acción de Reparación directa
Expediente: 11001333603520130047400
Demandante: Zandra Milena Rodríguez Castillo

Respetado Dr. Manrique:

DIANA PATRICIA GÓMEZ GÓMEZ mayor de edad, vecina de la ciudad de Bogotá D.C., actuando en calidad de apoderada de las sociedades **KMC S.A.S**, **ALVAREZ Y COLLINS S.A – En Liquidación** y **GAM CONSTRUCCIONES S.A.S.**, como consta en los poderes adjuntos y en los certificados de existencia y representación legal que se allegan, presento en la oportunidad debida contestación a la demanda y solicito respetuosamente me sea reconocida personería jurídica para actuar.

Para efectos metodológicos se contestará en el mismo orden dispuesto en el Auto de vinculación de la demanda cuyo correo electrónico se recibió el viernes 8 de abril de 2022, por parte de los 3 mandantes. Transcurridos 2 días hábiles, los términos empezaron a contarse a partir del 10 de abril de 2022, nos encontramos dentro del término concedido, esto es al 26 de mayo de 2022 para su contestación Lo anterior de conformidad con lo regulado en el artículo 52 de la Ley 2080 de 2021 que modificó el CPACA e introdujo algunas de las reglas previstas en el decreto 806 de 2020, efectuando una importante modificación al artículo 199 y 205 del CPACA¹

Ahora bien, frente a KMC S.A.S, debemos advertir que el envío del auto admisorio para que se procediera a su notificación personal debió hacerse a la dirección física pues la persona jurídica no autorizó a recibir notificaciones personales a través de correo electrónico. Lo anterior, como consta en el certificado de existencia y representación legal.

La persona jurídica NO autorizó para recibir notificaciones personales a través de correo electrónico, de conformidad con lo establecido en los artículos 291 del Código General del Procesos y 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

¹ ***El traslado o los términos que conceda el auto notificado solo se empezarán a contabilizar a los dos (2) días hábiles siguientes al del envío del mensaje y el término respectivo empezará a correr a partir del día siguiente.***



Diana Gómez Gómez

Aspecto que fue desconocido por la ANI y que se pone de presente, no obstante a través de esta contestación se da por saneado.

1. FRENTE A LAS PRETENSIONES

Nos oponemos a la totalidad de las declaraciones, condenas y pretensiones solicitadas por el demandante, por cuanto quedará demostrado no se configuran los elementos para que prospere este medio de control de reparación directa contra los integrantes de la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros, por falta de legitimación en la causa por pasiva y ausencia de obligación. En consecuencia, deben desestimarse las pretensiones en contra de mis mandantes y declarar probadas las excepciones sobre las que se apoya la presente defensa.

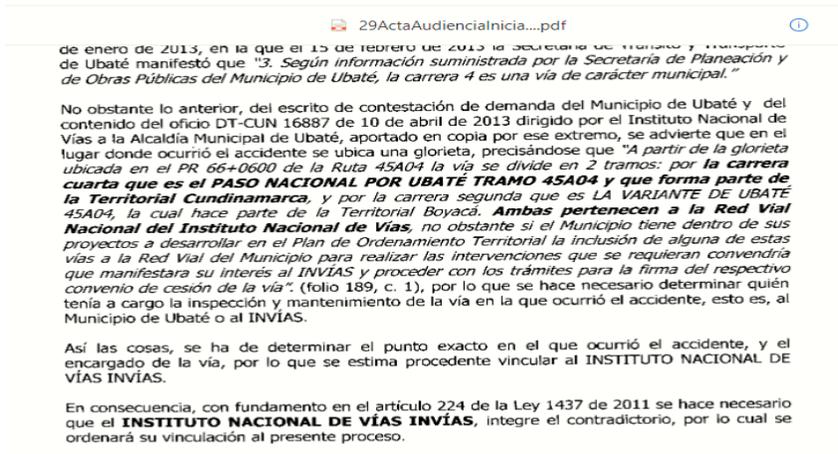
2. CON RESPECTO AL CONTENIDO DE LA DEMANDA ADMITIDA Y SUS ANTECEDENTES

Las sociedades KMC, GAM CONSTRUCCIONES y ALVAREZ Y COLLINS, a través de escrito y como consta en poderes adjuntos, presentan a través de un único apoderado contestación de la demanda, para efectos de sustentar al Despacho, que no había méritos para su vinculación en el proceso, aspecto que reconoce incluso la apoderada de la parte demandante.

Como se desprende del expediente digital el 15 de enero de 2014 se admite este medio de control presentado por Zandra Milena Rodríguez y otros a través de apoderada contra la Nación – Policía Nacional y el Municipio de Ubaté. Se surtió audiencia inicial el 12 de octubre de 2017 y audiencia de pruebas, esta última el 17 de julio de 2018, en la cual consta el reconocimiento de la personería jurídica de los apoderados de los demandados.

Mediante auto del 6 de febrero de 2019 se declaró la nulidad de todo lo actuado respecto del municipio de Ubaté y se corrió traslado para la contestación de la demanda y la demandante descorrió traslado de excepciones.

En el escrito de contestación, el Municipio de Ubaté indicó que el lugar donde ocurrió el accidente también discurre la vía nacional por lo que se hace necesario determinar quién tenía a cargo la inspección y mantenimiento de la vía en la que ocurrió el accidente, esto es, si al municipio o al INVIAS.



Luego en audiencia del 17 de enero de 2020 se ordena en virtud de lo dispuesto en el artículo 224 del CPACCA vincular al INVIAS. El INVIAS contesta la demanda, llama en garantía a Mapfre Seguros y solicita sea vinculada la Agencia Nacional de Infraestructura. En virtud de lo anterior el 24 de noviembre de 2020 se corre traslado de las excepciones propuestas por INVIAS y Mapfre Seguros.

La apoderada de la demandante precisa que el Municipio de Ubaté a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Ubaté mediante oficio del 15 de febrero de 2013 admite que la responsabilidad de la señalización está a cargo del ente territorial municipal y en ese sentido comparte la apreciación que el INVIAS no debería vincularse al proceso.

La demandante en el traslado de excepciones ratifica que: *"está demostrado que la causa del accidente obedeció también a conducta del patrullero Morales en la conducción de vehículos; basada en la culpa, entre ellas la negligencia; la impericia; la imprudencia y el no cumplimiento de la normatividad leyes, reglamentos, órdenes o disciplinas, aunado a la falta de señalización en la vía."*

En el marco del traslado de estas excepciones considera necesario la vinculación de la ANI *"sin embargo considero tal y como lo establece la normativa, la responsabilidad sobre la señalización y semaforización sobre la vía objeto de los hechos de la demanda a la Autoridad Ente Municipal – Municipio de UBATE, como se ha sostenido en la demanda."*

El 25 de junio de 2021 se ordena vincular a la ANI; la ANI radica contestación de la demanda el 29 de septiembre de 2021. El 25 de noviembre de 2021 la apoderada de la parte demandante descurre traslado de excepciones quien solicita se tenga por no contestada la demanda, por extemporánea. Nuevamente indica: *"considero que la ANI no es parte en este proceso ya que el control de la vía objeto de los hechos de este proceso tal como lo señalado la respuesta al derecho de petición es el municipio quien la maneja y le corresponderá a el mismo (sic) (Municipio de Ubaté) y no a la ANI ni a ningún concesionario. Sobre el particular es necesario detenerse y analizar la respuesta que dio la Alcaldía de Ubaté – Secretaría de Tránsito y Transporte el 15 de febrero de 2013 señalada anteriormente, siendo claro que la responsabilidad de la señalización de la vía objeto de este proceso es del Ente Territorial."*



Diana Gómez Gómez

Solicita la apoderada se incorpore al proceso copia de la sentencia condenatoria que determina la responsabilidad penal del patrullero Ricardo Morales de fecha 28 de junio de 2021 por el delito de homicidio culposo del señor Emilio Bautista; prueba que compartimos sea incorporada al expediente para valoración ya que allí se detallan las condiciones de tiempo, modo y lugar del accidente.

El 24 de marzo de 2022 se ordena vincular como litisconsorcio necesario a las empresas que conformaron la Unión Temporal sin que se haya justificado las razones para ello, habida consideración que el municipio es el responsable de la señalización en inmediaciones del Hospital frente al cual ocurre el accidente y que a pesar de ello, la causa eficiente del mismo fue la conducta del patrullero Morales.

3. FRENTE A LOS HECHOS

Teniendo en consideración que los hechos ocurrieron en agosto de 2011 y sobre los cuales la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros no tuvo ninguna injerencia ni participación, es preciso que los mismos sean probados por la demandante, por cuanto de su lectura se desprende que se presentó un accidente de tránsito ante la imprudencia del patrullero Morales; los elementos probatorios de las condiciones de tiempo, modo y lugar del accidente fueron debatidas en el marco del proceso penal en el cual resulta soportado que la causa eficiente del accidente obedeció a la conducta desplegada por los intervinientes.

Ahora bien, dado que no nos consta ninguno de los 25 hechos expuestos para cada uno de los mismos, afirmamos que no nos constan y que se prueben, razón por la cual no nos pronunciaremos individualmente.

4. ARGUMENTOS DE DEFENSA

4.1. LA VINCULACIÓN RESULTA IMPROCEDENTE POR AUSENCIA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA – LA ANI CONTESTÓ EXTEMPORANEAMENTE LA DEMANDA

La vinculación de los integrantes de la Unión Temporal en este proceso resulta improcedente por cuanto la causa eficiente del accidente está probada y fue el actuar imprudente y negligente de un agente oficial del Estado (Policía) quien en el marco del desarrollo del servicio a su cargo en el marco de una actividad peligrosa excedió la velocidad permitida al discurrir en cercanía de un hospital con atención de emergencias 24 horas, en medio de temporadas y festivales del municipio de Ubaté en horas de la madrugada, quien colisiona con un peatón y produce su fallecimiento.

Resulta entonces irrelevante quién tenía a cargo la custodia vial de la carrera 4 pues el pavimento estaba en buen estado, en tiempo seco y la vía discurre en línea recta tal como está soportado en el informe del accidente de tránsito y sin duda, no fue ello un factor que incidiera en la ocurrencia del accidente, pues a pesar de existir normatividad vigente para el tránsito, conocidas por el Patrullero al discurrir por inmediaciones de un hospital ubicado en zona residencial, en frente de una intersección y aun con la existencia de señalización de paso de peatones, esto es la señal vertical SP 46 sobre la carrera 4, todo ello fue desconocido por el agente de la policía, cuya responsabilidad ha sido acreditada en el marco del proceso penal, quien excedió ampliamente la velocidad y no tuvo la capacidad de reaccionar ante el cruce del peatón.



Diana Gómez Gómez

El accidente de conformidad con el proceso penal fue ocasionado por culpa exclusiva y excluyente del Patrullero en ejercicio de sus funciones como policía de tránsito motivo por el cual recibió condena por el delito de homicidio culposo.

