|  |  |
| --- | --- |
| CIUDAD Y FECHA | **Bogotá D.C., treinta y uno (31) de octubre de dos mil diecinueve (2019)** |
| REFERENCIA | **Expediente No. 11001333603420170006900** |
| DEMANDANTE | **DEISY CRISTINA MORERA, LEONELLA BELLO MORERA, JHONY FERNANDO HERRERA MORERA, FIDELIA PARGA CALDERON, CONSOLACION BELLO PARGA, NEFLI BELQUIS BELLO PARGA, RUBIELA BELLO PARGA, HECTOR TADEO BELLO PARGA, NELSON BELLO PARGA, JOSE RAMON BELLO PARGA** |
| DEMANDADO | **NACION-MINISTERIO DE TRANSPORTE-INVIAS-DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA-MUNICIPIO DE LA MESA** |
| MEDIO DE CONTROL | **REPARACIÓN DIRECTA** |
| ASUNTO | **FALLO DE PRIMERA INSTANCIA** |

Agotado el trámite procesal sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, se procede a dictar sentencia en el proceso de **REPARACIÓN DIRECTA** iniciado por **DEISY CRISTINA MORERA, LEONELLA BELLO MORERA, JHONY FERNANDO HERRERA MORERA, FIDELIA PARGA CALDERON, CONSOLACION BELLO PARGA, NEFLI BELQUIS BELLO PARGA, RUBIELA BELLO PARGA, HECTOR TADEO BELLO PARGA, NELSON BELLO PARGA, JOSE RAMON BELLO PARGA** contra **NACION-MINISTERIO DE TRANSPORTE-INVIAS-DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA-MUNICIPIO DE LA MESA** por los presuntos perjuicios causados con ocasión de la muerte del señor **RUBEL LORENZO BELLO PARGA**.

* 1. **ANTECEDENTES:**
	2. **La DEMANDA**
		1. **PRETENSIONES**

***“PRIMERA****: Que se declare que* ***LA NACIÓN – MINISTERIO DEL TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS “INVIAS”, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA Y MUNICIPIO DE LA MESA*** *son administrativa, patrimonial y solidariamente responsable de los perjuicios ocasionados a los actores como consecuencia de las lesiones y posterior muerte del señor Robel Lorenzo Bello Parga, ocurrida entre el* ***2 y el 15 de Septiembre de 2014*** *en el municipio de La Mesa (Cund.) inspección municipal de San Javier, vereda Margaritas Departamento de Cundinamarca, al caer de una altura de cinco (5) metros del puente férreo Margaritas abandonado y sin medidas de protección y/o aviso, usado por la comunidad para sus desplazamientos, sobre la línea del ferrocarril de que de Bogotá, conduce a Girardot sector de Margaritas municipio de La Mesa (Cundinamarca).*

***SEGUNDA****: Que como consecuencia de la anterior declaratoria y con la finalidad de reparar los daños y perjuicios causados, pasados, concomitantes, futuros, materiales y morales, se condene a LA NACIÓN – MINISTERIO DEL TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS “Invias”, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA Y MUNICIPIO DE LA MESA a pagar a los demandantes, esposa hijos, hijastro, madre, hermanos y hermanas del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga, por concepto de daños y perjuicios, pasados, concomitantes, futuros materiales y morales, las siguientes sumas de dinero debidamente actualizadas y/o indexadas y puestas a valor presente al momento del fallo, en caso de que nos sea favorable:*