Frente a las condiciones de la vía a folio 34 del fallo penal se concluye; *“Respecto a las condiciones de la vía y la visibilidad del lugar donde ocurrió el accidente, indica que la Fiscalía no logró establecer la existencia de una buseta y que los medios testimoniales no precisan un apoyo a la víctima cuando ocurrió el accidente, reiterando que existen vacíos en el recaudo probatorio en desarrollo de la investigación.”* Sin embargo, en el marco del proceso se alude a ausencia de iluminación y visibilidad por una construcción que se estaba haciendo por parte de un particular en adyacencias del hospital y ante la ubicación de una carpa por estar en fiestas de Ubaté; hechos todos que son ajenos a las obligaciones contractuales de la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros en el marco del contrato de concesión 1161 de 2001, puesto que, la instalación del alumbrado público y de la semaforización le corresponde al municipio de Ubaté a tal punto que este instaló con posterioridad al accidente de tránsito, lo cual acredita la demandante. Dichos dispositivos fueron instalados a través del contrato de semaforización cuyo objeto fue: **“ COMPRA E INSTALACION DE UN GRUPO SEMAFORIZADO PARA EL CRUCE DE LA CARRERA 4 CON CALLE 6 CON PRELACION PEATONAL (SALIDA HOSPITAL SAN SALVADOR DE UBATE) Y SEÑALIZACIÓN DE LAS VIAS INTERNAS DEL MUNICIPIO DE UBATE CUNDINAMARCA.”**²

Luego, se configura una ruptura del nexo causal y no existe mérito para la vinculación del INVIAS, ANI ni de los integrantes de la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros, aspecto que ha sido admitido y reconocido por la demandante quien alega que sus pretensiones están claramente dirigidas contra la Policía Nacional y contra el Municipio de Ubaté.

La obligación de los municipios en relación con las vías del orden nacional que traspasan o se ubican en el perímetro o suelo urbano, está previsto en el art. 1 en su letra d) del decreto 80 de 1987 que 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, consecuentemente, 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 tal como se registró en este caso.

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 –

² PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA CON CAUSAL DE MENOR CUANTÍA No. PSAU-021-2011

alcantarillado, acueducto, etc.-³; 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.⁴

De todo lo anterior se desprende que:

- Patrullero Morales: En su condición de policía activo incurrió en el delito de homicidio culposo cuando en desarrollo de su recorrido en exceso de velocidad y sin las precauciones debidas impacta contra el señor Bautista quien fallece. Causa eficiente.
- El señor Bautista: Fallecido: en el proceso penal se evalúa su conducta al transitar en estado de embriaguez y sin acompañante, sin embargo se concluye que estaba a escasos pasos del andén.
- En cuanto a las condiciones de visibilidad no hubo claridad por parte de la Fiscalía ante testimonios contradictorios; sin embargo, queda claro que el Municipio de Ubaté es el responsable de la instalación del alumbrado público y de la semaforización de las intersecciones por ser de su resorte.
- El estado del pavimento sobre la carrera 4: en buen estado, geometría segura, línea recta y señal vertical SP 46 de paso de peatones.

De lo anterior se desprende que la única razón del accidente en horas de la madrugada fue la imposibilidad de reaccionar por parte del Patrullero ante el cruce del peatón por su exceso de velocidad en una zona que por sus características ameritaban una especial atención, esto es, al discurrir en inmediaciones de un hospital en zona residencial.

De todo lo anterior se desprende que conforme al artículo 2345 del Código Civil, los integrantes de la Unión Temporal no son responsables de los hechos mencionados por el demandante y que fueron valorados por las autoridades judiciales.

³ En este sentido, el art. 5 de la Ley 142 de 1994 prescribe: “COMPETENCIA DE LOS MUNICIPIOS EN CUANTO A LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS. Es competencia de los municipios en relación con los servicios públicos, que ejercerán en los términos de la ley, y de los reglamentos que con sujeción a ella expidan los concejos:

“5.1. Asegurar que se presten a sus habitantes, de manera eficiente, los servicios domiciliarios de acueducto, alcantarillado, aseo, energía eléctrica, y telefonía pública básica conmutada, por empresas de servicios públicos de carácter oficial, privado o mixto, o directamente por la administración central del respectivo municipio en los casos previstos en el artículo siguiente. (...)”

⁴ En cuanto a la “vía nacional”, la ley 105 de 1993, en su art. 11, prescribe: “Perímetros del transporte por carretera. Constituyen perímetros para el transporte nacional, departamental y municipal, los siguientes:

“a. El perímetro del transporte nacional comprende el territorio de la Nación. El servicio nacional está constituido por el conjunto de las rutas cuyo origen y destino estén localizadas en diferentes Departamentos dentro del perímetro Nacional.

“No hacen parte del servicio Nacional las rutas departamentales, municipales, asociativas o metropolitanas.

Teniendo en cuenta el caso particular, no es a mis representados a quien corresponde la obligación de reparar y responder por los presuntos daños ocasionados como consecuencia del accidente ocurrido en agosto de 2011 en el cual fallece el señor Bautista; en consecuencia deberán ser relevados de cualquier responsabilidad al respecto por inexistencia de la obligación.

Para mayor claridad traemos a colación lo dispuesto por el H. Consejo de Estado en sentencia del 19 de agosto de 1999. Expediente 12.536, Actor: Gildardo Pérez, donde tuvo la oportunidad de explicar dichos fenómenos:

“Por la primera, legitimación de hecho en la causa, se entiende la relación procesal que se establece entre el demandante y el demandado, por intermedio de la pretensión procesal; es decir una relación jurídica nacida de la atribución de una conducta, en la demanda y de la notificación de ésta al demandado quien cita a otro y atribuye está legitimado de hecho y por activa, y a quien cita y atribuye está legitimado de hecho y por pasiva, después de la notificación del auto admisorio de la demanda.(...) La legitimación ad causam material alude a la participación real de las personas, por regla general, en el hecho de origen de la formulación de la demanda independientemente de que haya demandado o no, o de que haya sido demandado o no.

Ejemplo:

- *A, Administración, lesiona a B. A y B, están legitimados materialmente; pero si A demanda a C, sólo estará legitimado materialmente A; además si D demanda a B, sólo estará legitimado materialmente B, lesionado. Si D demanda a C, ninguno está legitimado materialmente. Pero en todos esos casos todos están legitimados de hecho; y sólo están legitimados materialmente, quienes participaron realmente en la causa que dio origen a la formulación de la demanda.*

Ahora, la falta de legitimación material en la causa, por activa o por pasiva no enerva la pretensión procesal en su contenido, como si lo hace la excepción de fondo. Esta se caracteriza por la potencialidad que tiene, si se prueba el hecho modificativo o extintivo que se propone o se advierte por el juzgador, para extinguir, parcial o totalmente aquella. La excepción de fondo supone, en principio, el previo derecho del demandante que a posteriori se recorta, por un hecho nuevo, modificativo o extintivo del demandante, que tumba la pretensión, como ya se dijo, parcial o totalmente.

En la falta de legitimación en la causa material por pasiva, como es la alegada en este caso, no se estudia intrínsecamente la pretensión contra el demandado para que éste no sea condenado, se estudia si existe o no relación real del demandado con la pretensión que se le atribuye. La legitimación material en la causa, activa y pasiva, es una condición anterior y necesaria, entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable, al demandante o al demandado. “

En conclusión no existe una relación por parte de mis representados, con los hechos relatados por el demandante ni obligación por ende de responder a sus pretensiones, cuando éste dio cumplimiento a través de la Concesión Vial Los Comuneros a sus obligaciones contractuales. Debemos expresar que el alcance del contrato 1161 de 2001 fue atendido de conformidad y siendo así no habría lugar a requerir al concesionario a ejecutar algo distinto, pues ello estaría por fuera de su alcance contractual y por ende a responsabilizarlo, pues no hay título para ello. El contrato 1161 de 2001 se encuentra liquidado y recibido a satisfacción, ante la validación por parte del ente concedente y del interventor del cumplimiento de sus obligaciones durante su vigencia.

En este caso no sólo se configura la excepción de falta de legitimación en causa por pasiva porque los hechos que habrían dado origen a la acción no están en cabeza del Concesionario que represento constituyéndose de igual manera la excepción de inexistencia de la obligación, sino también porque el concesionario en calidad de colaborador del Estado, no se encuentra en la obligación de adelantar actividades que se encuentren por fuera de lo contratado.

4.2. LA CAUSA EFICIENTE Y RUPTURA DEL NEXO CAUSAL

En la teoría de la responsabilidad existe un deber de valoración de los hechos, daño y del nexo causal y en el marco de dicha verificación establecer la causa eficiente del daño, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política. En este caso adicionalmente hay que valorar otros aspectos y son: (i) la participación de un agente del Estado y su responsabilidad; (ii) el despliegue de una conducta peligrosa y (iii) la conducta del peatón, todo lo anterior para concretar la teoría de la causalidad del accidente.

En la responsabilidad del Estado se han desarrollado diversos regímenes, a saber: falla probada del servicio, falla presunta del servicio y regímenes objetivos.

Para aclarar este punto recordemos:

“La norma superior, Constitución Política de Colombia de 1991, expone textualmente en su artículo 90 cuáles son los elementos Estructurantes para exigir del Estado la indemnización de los perjuicios que por su acción u omisión haya causado a los particulares, a saber: a) La existencia de un daño antijurídico, b) Que dicho daño haya sido ocasionado por la acción o la omisión de la autoridad pública, c) Que dicho daño sea imputable al Estado. Queda claro entonces, que el artículo 90 de nuestra Constitución Política exige que se presenten tres requisitos para poder hablar de una responsabilidad patrimonial del Estado. Estos requisitos son: la presencia de un daño antijurídico, que como se vio, es aquel que el administrado no está en la obligación de soportar pues no existe o no se presenta ninguna causal que justifique la producción del daño por parte de la administración, la existencia de una causalidad material –imputatio facti– esto es, que el daño sea efecto inmediato de la acción o de la omisión de la autoridad pública y la atribución jurídica del daño al Estado –imputatio iuris- en virtud de un nexo con el servicio. (Boada, 2000, p.32)”⁵

⁵ Boada, C. I. (2000). El daño antijurídico y la responsabilidad extracontractual del Estado colombiano. Obtenido de <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/ derecho/dere1/Tesis27.pdf>

En concordancia con lo anterior, la jurisprudencia ha sido clara al señalar que al interesado le corresponde la carga de probar lo siguiente: (i) la conducta, (ii) el daño y (iii) el nexo de causalidad.

En este caso resulta que se ha identificado que la conducta desplegada por el agente de la Policía Nacional en el marco del ejercicio de sus funciones al conducir en exceso de velocidad fue una conducta gravemente culposa que trajo como consecuencia causar el fallecimiento del señor Bautista.

Los funcionarios públicos tienen una carga mayor de diligencia y responsabilidad precisamente por el rol que ejercen y desafortunadamente en este caso, la misma no se acreditó y se demostró que fue la causa objetiva del daño.

De otra parte, es oportuno precisar que el conducir vehículos ha sido catalogado siempre como una actividad peligrosa y por tal motivo el legislador colombiano ha sido cuidadoso al momento de reglamentar el tema. Es una necesidad el desplazamiento de los ciudadanos, por lo que para hacer menos gravosos los riesgos que se generan al movilizarse empleando vehículos, se ha reglamentado la obtención de la licencia de conducción, es por esto que se debe demostrar ante las autoridades de tránsito aptitudes físicas, mentales y de coordinación motriz tal y como se enuncian en el artículo 19 de la ley 769 de 2002.⁶

Conducir es una actividad peligrosa y es por esta razón, que quienes llevan a cabo dicha actividad deben hacerlo con absoluta precaución y en cumplimiento de la normatividad de tránsito, en uso de la totalidad de sus sentidos y bajo la utilización de un vehículo con condiciones técnico mecánicas óptimas, para mitigar los riesgos que se derivan de su ejecución, lo cual no fue tenido en cuenta por el Patrullero, quien debió disminuir la velocidad al tener que atravesar una intersección en inmediaciones de un hospital municipal.