*Perjuicios Morales:*

1. *Por la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que les ocasiono ver las lesiones y daño corporal sufrido entre el momento de la caída y el momento del fallecimiento de su padre, compañero permanente, padrastro, hijo y hermano, para cada uno de los demandantes una suma equivalente a 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes :*
	1. *A Deisy Morera, compañera permanente del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó ver las lesiones y dolor de su esposo antes del fallecimiento. .*
	2. *A Leonela Bello Morera, hija del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó ver las lesiones y dolor de su padre antes del fallecimiento. .*
	3. *A Jhony Fernando Herrera Morera, hijastro del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó ver las lesiones y dolor de su padrastro antes del fallecimiento. .*
	4. *A Fidelia Parga Castro madre del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que les causó ver las lesiones y dolor de su hijo antes del fallecimiento.*
	5. *A Consolación Bello Parga hermana del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó ver las lesiones y dolor de su hermano antes del fallecimiento.*
	6. *A Nefli Belquis Bello Parga, hermana del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó ver las lesiones y dolor de su hermano antes del fallecimiento.*
	7. *A Rubiela Bello Parga, hermana del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó ver las lesiones y dolor de su hermano antes del fallecimiento.*
	8. *A Héctor Tadeo Bello Parga, hermano del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó ver las lesiones y dolor físico de su hermano antes del fallecimiento.*
	9. *Nelson Bello Parga hermano del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó las lesiones y dolor sufridos en vida por su hermano antes del fallecimiento.*
2. *Por la aflicción , el dolor espiritual y la congoja que les ocasiono la muerte de Robel Lorenzo Bello Parga a cada uno de los demandantes una suma equivalente a 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes:*
	1. *A Deisy Morera, compañera permanente del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó la violenta muerte de su esposo.*
	2. *Leonela Bello Morera, hija del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó la violenta muerte de su padre.*
	3. *Jhony Fernando Herrera Morera, hijastro del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó la violenta muerte de su padrastro.*
	4. *Fidelia Parga Castro madre del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó la violenta muerte de su hijo.*
	5. *Consolación Bello Parga hermana del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó la violenta muerte de su hermano.*
	6. *Nefli Belquis Bello Parga, hermana del fallecido Rubel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó la violenta muerte de su hermano.*
	7. *Rubiela Bello Parga, hermana del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó la violenta muerte de su hermano.*
	8. *Héctor Tadeo Bello Parga, hermano del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó la violenta muerte de su hermano.*
	9. *Nelson Bello Parga hermano del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga, dada la aflicción, el dolor espiritual y la congoja que le causó la violenta muerte de su hermano.*

*Perjuicios Materiales:*

*Como quiera que se ha establecido a través de perito los ingresos del señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA de las que se desprende que para el año 2014, percibía unos ingresos mensuales brutos por valor de $5.000.000.oo, derivados de su actividad como comerciante en agricultura y ganadería, y que ejercía tal actividad en forma lícita, atendiendo a los parámetros jurisprudenciales y doctrinales, a tal suma se le descontará el 25% que es lo que el productor de la renta dedica a su propio sostenimiento, para tener como suma base para la liquidación un total de $3.750.000.oo la que dividida en partes iguales arroja un resultado de $1.875.000.oo para la señora DEISY CRISTINA MORERA y este último valor la misma suma de $1.875.000.000.oo, para su progenitora Fidelia Parga Castro, , sumas que corresponderán a la renta que se tiene como fundamento para la indemnización que aquí se solicita por concepto de lucro cesante:*

1. *Para DEISY CRISTINA MORERA RODRIGUEZ, por el término de la vida probable de Robel Lorenzo Bello Parga, calculada a la fecha de su muerte (15 de Septiembre de octubre de 2014), de acuerdo con la resolución 0497 de 20 de mayo de 1997, expedida por la Superintendencia Bancaria, hoy Superintendencia Financiera, mediante la cual se adopta la tabla de mortalidad de los asegurados, que era de 53.61 años, esto es, 240.56 meses, la siguiente suma:*

*• Indemnización debida o consolidada a 15 de Enero de 2015, cuatro (4) meses después de la muerte su esposo y a la fecha de presentación de la solicitud de conciliación, teniendo en cuenta la fórmula que se ha usado para ello, y que se especificará en el acápite de cuantía de esta solicitud, sin actualización de la renta: $7.500.000.oo.*

*• Indemnización futura, 236.45 meses restantes, que abarcan desde el 15 de Enero de 2015 y hasta la fecha de vida probable de la víctima, sin actualización de la renta: $420.000.000.oo,*

*• SUBTOTAL RECLAMADO POR LUCRO CESANTE: $427.500.000.oo.*

***b)*** *Para FIDELIA PARGA CASTRO, madre del fallecido, por el término de la vida probable de Robel Lorenzo Bello Parga, calculada a la fecha de su muerte (15 de Septiembre de octubre de 2014), de acuerdo con la resolución 0497 de 20 de mayo de 1997, expedida por la Superintendencia Bancaria, hoy Superintendencia Financiera, mediante la cual se adopta la tabla de mortalidad de los asegurados, que era de 73.00 años, pero por tener en el momento de presentación de la demanda la beneficiaria una edad de 83 años, en este momento se fija prudencialmente en, 60 meses, la siguiente suma:*

*• Indemnización debida o consolidada a 15 de Enero de 2015, cuatro (4) meses después de la muerte su esposo y a la fecha de presentación de la solicitud de conciliación, teniendo en cuenta la fórmula que se ha usado para ello, y que se especificará en el acápite de cuantía de esta solicitud, sin actualización de la renta: $7.500.000.oo.*

*• Indemnización futura, 116 meses restantes, que abarcan desde el 15 de Enero de 2015 y hasta la fecha de vida probable de la víctima, sin actualización de la renta: $112.500.000.oo.*