En Colombia, los accidentes de tránsito son la segunda causa de morbilidad, dado que sus conductores actúan en desconocimiento que de su actividad se despliegan altos riesgos. Tal y como se ha registrado en diversos medios de comunicación, los accidentes de tránsito que ocurren en el país, obedecen en su gran porcentaje a errores humanos, como lo ha indicado el Fondo de Prevención Vial:

*“Los accidentes de tránsito que se presentan a diario en Colombia se deben en un porcentaje **muy alto a errores humanos**, más que a fallas mecánicas o al estado de las vías. A esta conclusión han llegado varios estudios realizados al respecto, los cuales advierten que el factor humano es considerado como el componente de riesgo más frecuente involucrado de forma directa o indirecta en la génesis del accidente. El Informe Accidentalidad Vial 2005 del Fondo de Prevención Vial destaca que de los 185. 697 Accidentes de tránsito que se presentaron ese año, **66.45%** se debe a fallas humanas, un porcentaje que podría aumentar significativamente si tenemos en cuenta que al 29% de los mismos no se le pudo atribuir una causa concreta (las causas indicadas en el informe*

⁶ La Corte Suprema de Justicia (sentencia de 30 de noviembre de 1935, 14 de marzo y 31 de mayo de 1938) empezó a precisar el alcance del artículo 2356 del Código Civil y a elaborar la **teoría de las actividades peligrosas** como forma de incurrir en responsabilidad civil cuando con ocasión de su ejercicio se causa daño.



Diana Gómez Gómez

son indicadas por los Agentes de Tránsito, quienes al NO haber sido testigos presenciales, deben indicar causas apreciativas.”⁷ (negrilla fuera del texto).

A pesar del querer del Estado de disminuir los riesgos de esa actividad peligrosa, imponiendo requisitos para que solo los más aptos puedan realizar la actividad de conducción, ocurren accidentes en las carreteras nacionales, departamentales y municipales por diferentes causas. El Fondo de Prevención Vial realiza innumerables campañas para prevenir la accidentalidad y es por esto que ha realizado estudios sobre las posibles causas que generan accidentes de tránsito. Según estudio realizado por el Fondo para el año 2007, la causa que se presenta con mayor frecuencia, es el no mantener la distancia de seguridad establecida en el Código Nacional de Tránsito, seguida por la imprudencia y el exceso de velocidad por parte de los conductores.⁸

El Dr. Fernando Villán Rojas, asesor del Fondo de Prevención Vial realizó en abril de 2008 una inspección vial al corredor vial Zipaquirá – Palenque, cuando estuvo en su momento a cargo de la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros concluyendo que *“las características de la vía se relacionan con los resultados del análisis de la accidentalidad donde la causa más probable de los accidentes es la **imprudencia de los conductores.**”* Dicho asesor al efectuar un análisis sobre accidentalidad concluyó cuanto sigue: *“los accidentes que causan muertos y heridos tienen como causa más probable la IMPRUDENCIA DEL CONDUCTOR. Si se analiza que las otras causas más frecuentes son FALLAS MECANICAS, EXCESOS DE VELOCIDAD, CANSANCIO DEL CONDUCTOR y EMBRIAGUEZ del conductor, podemos llegar a la conclusión que la gran mayoría de los accidentes fatales en la carretera analizada pueden asociarse a FACTORES HUMANOS.”*

La Corte Suprema de Justicia al evaluar casos relacionados con accidentes de tránsito y la responsabilidad que de ellos se deriva, predicando desde 1938 que la conducción de automóviles es una actividad peligrosa donde se estatuye una presunción de culpa del conductor. En sentencia de 1961 se dijo que la culpa del chofer resulta de la comprobación del accidente *“ya que tratándose de una actividad peligrosa como es la conducción de vehículos automotores, los daños causados por ella se presumen derivados de la culpa de su autor.”*

Si bien es cierto que se produjo un accidente de tránsito en el año 2011, mis representadas en desarrollo del contrato de Concesión no hubieran podido evitar esta situación y mucho menos preverlo de manera específica, pues está probado que se presentó por un hecho negligente del agente policial.

La conducta del conductor fue el elemento fundamental en la producción de un daño:

- a) Está probado el exceso de velocidad.
- b) El informe de accidentes demuestra que ello fue así con la huella de frenado acompañado de los resultados de los informes periciales.

⁷ <http://www.automotriz.net/cms/mercado/accidentes-de-transito-en-colombia-se-deben-a-fallas-humanas/>

⁸ Copia de este informe es aportado como prueba dentro de esta contestación de Alvarez y Collins S.A..

- c) El patrullero en sus declaraciones admite que debía atender un llamado del servicio por lo que discurría en el ejercicio de su cargo a atender una denuncia de una pelea.
- d) Los testigos manifiestan que el conductor iba en exceso de velocidad.
- e) Frente a la conducta de la víctima a pesar de ir en estado de embriaguez hay dos versiones respecto de si cruzaba en diagonal o no, sin embargo, en el proceso penal se concluye que la causa eficiente del daño fue la conducta desplegada por el agente.

En este sentido, la Corte Suprema de Justicia⁹, ha manifestado lo siguiente:

“La importancia de la conducta de la víctima en la determinación de la reparación de los daños que esta ha sufrido no es nueva, pues ya desde el derecho romano se aplicaba en forma drástica la regla, atribuida a Pomponio, según la cual “quod si quis ex culpa sua damnun sentit, non intellegitur damnun sentire”, es decir, que el daño que una persona sufre por su culpa se entiende como si no lo hubiera padecido, lo que condujo a un riguroso criterio consistente en que si la víctima había participado en la producción del daño, así su incidencia fuera de baja magnitud, en todo caso quedaba privada de reclamación. Principio semejante se observó también en otros sistemas jurídicos, como en el derecho inglés, que aplicó el criterio de la contributory negligence, que impedía que la persona que había contribuido total o parcialmente a la producción del resultado dañoso se presentara ante la justicia a efectuar su reclamación, pues se consideraba que tenía las “manos manchadas”¹⁰

A su turno el Consejo de Estado indica:

CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA
Consejero Ponente: JUAN DE DIOS MONTES HERNÁNDEZ Santafé de Bogotá, D.C., septiembre tres de mil novecientos noventa y tres **Radicación número: 6900**

FALLA DEL SERVICIO - Exceso de Velocidad / ACTIVIDAD PELIGROSA / CULPA DE LA VICTIMA / PERJUICIOS MORALES - Reducción

El proveído objeto de la apelación debe ser confirmado en lo concerniente a la declaración de la responsabilidad patrimonial de la persona jurídica de derecho público demandada, probado como se encuentra que su agente quebrantó las reglas de tránsito y para nada observó la diligencia, prudencia y cuidado que se exigen en el ejercicio de actividades de suyo peligrosas como es la conducción de los vehículos automotores; en lo atinente a la víctima, su culpa se funda en que se lanzó imprudente e inesperadamente a la calzada, conducta que guarda relación con el perjuicio reclamado por los demandantes.

...La responsabilidad del establecimiento público se ve atenuada por la culpa de la víctima que concurrió como causa del accidente. Es hecho comprobado que el Señor Álvarez llegó al separador central de la vía y miró hacia el occidente cuando el sentido de la vía era precisamente hacia ese lado, de manera que los vehículos marchan desde el oriente hacia el

⁹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil Ref.: 11001-3103-008-1989-00042-01

¹⁰ Mazeaud, Henri y Léon, y Tunc, André. Tratado teórico y práctico de la responsabilidad civil delictual y contractual. Tomo II, volumen II. Ediciones Jurídicas Europa América. Buenos Aires, 1964. Pág. 33.

accidente. Además el señor Álvarez ingresó a la calzada estando muy próximo al vehículo oficial. Estas dos actuaciones del citado señor Álvarez constituyeron evidentemente un error de conducta en que no habría incurrido una persona diligente colocada en la misma situación objetiva. Hubo pues una conducta culposa de la víctima que concurrió eficazmente a la producción del accidente. " (fis. 249 a 250).

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, debe entrarse a determinar si dadas las circunstancias en las que ocurrió el accidente, la conducta de quien conducía la tuvo incidencia en la producción del resultado; de lo que se expone en la demanda, el conductor debió abstenerse de exceder su velocidad, más aún ante la proximidad de hospital, de intersecciones, de ser una zona residencial y urbana, adicional a que al transitar en horario nocturno, son mayores las precauciones a adoptar, pues físicamente es más exigente para el conductor; una persona diligente puesta en las mismas circunstancias seguramente hubiera sido mucho más prudente a sabiendas que la vía exigía una velocidad inferior (30 km/hora). Así las cosas, si el conductor hubiera acatado las señales de tránsito, y hubiese actuado con prudencia y diligencia, no se habría ocasionado el accidente pues habría tenido capacidad de reacción.

En este caso, no queda asomo de duda, que la causa generadora del hecho dañoso fue directamente el comportamiento del usuario, quien imprudentemente desconoció sus obligaciones de acatar la normatividad de tránsito poniendo en alto riesgo su propia vida y en consecuencia, es el único responsable de los resultados.

En este sentido, la obligación de reparación resultará de la aplicación de la presunción de que, quien conduce el vehículo se presume responsable por los daños que cause, no bastando con dicha presunción, en este caso, está demostrado que efectivamente, el conductor de la motocicleta, incurrió en imprudencia.

El señalado comportamiento, que muchos tratadistas elevan a la categoría de deber de conducta al paso que otros lo identifican con una carga, encuentra su razón de ser en el principio de buena fe, hoy de raigambre constitucional (C.P., art. 83), el cual, sin duda, orienta, en general, todas las actividades de las personas que conviven en sociedad, particularmente aquellas que trascienden al mundo de lo jurídico, imponiendo a las personas que actúan —sentido positivo— o que se abstienen de hacerlo —sentido negativo— parámetros que denotan honradez, probidad, lealtad y transparencia o, en el campo comercial, que la actitud que asuman, satisfaga la confianza depositada por cada contratante en el otro, de modo que ella no resulte defraudada (C.C., art. 1603, y C. de Co., art. 871).

En el punto, la Corte ha enfatizado que la buena fe es un *"principio vertebral de la convivencia social, como de cualquier sistema jurídico, en general, (...) con sujeción al cual deben actuar las personas —sin distingo alguno— en el ámbito de las relaciones jurídicas e interpersonales en las que participan, bien a través del cumplimiento de deberes de índole positiva que se traducen en una determinada actuación, bien mediante la observancia de una conducta de carácter negativo (típica abstención), entre otras formas de manifestación (...). Este adamantino axioma, insuflado al ordenamiento jurídico —constitucional y legal— y, en concreto, engastado en un apreciable número de instituciones, grosso modo, presupone que se actúe con honradez, probidad, honorabilidad, transparencia, diligencia,*

responsabilidad y sin dobleces. Identifícase entonces, en sentido muy lato, la bona fides con la confianza, la legítima creencia, la honestidad, la lealtad, la corrección y, especialmente, en las esferas prenegocial y negocial, con el vocablo 'fe', puesto que fidelidad, quiere decir que una de las partes se entrega confiadamente a la conducta leal de la otra en el cumplimiento de sus obligaciones, fiando que esta no lo engañará” (Cas. Civ., sent. de ago. 2/2001, Exp. 6146).

Así pues, al no haber existido por parte del conductor un comportamiento ajustado a la normatividad de tránsito y ante el actuar imprudente es quien debe asumir la responsabilidad de sus actos.

El nexo causal es una íntima vinculación que surge de la conducta u omisión de la administración pública a través de sus agentes, considerado en esta figura como la generación directa y determinante para la consumación del daño, esto en materia de responsabilidad objetiva y el daño producido por tal actuación.