***SUBTOTAL RECLAMADO POR LUCRO CESANTE: $112.500.000.oo.***

***TERCERO:*** *Que se condene en costas a las demandadas en caso de oposición sin fundamento o temeraria.*

***CUARTO****: Que a la sentencia que ponga fin al proceso se le dé cumplimiento en los términos señalados en los artículos pertinentes de la ley 1437 de 2.011”*

* + 1. Los **HECHOS** sobre los cuales basa su petición son en síntesis los siguientes:
			1. El señor Robel Lorenzo Bello Parga nació el 13 de febrero de 1959 en La Sierra (Cundinamarca) en el hogar de Héctor Heli Bello y Fidelia Parga y dedicó su vida al negocio de levante, crianza y comercio de ganado vacuno.
			2. Radicado en la inspección municipal de San Javier municipio de La Mesa (Cund.) desde el año de 1990, formó hogar con la señora Deisy Cristina Morera y su hijo Jhony Fernando Herrera Morera a quien levantó, crió, educó y profesó un afecto como de hijo; de esta unión nació también su hija Leonella Bello Morera.
			3. Robel Lorenzo Bello Parga con el transcurso del tiempo se constituyó en un próspero comerciante y ganadero, ocupando el cargo de **concejal del municipio de La Mesa** durante dos períodos constitucionales.
			4. Con el ejercicio de las actividades ganadera y comercial que ejercía indistintamente Robel Lorenzo Bello logró amasar una mediana fortuna, alcanzando en el momento de su fallecimiento ingresos cercanos a los **CINCO MILLONES DE PESOS** **mensuales**.
			5. Cerca de la antigua estación Margaritas en la finca cercana donde tenía su ganado el fallecido Robel Lorenzo Bello Parga, está ubicado un puente férreo sobre la quebrada, que se encuentra abandonado desde agosto de 1960, fecha en la cual cruzó por allí el último tren y que ahora es usado por la comunidad campesina y agricultores de la zona para circular de un lugar a otro, que se encontraba para la fecha del accidente en ***mal estado. Inseguro, vetusto, sin señales de peligro, ni prohibiciones para ser usado***.
			6. El **2 de septiembre de 2014** sobre las 7 a.m. Robel Lorenzo Bello Parga salió de su casa en la vereda el Paraíso a ver un ganado en la vereda Margaritas y tomó la vía del ferrocarril. Al llegar al puente Margaritas pisó una tabla vetusta que había sido puesta por la Junta de Acción Comunal, con tan mala fortuna que la tabla cedió y cayó a una cañada desde una altura cercana a 5 metros sin que las personas que lo acompañaban Ana Cardeth Díaz, Misael Arévalo Rodríguez, David Suárez, Camilo Andrés Castillo Triana y Jairo Antonio Müller Buitrago pudieran hacer nada para impedir la caída.
			7. Auxiliado por quienes lo acompañaban, el señor Robel Lorenzo Bello Parga fue conducido al Hospital Pedro León Álvarez Díaz de La Mesa ( Cundinamarca), donde recibió primeros auxilios y al advertirse de la gravedad de las lesiones traumatismo craneano, traumatismo torácico cerrado, fractura de extremidades, fue remitido al Hospital La Samaritana de la ciudad de Girardot donde fue sometido a intervenciones quirúrgicas Don Robel Lorenzo Bello Parga para resolver los compromisos del politraumatismo sufrido; lamentablemente **falleció el 15 de septiembre de 2014**.
			8. En el momento de su fallecimiento el señor Robel Lorenzo Bello Parga dedicaba el dinero que devengaba mensualmente por concepto de sus actividades ganaderas y comerciales al sostenimiento de su familia compuesta por su compañera Deisy Morera, su hijastro Jhony Fernando Herrera Morera y su hija Leonella Bello Morera, y a auxiliar económicamente a su madre Fidelina Parga y a su propio sostenimiento.
			9. Por su posición ante la sociedad y ante las autoridades del municipio de La Mesa (Cundinamarca), todos los estamentos sociales y políticos de La Mesa sintieron gran impacto por el fallecimiento del señor Robel Lorenzo Bello Parga, pero particularmente sus familiares para quienes su partida prematura y las circunstancias del fallecimiento ocasionaron profunda tristeza y dolor moral que aún no han podido superar.

**a)** Conforme a las tablas de supervivencia vigentes para Colombia la edad promedio de vida es de 75 años, por lo que la vida productiva del señor Robel Lorenzo Bello Parga se extendía por espacio de 20 años más después de su muerte a razón de $5.000.000.oo mensuales, lo cual lo posibilitaba para producir en dinero una suma cercana a CUATROCIENTOS OCHENTA MILLONES DE PESOS ($480.000.000.oo), para sus proyectos futuros; su vida y la de su familia.