García De Enterría (2003)¹¹: “la imputación de responsabilidad, en cuanto fenómeno jurídico, se produce automáticamente una vez que se prueba la relación de causalidad existente entre la actividad del sujeto productor del daño y el perjuicio producido” (p.386). De esta forma, la imputación procede como esa forma de asignarle la responsabilidad a quien realizó la conducta generadora del daño. Ante lo cual el Consejo de Estado ha manifestado que: (...) todo régimen de responsabilidad patrimonial del Estado exige la afirmación del principio de imputabilidad, según el cual, la indemnización del daño antijurídico cabe achacarla al Estado cuando haya el sustento fáctico y la atribución jurídica. Debe quedar claro, que el derecho no puede apartarse de las “estructuras reales si quiere tener alguna eficacia sobre las mismas”. En cuanto a esto, cabe precisar que la tendencia de la responsabilidad del Estado en la actualidad está marcada por la imputación objetiva, título autónomo que “parte de los límites de lo previsible por una persona prudente a la hora de adoptar las decisiones”. (Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia 19976, 2011).

La jurisprudencia ha insistido en tal punto; para ello recuerda que sobre el nexo de causalidad se han expuesto dos teorías; la primera de la equivalencia de las condiciones, según la cual, todas las causas que contribuyen en la producción de un daño se consideran jurídicamente causantes del mismo. Esta teoría fue desplazada por la de causalidad adecuada, en la cual se considera que el daño fue causado por el hecho o fenómeno que normalmente ha debido producirlo; se ha exigido, en consecuencia, que ese hecho sea relevante y eficiente. (Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera, Sentencia, 2002)

Usualmente se suele entender que el nexo causal se define en base a una relación de causa natural (relación causa-efecto), a la que usualmente la doctrina denomina causa sine qua non. Bajo tal concepción un daño es consecuencia de una acción, si se puede establecer como relación lógica que «de no haberse desarrollado la acción, esta consecuencia no habría ocurrido». ¹ Así, por ejemplo, afirmaciones como «si el vehículo no hubiera estado circulando el peatón no hubiera sido atropellado» “la causalidad adecuada busca que se identifique como causa de un daño aquella que normalmente hubiera ocasionado ese tipo de daños en particular. Se busca identificar

¹¹ García De Enterría, E. (2003). Curso de Derecho Administrativo. Madrid: Civitas

comportamientos que incrementa las posibilidades de un tipo de un accidente. La causalidad adecuada puede ayudarnos a manejar mejor el sistema de responsabilidad.

Desde una aproximación funcionalista al sistema de responsabilidad civil debemos responder cual es la función que desarrolla la causalidad, y en específico la causalidad adecuada”¹²

La doctrina, ha indicado: "...la comisión... en materia de relación causal, ha aceptado la teoría de la causalidad adecuada, que tiene un contenido concreto y que es fácil establecer", y, más adelante: ...según ella ("la teoría de la causalidad adecuada, dominante en el derecho moderno") no todos los acontecimientos que concurren a la producción del daño y que son sus antecedentes revisten la calidad de causa, sino tan sólo aquellos que normalmente deberían producir el perjuicio, aunque no es indispensable que el hecho haya sido la causa exclusiva del daño; para que se tenga como tal basta aquel requisito de la normalidad de la consecuencia y que sin ese hecho el daño no se hubiera producido, es decir, que sea una *conditio sine qua non* del nacimiento del perjuicio; al exigir que el nexo entre el acontecimiento y el daño sea adecuado, se excluye el caso en que esa vinculación es simplemente fortuita u obedece a circunstancias extraordinarias.

Para Spota -en su exposición ante el plenario- "tanto en las obligaciones contractuales como en las obligaciones extracontractuales, el principio regulador de la responsabilidad está dado por el principio de la causa adecuada según las enseñanzas de la doctrina alemana"

En este caso específico y apoyándonos en el marco de proceso penal a través del cual se hace una valoración probatoria, se determina sin asomo de duda, que la causa eficiente del accidente de tránsito fue una conducta culposa por parte del Patrullero Morales, quedando así aclaradas que la causa eficiente del daño fue su actuar y en consecuencia rompiéndose el nexo causal con los demás vinculados:

“La prueba pericial en conjunto con la prueba testimonial, permite edificar que la violación del deber de cuidado fue determinante en el resultado y si el patrullero MORALES MORA RICARDO hubiera tenido el cuidado debido en su rol como conductor no se hubiera presentado el resultado. Precizando que los hechos se originaron con unas circunstancias individualizadas, especiales, en un entorno de conducción con varias limitaciones, que exigían en este caso concreto, ser previsible no solo por el riesgo de conducir con exceso de velocidad en una zona residencial, sino porque los hechos se registraron al frente de la sala de urgencias de un hospital, y es lógico pensar que en festividades se incrementa la atención de usuarios, por lo que se requería ser prudente en la conducción del vehículo, aunado a que había una intersección cerca al lugar de los hechos, situación que sin lugar a dudas debió ser visualizada por el hoy enjuiciado, dado que era de su pleno conocimiento.

De acuerdo con lo anterior el tipo subjetivo del delito culposo surge de la exigencia de establecer que el autor tuvo la oportunidad de conocer el peligro que la conducta crea a los bienes jurídicos ajenos y de prever el resultado conforme a ese conocimiento. **En conclusión, no existe otra salida que reprobando la conducta del Patrullero MORALES MORA RICARDO y responsabilizarlo a**

¹² Alfredo Bullard González. Artículo: La causalidad. Revista Derecho y Economía. <https://vlex.com.pe/vid/causalidad-77857245>

título de Culpa, por lo que en la parte resolutive de esta providenciase emitirá una sentencia de carácter CONDENATORIO, por el punible de HOMICIDIO CULPOSO

A lo largo de dicha investigación se evaluó y se ponderó (i) que la víctima estaba en estado de embriaguez grado II lo cual lo vedaba de cruzar la vía sin acompañante (ii) que el contexto probatorio no permite demostrar que a pesar del exceso de velocidad el oficial hubiese utilizado sirena o pito para graduar su conducta; (iii) los hechos ocurrieron al frente de un hospital lo cual implica ponderar un contexto especial de mayor cuidado; (iv) que el conductor se trataba de un agente del Estado; (v) que no hay pruebas suficientes respecto de la ausencia de visibilidad o de vehículos parqueados o del bus.

Resaltamos los siguientes apartes:

“El señor representante del Ministerio Público, la parte civil y la señora Fiscal 151 Penal Militar, concuerdan en sus planteamientos al asegurar que el accidente tuvo origen entre otras circunstancias, puntualmente al exceso de velocidad que empleo el enjuiciado en la conducción de su vehículo para la fecha de los hechos. El señor Procurador en esta temática, reconoce que si bien es cierto este tipo de vehículos y en caso de misiones relacionadas con el servicio, pueden transitar más rápido, lo deben hacer haciendo un análisis de condiciones de la vía, para prevenir situaciones que pongan en peligro bienes como la vida y la integridad personal.”

(...)

EL Ministerio Público en el marco del proceso penal señala: *el riesgo jurídicamente desaprobado tiene por causa una conducta que se puede atribuir a la violación de las normas de tránsito en su artículo 74 del Código Nacional de Tránsito que establece que todos los conductores deben reducir su velocidad a máximo 30 kilómetros por hora en determinadas circunstancias, entre otras a lugar próximos a una intersección, cuando exista una visibilidad reducida, lugares con aglomeración de personas, entre otras, por otro lado el artículo segundo estipula que los vehículos de emergencia están autorizados a transitar a una velocidad mayor a la normal, siempre que estén en desarrollo de sus funciones dentro de las que se encuentran los vehículos de la Policía Nacional*, en el artículo 64 se establece que se le debe ceder el paso a estos vehículos y se establece como requisito que los vehículos de emergencia deben anunciar su presencia a través de señales ópticas y/o auditivas y estos vehículos deben disminuir la velocidad y constatar que les han cedido el paso, en ese objetivo normativo y sus condicionamientos también se debe tener en cuenta la violación al principio de confianza y violación de las normas de convivencia del hombre medio, entonces al aplicar estas herramientas al caso, donde algunos testigos señalaron que la motocicleta transitaba a alta velocidad, *se le debe dar plena credibilidad a las dos pruebas técnicas en las que se establece que la velocidad de la motocicleta era de 55,36 kilómetros por hora y en la inspección judicial al lugar de los hechos, el perito físico forense determinó que la motocicleta se desplazaba entre los 45 y 60 kilómetros por hora, siendo congruente con el primero, esto significa que existió un exceso de velocidad para la zona específica donde ocurrieron los hechos que al tratarse de un hospital, el límite de velocidad era de 30 kilómetros por hora, por lo que existió un incremento en el riesgo jurídicamente desaprobado*, en cuanto a la concreción del resultado final, donde el exceso de velocidad fue la causa de la muerte de EMILIO BAUTISTA y existe una relación de causalidad en la creación de la fuente de riesgo y la concreción del resultado, por lo que se debe mencionar



Diana Gómez Gómez

la justificación que tenía el Patrullero MORALES para transitar a una velocidad superior a la permitida, el cual se desplazaba en un vehículo de emergencia y se dirigía a atender una emergencia dentro de su función como policía, lo que no se ha establecido es si tenía una sirena activa o alguna alerta visual activa, por lo que se debe salvaguardar el principio del in dubio pro reo y presumir que si tenía activo alguno de estos sistemas, no obstante esto no es una facultad que se le otorgue a estos vehículos para exceder la velocidad sin límite alguno, por lo que deben ajustar la velocidad, reduciéndola cuando sea necesario y conveniente, para el caso se trataba de un lugar concurrido como lo es un hospital, había una visibilidad reducida, el suelo estaba resbaladizo por causa de la obra que había en el lugar y que originaba que los vehículos tuvieran una mayor posibilidad de deslizamiento, aunado a ello, también se encontraban los vehículos que estaban aparcados en la vía y que no posibilitaban la misma para transitar a alta velocidad y con todo esto, el hoy procesado no realizó nada para disminuir el riesgo y si bien es cierto que en ese momento y por las circunstancias le era permitido desplazarse a una velocidad mayor, pero no estaba autorizado para mantener esa velocidad cuando las condiciones recomendaban que debía disminuirse como ya se ha señalado, con el fin de evitar un accidente de tránsito como lo sucedido, en ese aspecto el principio de confianza señala que lo más recomendable era reducir la velocidad al estar inmerso en las circunstancias ya señaladas, por lo tanto si existe una relación clara entre el incremento del riesgo y la concreción en el resultado, por lo que está demostrado que la colisión se realizó a tres pasos del andén tal y como lo han señalado los testigos y el Auxiliar de Policía CESAR MORA, quien inicialmente señaló todo lo contrario y posteriormente se retracta, indicando que no sabía la trayectoria del peatón y esta versión solo es sostenida por el procesado, adicionalmente se tiene el peritazgo realizado en el que se indica que EMILIO BAUTISTA estaba a punto de alcanzar el andén, lo que indica que el procesado iba a una velocidad tan alta que no pudo reaccionar, ni siquiera al ver que una persona estaba atravesando la calle y el tiempo que este demoró en atravesar la calle y la velocidad que llevaba, evitó que pudiera efectuar una maniobra que le permitiera evitar la colisión”

Adicionalmente en el proceso penal se concluye:

.El comportamiento del conductor de la motocicleta, encaja en lo que la Jurisprudencia ha denominado las cuatro formas de culpa, ellas son: a) la procedente de negligencia; b) la que tiene su fuente en la impericia; c) la derivada de la imprudencia; d) la proveniente de la inobservancia de leyes, reglamentos, órdenes o disciplinas. Por lo expuesto la excepción de Rompimiento del Nexo Causal por el hecho de un tercero, está llamada a prosperar y así solicito al Honorable Despacho declararlo. La conducta del Conductor de la motocicleta perfectamente puede subsumirse en lo que la Jurisprudencia ha denominado las formas de culpa, ellas son: a) La negligencia; b) La impericia; c) La imprudencia; d) la proveniente de la inobservancia de leyes, reglamentos, órdenes o disciplinas.

De todo lo anterior se desprende que en este caso al haberse determinado la causa eficiente del daño se rompe el nexo causal con los demás vinculados.

4.3. EL MUNICIPIO ERA EL RESPONSABLE DE LA ILUMINACION Y SEÑALIZACIÓN DE LA INTERSECCIÓN SEMAFORIZADA DEL SECTOR TANTO ASÍ QUE LO INSTALÓ



Diana Gómez Gómez

En la demanda no se debate el estado del pavimento en cuanto a la transitabilidad vial; se discute la presunta ausencia de señalización en términos de iluminación y dispositivos de control de tránsito tales como semaforización. Sobre el particular como hemos señalado en el principio de este memorial ello es responsabilidad del municipio de Ubaté pues por las características de la vía urbana, residencial en el marco de la legislación vigente es al ente territorial y las autoridades de tránsito las encargadas de ello, lo cual ya precisó el INVIAS en su contestación y ha admitido la entidad territorial con sus actuaciones.

De un análisis del informe del accidente de tránsito (croquis) se desprende que el corredor (carriles) estaba en buen estado, esto es su pavimento y geometría, las cuales acreditan una condiciones seguras de transitabilidad y circulación;¹³ más la responsabilidad de la semaforización no se debate es a cargo de los organismos del orden municipal, en los términos descritos en la normatividad vigente, lo cual es respaldado a su vez por el demandante y reconocido por el municipio de Ubaté, con lo cual una vez mas pretender la vinculación de los integrantes por la ausencia de semaforización e iluminación en el sector en inmediaciones del Hospital, carece de fundamento y legitimación.

Tanto así, que el Municipio de Ubaté a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Ubaté mediante oficio de fecha 15 de febrero de 2013, en el cual emite respuesta al derecho de petición con radicado interno No. 014, que en su texto enuncia: *“Me permito comunicarle que según información suministrada por la Secretaría de Hacienda Municipal, el presupuesto asignado para señalización se encuentra contemplado en el rubro 231604, denominado “Programa semaforización y señalización espacios públicos”, asignados mediante Acuerdo Municipal No. 06 de fecha 18 de abril de 2011 para la vigencia 01/01/2011 a 31/12/2011. Frente a su pregunta concreta en especial para la fecha 15 de Agosto de 2011, éstos eran los recursos existentes y el encargado de la ejecución de este presupuesto es el ordenador del gasto el señor Alcalde Municipal con el apoyo y supervisión de la Secretaría de Tránsito y Tránsito Municipal.” Me permito adjuntar copia del Decreto de Liquidación 089 de fecha 23 de Diciembre de 2010, donde se encuentran asignados los recursos para el programa de semaforización y señalización de espacios públicos (...)*

De una lectura de esa respuesta se identifica que los recursos estaban asignados desde abril, esto es previo al accidente de tránsito con lo cual no hay duda respecto de la competencia y responsabilidad para su instalación a cargo del municipio. El contrato de semaforización efectivamente se suscribe en octubre de 2011 y en la actualidad dicha semaforización funciona y su operatividad está a cargo del municipio de Ubaté.

Siendo así las cosas resulta incontrovertible que el deber de cumplimiento en materia de iluminación y semaforización está bajo la tutela y a cargo del municipio.

No obstante lo anterior, es claro que el accidente de tránsito que se produjo fue con ocasión de una conducta omisiva y negligente del agente de la policía, con lo cual a pesar que el municipio no hubiese

13

CARACTERISTICAS DEL LUGAR AREA URBANO, SECTOR RESIDENCIAL, DISEÑO TRAMO DE VIA, TIEMPO NORMAL, CARACTERISTICAS DE LAS VIAS GEOMETRICAS RECTA UTILIZACION DOBLE SENTIDO, CALZADAS UNA, CARRILES UNO MATERIAL ASFALTO, ESTADO BUENO, CONDICIONES SECA, ILUMINACION SIN, CONTROLES NINGUNO, SEÑALES SP46 DEMARCAACION NINGUNA

instalado la semaforización para el momento del accidente no se puede entender ello como una concausa para la generación del daño que hoy se alega.

Adicional a lo anterior, debemos señalar que los integrantes de la Unión Temporal no incurrieron en conductas omisivas que puedan endilgarle responsabilidad alguna en los hechos acaecidos, elemento indispensable para la configuración de responsabilidad, por cuanto nuestro ordenamiento jurídico establece con claridad que la función de señalización y semaforización es a cargo de la autoridad municipal y como indicaremos también más adelante, es claro que el municipio al terminarse la construcción de la variante de Ubaté asumiría la responsabilidad del antiguo paso nacional, esto es, de dicho sector vial.

4.4. LA ANI ACREDITA EL CUMPLIMIENTO CABAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 1161 DE 2001 LUEGO NO HAY MÉRITOS PARA SU VINCULACIÓN PUES NO HUBO ACCIÓN NI OMISIÓN DE LOS INTEGRANTES DE LA UNION TEMPORAL CONCESION VIAL LOS COMUNEROS QUE HUBIESEN INCIDIDO EN LOS HECHOS QUE HOY SE DEMANDAN

El corredor vial concesionado a cargo de la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros siempre estuvo en constante mantenimiento y en óptimas condiciones de transitabilidad, lo cual gozó de la vigilancia por parte de la Interventoría y del Ente concedente; tanto así que el 1º de abril de 2012, se revirtió el corredor vial nacional al Estado habiéndose finalizado la etapa de operación y mantenimiento a cargo de la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros, lo cual ratifica aún más el hecho, de que ésta siempre cumplió con todos los requisitos que exigía nuestra entidad contratante, a la luz de lo dispuesto en el contrato de concesión 01161 de 2001.

El Corredor Vial Zipaquirá – Bucaramanga, cuando estuvo a cargo de la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros mantuvo a lo largo de los 10 años de ejecución contractual, un estado de condición superior a 4,0, tal y como se exigió en el acuerdo de voluntades y como lo certifica la firma Interventora Cano Jiménez S.A., en el informe mensual de interventoría No. 32 de septiembre de 2011, en el cual indica:

“A través de los oficios de Interventoría MIE-OP-0030-11 y MIE-OP-0035-11, se realizó entrega al Concesionario con copia al INCO, del informe No 5 de Medición de Índice de Estado a julio de 2011, presentándose una calificación total para la vía concesionada de 4.07 MUY BUENA.”

Para complementar dicha afirmación, la Interventoría Cano Jiménez Estudios S.A. presenta un resumen del índice de estado semestral, relacionado en el Informe Mensual No. 27:

01-Jul-04	>4,0 CUMPLE (*)	>4,0 CUMPLE
01-Feb-05	>4,0 CUMPLE (*)	>4,0 CUMPLE
01-Nov-05	>4,0 CUMPLE (*)	>4,0 CUMPLE
01-May-06	>4,0 CUMPLE (*)	>4,0 CUMPLE
01-Dic-06	>4,0 CUMPLE (*)	>4,0 CUMPLE
01-Jun-07	>4,0 CUMPLE (*)	>4,0 CUMPLE
01-Dic-07	>4,0 CUMPLE (*)	>4,0 CUMPLE
01-Jun-08	>4,0 CUMPLE (*)	>4,0 CUMPLE
31-Dic-08	>4,0 CUMPLE (*)	>4,0 CUMPLE
08-Sep-09	>4,0 CUMPLE (*)	>4,0 CUMPLE

01-Dic-09	>4,0 CUMPLE (*)	>4,0 CUMPLE
01-Jul-10	>4,0 CUMPLE (*)	>4,0 CUMPLE

(*) EN EL TRAYECTO 2 (PTE OTERO-PTE NACIONAL Y HASTA EL PR63), EL CONTRATO EXIGE CUMPLIMIENTO EN: AHUELLAMIENTO Y

DEFORMACIONES (MAX 25), RESISTENCIA AL DESLIZAMIENTO (MIN 45), FISURAS Y GRIETAS (MAX 5) Y ESTADO DE LAS BERMAS (MAX 5).

Así mismo, la Entidad respaldó el óptimo desarrollo del contrato de concesión mediante certificaciones en las cuales estableció de manera clara que la Unión Temporal siempre dio cumplimiento a sus obligaciones contractuales y recibió el objeto contratado a satisfacción.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN		Código: GCSP-F-020
	PROCESO	GESTIÓN CONTRACTUAL Y SEGUIMIENTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Versión: 001
	FORMATO	CERTIFICACIÓN EXPERIENCIA	Fecha: 12/11/2013

Valor en SMMLV: 621.426

FECHA DE INICIO: 28 de diciembre de 2001

FECHA DE TERMINACIÓN: 31 de marzo de 2013

ESTADO: Cumplido y ejecutado se encuentra en proceso de liquidación.

El índice de estado del corredor, que incluía la verificación de diferentes aspectos tales como IRI, Rugosidad, Ahuellamiento, Cunetas, Señalización entre otros, del corredor nacional fue semestralmente evaluado por la interventoría y la supervisión del contrato durante su vigencia, siempre concluyendo que el concesionario cumplió con las obligaciones a su cargo. Luego, no existen méritos para vincular a los integrantes de la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros, cuando el mismo Estado, en su calidad de contratante, ha manifestado expresamente que el Concesionario, SIEMPRE CUMPLIÓ. Entonces, si la Unión Temporal como contratista, siempre cumplió, no existe omisión ni acción generadora del daño y por ende, no existe solidaridad ni obligación de responder, en el evento en que el Estado a través de la ANI, sea condenada.

Para que exista responsabilidad del contratista del Estado, es necesario probar, si quiera sumariamente, el dolo o la culpa grave de quien presumiblemente ejecutó una conducta, la cual, provocaría una condena a la Entidad. En este caso, está demostrado con creces que no hubo actuar doloso ni gravemente culposo de la Unión Temporal, de lo cual se deriva, que no existe título de imputación para que mis representados tengan que responder junto con la entidad por los eventuales perjuicios económicos que se puedan generar de una condena en contra del Estado.



Diana Gómez Gómez

Tanto la disposición de la Ley 678 de 2001 como la jurisprudencia del Consejo de Estado, son aplicables para el caso que ahora nos convoca, toda vez que de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 2¹⁴ de la mencionada ley, los contratistas se consideran particulares que cumplen funciones públicas y por tanto los cobija lo allí dispuesto, es decir, lo contemplado en el artículo 19.

De conformidad con lo antes expuesto, brilla por su ausencia en el proceso la prueba siquiera sumaria donde se pueda evidenciar el actuar doloso o gravemente culposo de mis representados.

El concesionario se comprometió según lo indica el contrato a evitar la imposición de multas al Estado por posibles incumplimientos imputables al concesionario aplicables al proyecto. Dicha obligación se cumplió en su totalidad ya que el concesionario jamás generó hechos que conllevaran a una sanción para la ANI o multa o indemnización como consecuencia de algún posible incumplimiento de sus obligaciones contractuales. Teniendo en cuenta lo anterior y la realidad contractual se evidencia que el concesionario nunca incumplió su objeto contractual ni sus obligaciones, por ende, si el Estado resultare responsable de algún tipo de indemnización en este caso, no sería por consecuencia de un incumplimiento o de una conducta del concesionario.

Siendo consecuentes con lo expuesto en el contrato de concesión, en este proceso queda expuesto que no se cuenta con derecho legal para vincular a los integrantes de la Unión Temporal y en consecuencia pretender una indemnización que se derive de una posible condena como resultado de la sentencia contra el Estado.

No hay méritos para que prospere la demanda incoada según lo expuesto en las excepciones de la demanda contra la ANI y mucho menos pretender una indemnización cuando no hubo un daño antijurídico, cierto, personal y actual susceptible de indemnización, atribuible a mis representados ni a la ANI, si tenemos en consideración que el hecho y el nexo causal están claros y no tienen relación alguna con el comportamiento de la entidad estatal ni del concesionario.

También está claro que las actividades ejecutadas por la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros se enmarcaron dentro de las obligaciones contractuales lo cual permitió un recibo a satisfacción del contrato 1161 de 2001, a tal punto que la Entidad Concedente, suscribió el acta de reversión a satisfacción. De lo contrario, la interventoría del proyecto no habría avalado su suscripción y por el contrario habría procedido a implementar los mecanismos contractuales sancionatorios.

La Unión Temporal desarrolló el contrato de concesión adecuadamente bajo las especificaciones y condiciones particulares previstas lo que permitió el recibo a satisfacción de las mismas, manteniendo a la ANI indemne a lo largo de la vigencia contractual pues nunca hubo incumplimientos. Así pues, queda claro que los presuntos perjuicios alegados por el demandante no fueron generados a partir de incumplimientos contractuales del concesionario.

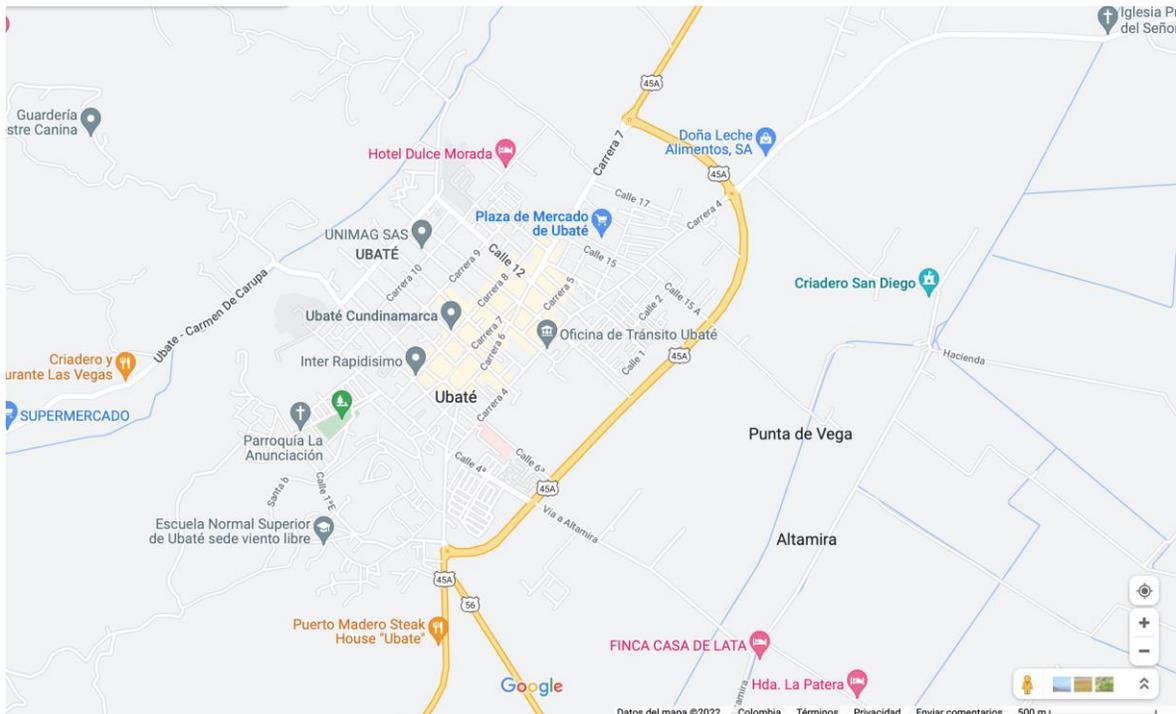
¹⁴***“Para efectos de repetición, el contratista, el interventor, el consultor y el asesor se consideran particulares que cumplen funciones públicas en todo lo concerniente a la celebración, ejecución y liquidación de los contratos que celebren con las entidades estatales, por lo tanto estarán sujetos a lo contemplado en esta ley.”*** (negrilla fuera de texto)

En este caso, el concepto de indemnidad, referido en el contrato de concesión no debe evaluarse aisladamente, por el contrario, debe revisarse integralmente, para concluir que no hubo ningún comportamiento del concesionario que pueda catalogarse como fuente de responsabilidad al haber dado cumplimiento estricto al contrato de concesión y al haber demostrado, contrario a lo expuesto por el demandante, que a lo largo del desarrollo, dio cumplimiento a lo allí dispuesto. Bajo este entendido, solicitamos se declare improcedente la vinculación de oficio de mis representados y se desestimen las pretensiones, pues no debemos desconocer que la ANI en su contestación de la demanda propuso excepciones donde claramente desvirtúa una presunta responsabilidad del concesionario lo cual se traduce entonces que no es válida su vinculación; cuando para la entidad es claro que no hay hechos que constituyan una posible responsabilidad ni que el concesionario durante la ejecución del contrato haya actuado con dolo o culpa grave que puedan haber generado responsabilidades en los hechos aquí relatados

4.5. CONVENIO INTERADMINISTRATIVO Y ACTA DE TERMINACIÓN Y RECIBO A SATISFACCION

En complemento de lo anterior, debemos precisar al Despacho que ha existido una inadecuada interpretación de los alcances contractuales a cargo del contrato 1161 de 2001 puesto que como consta en el Acta de Reversión del 1 de abril de 2012 y como consta en el Contrato Adicional No. 2 y su acta de terminación inicialmente la Concesión sí tuvo a cargo el antiguo paso nacional para su mantenimiento, pero dicha obligación cesó cuando construyó la vía alterna de Ubaté. De esta manera el antiguo paso nacional se volvió responsabilidad del municipio de Ubaté, lo cual es concordante con el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio, en los términos del POT de 1997 y 2003.

Lo anterior como consta en la gráfica que a continuación se expone en la cual se identifica que la vía nacional no atraviesa el municipio de Ubaté.

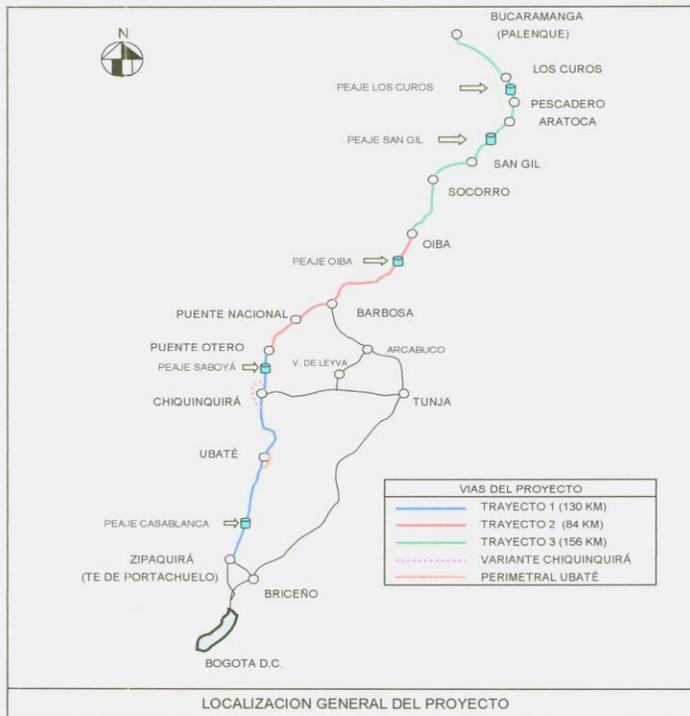


El adicional No. 2 que suscribió la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros con la ANI indicó que este construiría la Perimetral de Ubaté esto es la vía de 3 kilómetros por fuera del paso urbano de Ubaté para conectar con la vía nacional en sentido Puente Nacional. Específicamente dicho Adicional contempló que la Unión Temporal asumiría los estudios y diseños y construcción y operación y mantenimiento de la vía nueva en doble calzada junto con las intersecciones dentro del corredor vial que entregara el Municipio de Ubaté

CLÁUSULA PRIMERA: EL CONCESIONARIO se compromete para con el INSTITUTO a ejecutar las siguientes obras adicionales: **a)** Estudios, diseños, construcción y mantenimiento de una vía tipo V-1 de doble calzada perimetral al Municipio de Ubaté y sus intersecciones a nivel, dentro del corredor vial que entregue la Alcaldía Municipal de Ubaté. **b)** Estudios, diseños, construcción y mantenimiento de un nuevo puente vehicular sobre la quebrada denominada "La Cala", con sus accesos viales y el mejoramiento del alineamiento horizontal en el sitio denominado "La Cala", ubicado aproximadamente en el PR 71+450 de la vía Ubaté - Puente Nacional, de conformidad con lo establecido por la Ley 105 de 1993, con un ancho mínimo de tablero de 11,30 metros. **c)** Estudios, diseños, construcción y mantenimiento de un puente vehicular en el casco urbano del municipio de San Gil a la altura de la calle 15 que comunique la vía nacional con la carrera 11 de dicho municipio, de conformidad con lo establecido por la Ley 105 de 1993, con un ancho mínimo de tablero de 11,30 metros.

En tal virtud, el corredor vial una vez ejecutada la Perimetral quedó de la siguiente manera en custodia y conservación por parte de la Unión Temporal, lo cual quedó acreditado por el Interventor en diciembre de 2008 CRA CONSULTORES REGIONALES ASOCIADOS S.A. y luego corroborado por Cano Jiménez Estudios S.A.:

1. FICHA TÉCNICA



Ello es concordante con lo pactado por el INCO en su momento con el Municipio de Ubaté (convenio que no hace parte del contrato de concesión 1161 de 2001), en el cual se señaló:



Diana Gómez Gómez

CLAUSULA PRIMERO: OBJETO: Mediante el presente convenio **EL INSTITUTO y EL MUNICIPIO**, se comprometen a aunar esfuerzos y a efectuar las diligencias que se requieran con el fin de lograr los siguientes propósitos:

- a) Que la carrera 2 del Municipio de Ubaté sobre la cual se construirá la variante tipo V- 1 a que se hace referencia en los considerandos de este convenio pase a ser propiedad de LA NACIÓN - INCO, con el propósito de que se conviertan en paso nacional de la vía Zipaquirá- Palenque (Bucaramanga).
- b) Que la carrera 4 del Municipio de Ubaté pase a convertirse, una vez construida la variante, de paso nacional a acceso municipal.

CLAUSULA SEGUNDA: OBLIGACIONES DEL MUNICIPIO: Mediante el presente acuerdo el MUNICIPIO, se compromete a: **a)** Realizar los trámites que se requieran ante la entidad competente con el fin de que se le efectuó la transferencia del actual paso nacional, una vez construida la variante para ejecutar bajo su responsabilidad el mantenimiento, la operación, manejo del tráfico y demás actividades relacionadas con el flujo vehicular; **b)** Realizar las gestiones necesarias para transferir a LA NACIÓN - INCO, todos los predios que conforman la denominada carrera segunda, así como tramitar y entregar los permisos ambientales correspondientes, con el fin de ejecutar en ellos las obras de construcción a través del contrato de Concesión

Luego, el 15 de septiembre de 2006 se suscribe acta de terminación de la construcción de la Perimetral de Ubaté momento a partir del cual cesa la obligación del Concesionario de custodiar el antiguo paso nacional; recordemos que el concesionario por ser un colaborador del Estado con unas obligaciones específicas no tenía a su cargo realizar gestiones administrativas pues eso era del resorte del INCO y del municipio de Ubaté. Con esto lo que se pretende demostrar y acreditar es que independientemente si el INCO y el Municipio de Ubaté hicieron las gestiones para asumir la custodia del antiguo paso nacional, la realidad contractual que es lo que a la Unión Temporal nos corresponde, es demostrar es que en virtud del contrato adicional No. 2 con la construcción de la Perimetral de Ubaté y con la suscripción del acta de terminación de las obras cesaron para la Unión Temporal obligaciones frente al antiguo paso nacional.

ACTA DE TERMINACIÓN DE LA CONSTRUCCION DE LAS OBRAS DEL ADICIONAL No. 2 AL CONTRATO DE CONCESION VIAL No. 01161 - 2001.

La Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros en cumplimiento del contrato adicional No. 2, a partir de la fecha, pone en funcionamiento y a disposición del INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO y de la Interventoría, las siguientes obras:

- a) Estudios, diseños, construcción y mantenimiento de una vía Tipo V-1 doble calzada perimetral al municipio de Ubaté
- b) Estudios, diseños, construcción y mantenimiento de un nuevo puente vehicular sobre la quebrada denominada "La Cala" con sus accesos viales y el mejoramiento del alineamiento horizontal en el sitio denominado "La Cala" ubicado aproximadamente en el PR 71+450 de la vía Ubaté – Puente Nacional, de conformidad con lo establecido en la Ley 105 de 1993, con un ancho mínimo de tablero de 11.30 metros.
- c) Estudios, diseños, construcción y mantenimiento de un puente vehicular en el casco urbano del municipio de San Gil a la altura de la Calle 15 que comunique la vía nacional con la carrera 11 de dicho municipio, de conformidad con lo establecido en la ley 105 de 1993, con un ancho mínimo de tablero de 11.30 metros.

Las obras antes citadas serán objeto de mantenimiento y se efectuarán las reparaciones necesarias de acuerdo con las observaciones que el INCO y la Interventoría consideren pertinentes para el cumplimiento de especificaciones técnicas y de la calidad del servicio al usuario.

Se suscribe en Bogotá a los quince (15) días del mes de septiembre de dos mil seis.

Luz Melchor Gamboa Mesa
Representante Legal
U.T.C.V. Los Comuneros

FRANCISCO ORDUZ BARON
Supervisor
Instituto Nacional de Concesiones - INCO

CARLOS ARTURO REINA CAMACHO
Director Ejecutivo de Interventoría.
Consultores Regionales Asociados – CRA S.A.

Avenida El Dorado CAN – Edificio Ministerio de Transporte – PBX: 3240800 – <http://www.inco.gov.co>
Nit. 830125996-9

Tanto así en las mediciones del índice de estado y en la verificación de los informes de interventoría se pasa de monitorear del PR66 (Glorieta de Ubaté) y continúa con la verificación del PR 1 al 3 que corresponden a la Variante de Ubaté.

En el informe final de Interventoría radicado ante la ANI consignado en el oficio IZP-OP-0107-13 y radicado 2013-409-016561-2 del 30 de abril de 2013 confirma en esta ficha técnica en el Numeral 2 que el seguimiento se hacía sobre la Perimetral de Ubaté:

	CANO JIMÉNEZ ESTUDIOS S.A. CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 052 DE 2008, INTERVENTORÍA TÉCNICA, AMBIENTAL, LEGAL, FINANCIERA, ADMINISTRATIVA Y OPERATIVA AL CONTRATO No. 001161 DE 2001 DEL PROYECTO DE CONCESIÓN "ZIQAUIRÁ - PALENQUE"	pág. 1/13
FICHA DE INFORMACIÓN DE OBRAS		
		No. F3
1. INFORMACIÓN GENERAL		
IDENTIFICACIÓN DEL TRAMO: TRAYECTO 1: T. DE PORTACHUELO - PUENTE OTERO		
IDENTIFICACIÓN DEL SECTOR: RUTA NACIONAL 45A. ZIQAUIRÁ - UBATÉ - CHIQUINQUIRÁ - PUENTE OTERO		
IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA: MANTENIMIENTO RUTINARIO ZIQAUIRÁ - PUENTE OTERO		
DESCRIPCIÓN TÉCNICA DE LA OBRA:		
LOCALIZACIÓN:	T. DE PORTACHUELO - NEUSA - TIERRA NEGRA - TAUSA - SUTATAUSA - UBATÉ, VARIANTE UBATÉ, UBATÉ- FÚQUENE - SUSA - SIMUJACA - LA PALESTINA - CHIQUINQUIRÁ - VARIANTE CHIQUINQUIRÁ - SABOYÁ - PUENTE OTERO	
DEPARTAMENTO	CUNDINAMARCA - BOYACA - SANTANDER	
MUNICIPIO	ZIQAUIRÁ, TAUSA, SUTATAUSA, UBATE, FÚQUENE, SUSA, SIMUJACA, CHIQUINQUIRÁ, SABOYÁ	
PLAZO DE EJECUCIÓN (Meses)	No aplica	
FECHA DE INICIO		
REAL No aplica	CONTRACTUAL No aplica	
FECHA DE FINALIZACIÓN		
REAL No aplica	CONTRACTUAL No aplica	
		
2. ASPECTOS TÉCNICOS		
Dentro de las actividades realizadas por las cooperativas de mantenimiento rutinario en el trayecto 1 comprendido entre T. de Portachuelo (Zipaquirá) hasta Puente Nacional: - Cooperativa Los Arroyanos realizaron actividades en la ruta 45A 04 entre T de Portachuelo PR26+300 Zipaquirá al Pr 61+000 Ubaté Ruta 45 A 04 incluyendo la Perimetral Ubaté de 3km y desde PRO+000 Ubaté a PR6+000 Ruta 45 A05. - Cooperativa Betoalpro realizó sus actividades a lo largo de la ruta 45A05 entre el PR 6+000 a PR 54+000 incluyendo el paso nacional y la Variante de Chiquinquirá - Cooperativa Los Caciques intervinieron entre el PR 54+000 a PR 89 Puente Nacional de la Ruta 45 A 05; se evidenciaron en general: actividades mensuales las de rocería, limpieza de obras de arte, cunetas, señalización y remoción de pequeños derrumbes.		
3. ASPECTOS PREDIALES		

En el informe final en el numeral 5.2.4 relativo a Aspectos de Mantenimiento se corrobora el cumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo del contrato de concesión 1161 de 2001:

5.2.4 OBRAS CORREDOR VIAL ZIPAQUIRÁ – PALENQUE- ETAPA MANTENIMIENTO Y OPERACION

ASPECTOS DE MANTENIMIENTO

Desde el 15 de enero de 2009 fecha en la que esta Interventoría inicia sus actividades contractuales, se realizaron recorridos permanentes de seguimiento y verificación de las actividades que realizaba el Concesionario en el corredor vial Zipaquirá – Palenque respecto al mantenimiento rutinario y periódico, cuyos principios se dieron en las especificaciones de mantenimiento incluidas en el anexo 3 del Contrato de Concesión 01161 de 2001.

Durante los días comprendidos entre el 21 al 30 de marzo de 2012 se realizaron recorridos en conjunto INVIAS, ANI, Concesionario e Interventoría con el fin de revisar y verificar el estado de la infraestructura del inventario vial que incluyó entre otros: obras de alcantarillas, cunetas, muros, estado del pavimento y señalización. Estos recorridos se hicieron previos a la fecha del 1º de abril de 2012, en la cual el INVIAS tomó posesión de los bienes reversibles del contrato de Concesión 01161 de 2001 y empezó la puesta en marcha de operación del corredor vial ya a cargo del INVIAS.

En cada uno de nuestros informes mensuales desde Enero de 2009 hasta marzo de 2012, esta Interventoría basada en los recorridos por el Corredor Vial Concesionado Zipaquirá- Palenque y de acuerdo a lo indicado por el Concesionario en sus informes mensuales que indicó los aspectos y actividades más relevantes ejecutadas por el Concesionario, las cuales incluían entre otros: Actividades de Parcheo, bacheo, renivelaciones y colocación sobrecarpeta. Actividades de señalización horizontal en tramos donde se colocó sobrecarpeta, reposición de tachas reflectivas, mantenimiento correctivos de señales verticales incluyendo defensas metálicas, actividades de reparación de obras de drenaje incluyendo filtros, cunetas y alcantarillas. Actividades de remoción de derrumbes.

Adicionalmente se acredita que el Concesionario dispuso a lo largo del corredor vial concesionado unos grupos de microempresas y cooperativas para realizar el mantenimiento rutinario que contó entre otras actividades mensuales las de rocería, limpieza de obras de arte, cunetas, señalización, entre otros:

Trayecto 1:

- Cooperativa Los Arrayanes realizaron actividades en la ruta 45A 04 entre T de Portachuelo PR26+300 Zipaquirá al Pr 61+000 Ubaté Ruta 45 A 04 incluyendo la Perimetral Ubaté de 3km y desde PRO+000 Ubaté a PR6+000 Ruta 45 A05
- Cooperativa Befoalpro realizó sus actividades a lo largo de la ruta 45A05 entre el PR 6+000 a PR 54+000 incluyendo el paso nacional y la Variante de Chiquinquirá.
- Cooperativa Los Caciques intervinieron entre el PR 54+000 a PR 89 Puente Nacional de la Ruta 45 A 05

Mediciones Índice de Estado y Señalización realizados por Interventoría

Informe	Fecha Realización	Calificación Obtenida		Oficio de Entrega Informe a la ANI (Antes INCO)	Fecha Oficio
Índice de Estado No.1 Informe de Señalización IZP-UDII-0008-0001-09	Septiembre Octubre 2009	4.0	Buena	IZP-OP-0238-09	17 de diciembre de 2009
Índice de Estado No.2. Informe Señalización IZP-UDII-0008-0002-09	Diciembre 2009	4.23	Muy Buena	IZP-OP-0111-10	4 de agosto de 2010
Índice de Estado No.3. Informe Señalización IZP-UDII-0008-0003-09	Abril 2010	4.35	Muy Buena	IZP-OP-0111-10	4 de agosto de 2010
Índice de Estado No.4 Informe Señalización IZP-UDII-0008-0004-09	Diciembre 2010	4.25	Muy Buena	MIE-OP-0003-11	8 de febrero de 2011
Índice de Estado No.5 Informe Señalización IZP-UDII-0008-0005-09	Julio 2011	4.07	Muy Buena	MIE-OP-0029-11 MIE-OP-0036-11	27 de septiembre de 2011 29 de septiembre de 2011
Informe Señalización No.6	Septiembre 2011	-	Cumple	MIE-OP-0042-11	25 de octubre de 2011
Informe de Señalización No. 7	Noviembre 2011	-	Cumple	MIE-OP-0002-12	6 de enero de 2012
Índice de Estado No. 6. IZP-UDII-0008-0006-09	Diciembre 2011	4.42	Muy Buena	MIE-OP-0014-12	2 de marzo de 2012
Informe de Señalización No. 8	Enero 2012	-	Cumple	MIE-OP-0007-12	8 de febrero de 2012
Medición de Deflectometría	Febrero 2012	-	Cumple	MIE-OP-0027-12	18 de abril de 2012

Lo anterior en concordancia con el acta de reversión de los trayectos suscrita el 1 de abril de 2012 en la cual se describe que luego de hacer una descripción de la RUTA 45 A se expresa con claridad las obras e infraestructura entregadas por el Concesionario para el Trayecto 1 y específicamente fue así:

En este sector, en virtud de lo dispuesto en el Adicional No. 2, se hace entrega de una vía tipo V-1 de doble calzada perimetral al municipio de Ubaté y sus tres (3) intersecciones a nivel, dentro del corredor vial que entregó la alcaldía municipal de Ubaté para la construcción de las obras. Todo lo anterior, de acuerdo al convenio interadministrativo del 30 de diciembre de 2003, suscrito entre el Instituto Nacional de Concesiones, hoy Agencia Nacional de Infraestructura y el municipio de Ubaté.

El Concesionario hace entrega en calzada sencilla de los siguientes tramos del sector Zipaquirá - Ubaté: i) PR26 + 300 al PR33+000, ii) PR39 +970 al PR66+500.

El concesionario hace entrega en doble calzada de los siguientes tramos del sector Zipaquirá - Ubaté: i) PR33+290 al PR35+350, ii) PR35+700 al PR39+420, iii) PR39+700 al PR39+970 y iv) PR 0 +000 al PR3+000 (perimetral de Ubaté).

El concesionario hace entrega en calzada sencilla del tramo Ubaté (PR 0+970) – Puente Otero (PR79 + 321).

De todo lo anterior se desprende que el antiguo paso nacional para el año 2011 no era responsabilidad de la unión temporal y que la semaforización y señalización correspondió al municipio, con lo cual una vez más queda acreditada la ausencia de obligación y la falta de legitimación en la causa por pasiva, puesto que la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros dejó de ser responsable del antiguo paso nacional desde el año 2006 pues asumió el mantenimiento y la operación de la perimetral de Ubaté.



Diana Gómez Gómez

4.6. LIQUIDACION DEL CONTRATO DE CONCESION SIN QUE SE EXPUSIERAN LIMITANTES NI SALVEDADES RESPECTO A POSIBLES DEMANDAS ANTE EL RECIBO TOTAL A SATISFACCIÓN

En el proceso de liquidación del contrato de Concesión No 01161 de 2001 la Agencia Nacional de Infraestructura ANI no hizo pronunciamiento alguno respecto de acciones pendientes contra de los integrantes de la Unión Temporal. La liquidación del contrato de concesión No 01161 de 2001 se produjo como resultado del laudo arbitral de fecha 26 de julio de 2017 y en el transcurso de este la entidad contratante y ahora quien solicita la vinculación de los integrantes de la UT no expuso requerimientos económicos presentes ni futuros, con respecto a procesos judiciales en curso. En relación con el tema de la liquidación del contrato de Concesión la ANI expidió varias certificaciones de cumplimiento satisfactorio del contrato y entre ellas está el oficio ANI 2019304034987-1 del 10 de octubre de 2019:

Que el contrato fue liquidado en sede Judicial, mediante Laudo Arbitral del 26 de Julio de 2017. El mismo No fue objeto de caducidades ni multas.

Dada en Bogotá, D.C., a los Tres (3) días del mes de octubre de 2019

La UT Concesión Vial Los Comuneros siempre fue presta y eficaz en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales como colaborador del Estado y por tanto es claro que no hay legitimación para ser responsabilizado por un accidente de tránsito que se produjo sobre un corredor vial que no estaba bajo su custodia en el marco del contrato de concesión y cuya causa eficiente obedeció a una imprudencia del conductor de una motocicleta, pues sin duda alguna no hay nexo causal entre los hechos y las pretensiones del accionante con el actuar de la Unión Temporal.

No debe perderse de vista que la ANI como entidad contratante siempre manifestó durante la vigencia del contrato que el Concesionario cumplió con todas sus obligaciones contractuales y como consecuencia de esto no requirió ni tampoco inició procesos sancionatorios en contra de la Unión Temporal, porque de haber existido prueba alguna que el Concesionario estaba infringiendo sus obligaciones o actuando con culpa grave o dolo no hubiera dudado en utilizar los mecanismos contractuales para reclamar su cumplimiento.

Las siguientes certificaciones de la ANI como director del contrato, siempre expusieron su satisfacción en el cumplimiento de las obligaciones contractuales en el marco del artículo 14 de la ley 80 de 1993, nunca hubo pronunciamientos de conductas dolosas o gravemente culposas del Concesionario:

- **Oficio INCO (hoy ANI) con radicado 20093050130501 del 23 de octubre de 2009:**
Cumplimiento: Se certifica que el contrato hasta la fecha se ha ejecutado a plena satisfacción, por lo que no ha sido objeto de procesos de multa ni sanciones.

Dada en Bogotá, D.C., a los 19 días del mes de Octubre de 2009

- **Oficio ANI con radicado 2012305000202-1 del 10 de enero de 2012:**
 - h. Que a la fecha de esta certificación, ni el concesionario ni ninguno de sus miembros ha tenido ningún tipo de sanción ni se le han hecho efectivas las garantías del contrato.
- **Oficio ANI con radicado 2014705010062-1 del 29 de mayo de 2014**



Diana Gómez Gómez

- i. Que el contrato a la fecha se encuentra en etapa de liquidación y no fue terminado unilateralmente por la entidad, ni objeto de caducidad, ni multas.

Se expide en Bogotá, D.C., la presente certificación a solicitud del interesado a los veintisiete (27) días del mes de mayo de 2014.

En conclusión la ANI como entidad contratante después haber certificado en diversas ocasiones su satisfacción en el cumplimiento de las actividades contractuales del Concesionario no puede pretender ahora desconocerlas y solicitar vía judicial que los integrantes de la Unión Temporal asuman una responsabilidad de un accidente de tránsito que no se produce con ocasión a una acción u omisión del concesionario, cuando ésta en el marco de la contestación de la acción en cuestión y a lo largo de otras manifestaciones certificó que las actuaciones de la Unión Temporal siempre fueron ajustadas al contrato y cuando el mismo municipio de Ubaté y la demandante han reconocido que la obligación de semaforización e iluminación de dicho sector correspondía al municipio de Ubaté.

4.7. EXCEPCIÓN GENÉRICA

Las excepciones generales de ley y las que resulten probadas dentro del proceso en los términos de los artículos 175 y 180 CPACA.

La fundo en lo siguiente: Todo hecho que aparezca probado en el expediente y en el desarrollo del proceso, que inhiba la prosperidad de todas o algunas de las pretensiones de la parte demandante, deberá ser así declarado.

4. PETICION

Con el debido respeto acudo al señor Juez, para solicitar se exonere de responsabilidad a los integrantes de la Unión Temporal Concesión Vial Los Comuneros y se tenga en cuenta cada uno de los argumentos expuestos en esta contestación de la demanda, así como las pruebas que se allegaron, y en consecuencia se desvinculen del presente proceso, por cuanto no hay méritos para continuar en el mismo, ante la ausencia de obligación y de legitimación en la causa por pasiva.

5. PRUEBAS

No obstante ha quedado claro que no existe responsabilidad de mis representados en los hechos y daños expuestos por el demandante, al no existir nexo causal ni culpa en su actuar, es oportuno poner de presente al señor Juez que en esta demanda se pretenden cuantías indemnizatorias que deben probarse. El Consejo de Estado, a través de la Sección Tercera, ha sido enfático en señalar que *“el demandante no puede limitarse, si quiere sacar avante su pretensión, a hacer afirmaciones sin respaldo probatorio”*, que por además no pueden ser valoradas *“como si se tratara de hechos notorios o presumibles y no de situaciones cuya comprobación, por mandato legal, le correspondía al demandante.”*

Consideramos oportuno traer a colación la siguiente sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera del 18 de abril de 1994 la cual indica:



Diana Gómez Gómez

“No apareciendo acreditado el daño sufrido por la sociedad demandante, no puede entonces accederse a las peticiones incoadas en el libelo. Todo lo anterior, con apoyo en el principio de la carga de la prueba, la cual correspondía a la demandante según los hechos fundamentales de su demanda; principio según el cual le incumbe a las partes probar los supuestos de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen (art. 177 del C.de P. C)”

Por otra parte, la Corte Suprema de Justicia ha dicho *“En materia de la responsabilidad civil, resulta imperativo para la prosperidad de las pretensiones esgrimidas por la parte actora, que los elementos que la estructuran se encuentren debidamente comprobados, entre ellos, por supuesto, el daño, requisito que, mutatis mutandis, se erige en la columna vertebral de la responsabilidad civil, en concreto de la obligación resarcitoria a cargo de su agente (victimario), sin el cual, de consiguiente, resulta vano, a fuerza de ser impreciso y también hasta especulativo, hablar de reparación, de resarcimiento o de indemnización de perjuicios, ora en la esfera contractual, ora en la extracontractual, habida cuenta de que “Si no hay perjuicio”, como lo puntualiza la doctrina especializada, “...no hay responsabilidad civil”, en la inteligencia de que converjan los restantes elementos configurativos de la misma.....En este sentido ha sido explícita la jurisprudencia de la Sala, señalando que, “dentro del concepto y la configuración de la responsabilidad civil, es el daño un elemento primordial y el único común a todas las circunstancias, cuya trascendencia fija el ordenamiento. De ahí que no se de responsabilidad sin daño demostrado, y que el punto de partida de toda consideración en la materia, tanto teórica como empírica, sea la enunciación, establecimiento y determinación de aquél, ante cuya falta resulta inoficiosa cualquier acción indemnizatoria” (CXXIV, pág. 62).”*

En este sentido, solicitamos al Despacho, analizar detalladamente los elementos probatorios que fueron aportados por la Demandante habida consideración que se están pretendiendo cuantías que no se acompañan con los elementos documentales allegados.

De otra parte solicitamos incorporar las siguientes documentales que se aportan:

1. Adicional 2 al contrato 1161 de 2001
2. Acta de terminación y recibo de las obras del Adicional 2 por parte del INCO – hoy ANI
3. Convenio interadministrativo suscrito entre INCO (hoy ANI) y el municipio de Ubaté
4. Estudio previo contrato de semaforización elaborado por la Alcaldía de Ubaté
5. Noticia de recibo a satisfacción de la Perimetral de Ubaté
6. Informe Final de Interventoría que acredita el cumplimiento del contrato de concesión y sus alcances
7. Informe de Interventoría que relaciona el cumplimiento del índice de estado, esto son los indicadores de medición del cumplimiento de las obligaciones de mantenimiento.
8. Certificación 20093050130501 a través de la cual la entidad contratante acredita el cumplimiento del contrato de concesión
9. Oficio ANI 2012305000202-1 que certifica una vez mas que el concesionario construyó a satisfacción la Perimetral de Ubaté en cumplimiento de lo dispuesto en el Adicional 2.



Diana Gómez Gómez

10. POT Ubaté Acuerdo 017 de 2003 donde se identifica que la via nacional pasará al municipio una vez construida la Perimetral
11. Acta de reversión suscrita el 1 de abril de 2012 con la ANI a través de la cual se materializa la devolución del corredor al haber obtenido el ingreso esperado y en cumplimiento de las especificaciones contractuales.
12. POT 1997 UBATE
13. Licitación del Municipio de Ubaté para contratar la semaforización

Finalmente reiteramos la pertinencia de la incorporación y valoración del fallo penal contra el Patrullero Morales, el cual esclarece las condiciones de tiempo, modo y lugar del accidente.

6. ANEXOS

1. Poder y Certificado de existencia y representación legal de KMC
2. Poder y Certificado de existencia y representación legal Alvarez y Collins
3. Poder y Certificado de existencia y representación legal GAM Construcciones

7. NOTIFICACIONES

Apoderado: Las recibirá en el correo electrónico: dianagomez@concesionvialloscomuneros.com y dianagomez79@yahoo.com

Demandados: notificaciones@kmc.com, tributario@gamconstrucciones.com geam99@hotmail.com

Demandante: buzonjudicial@ani.gov.co, jflopez@ani.gov.co

Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado: procesosnacionales@defensajuridica.gov.co

Apoderada Parte Demandante: nrubi1974@hotmail.com

Policia Nacional: dipon.jefat@policia.gov.co o lineadirecta@policianacional.gov.co

Municipio De Ubaté: alcaldia@ubate-cundinamarca.gov.co contactenos@ubate-cundinamarca.gov.co

INVIAS njudiciales@invias.gov.co y cecoronado@invias.gov.co

Atentamente,

DIANA GÓMEZ GÓMEZ

CC 22479361
TP 114980 CSJ