**b)** El hecho de su muerte generó gastos cercanos a $120.000.000.oo por la atención médica que recibió en el Hospital La Samaritana Girardot y una suma cercana a $15.000.000.oo por concepto de transporte desde la localidad de San Javier al municipio de Girardot (Cund.) durante los quince días que duró su padecimiento y su muerte.

**c)** La suma de **CINCUENTA MILLONES DE PESOS** por concepto de honorarios profesionales y el 35% por ciento del total que por todo concepto se logre en caso de sentencia favorable a los intereses de los demandantes.

**d)** Finalmente se estima en una suma equivalente al valor de 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes por concepto de perjuicios morales para cada uno de los parientes afectados por la tristeza y el dolor moral que los padecimientos sufridos durante su reclusión e cuidados intensivos y también para cada uno de los demandantes es una suma equivalente a 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes por dolor y aflicción moral que les provoco el fallecimiento de Robel Lorenzo Bello Parga así: la Deisy Morera, compañera permanente del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga 100 smlmv, Leonela Bello Morera, hija del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga 100 smlmvs; Jhony Fernando Herrera Morera, hijastro del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga 100 smlvs; Fidelia Parga Castro madre del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga 100 smlmvs; Consolación Bello Parga hermana del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga 100 smlvs; Nefli Belquis Bello Parga, hermana del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga 100 smlmvs; Rubiela Bello Parga, hermana del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga 100 smlmvs; Héctor Tadeo Bello Parga, hermano del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga 100 smlmvs; Nelson Bello Parga hermano del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga 100 slmlmv.

* + - 1. Estos hechos ocasionaron perjuicios materiales y morales estimados en cuantía aproximada de SEISCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS ($650.000.000.oo.)
	1. **La CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA:**
		1. El apoderado de la **NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE** expuso**:**

*“En nombre de La Nación - Ministerio de Transporte me opongo a que se hagan las declaraciones y condenas solicitadas por la parte demandante, en contra de la entidad que represento, toda vez que no le asiste la obligación jurídica de responder por los presuntos daños y perjuicios materiales y morales ocasionados a la señora* ***DEISY CRISTINA MORERA RODRIGUEZ Y FAMILIARES RELACIONADOS EN ESTA DEMANDA****, por las lesiones y posterior muerte de su compañero permanente* ***RUBEL LORENZO BELLO PARGA****, perjuicios que no fueron generados por la conducta activa u omisiva del Ministerio de Transporte; en consecuencia, no existe relación de causalidad entre la conducta imputable y el presunto daño o perjuicio ocasionados a la demandante y a su grupo familiar, en cuanto a que los perjuicios declarados en la demanda, no se causaron en el cumplimiento regular o irregular de sus funciones”.*

Propuso como **excepciones** las siguientes:

|  |  |
| --- | --- |
| ***MINISTERIO DE TRANSPORTE-EXCEPCIONES:*** | ***CONTESTACIÓN EXCEPCIONES:*** |
| ***FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA.*** | *Mi representada debe ser exonerada de toda responsabilidad administrativa y patrimonial frente a los hechos de la presente demanda, porque le asiste una falta de legitimidad en la causa por pasiva, en virtud a que por disposición legal no tiene a cargo la construcción, mantenimiento, reparación y señalización de vías desde el año 1967 cuando se denominaba Ministerio de Obras Públicas y Transporte, en consecuencia, a través de la estructuración funcional de lo que hoy es el Ministerio de Transporte, no tiene labores operativas, ni de conservación, ni de construcción o mantenimiento de las vías.**Consecuente con lo anterior, está el pronunciamiento del Consejo de Estado en sentencia del 30 de marzo de 1990, expediente 3510 donde se refiere a la falta de legitimación en la causa por pasiva.* | *Nada más contrario a la realidad jurídico-fáctica en este asunto, si nos atenemos al artículo 2 de la CP.* *En Enero de 2.011 mediante Decreto 087 se determinó en su artículo 2 numeral 2.4 que sus funciones eran las de "Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretera, marítimo, fluvial y férreo". De la misma manera en su numeral 2.7 se estableció como función "Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción de su infraestructura."* *Consecuencialmente, al señalar como una de sus funciones la de "fijar y adoptar la política, planes, y programas en materia de seguridad en los diferentes medios de transporte de su competencia", le impuso la obligación de hacer suyos y desde luego ejecutar -en virtud de su carácter de órgano superior de la administración- esos planes y programas en materia de seguridad, función que como se advierte en esta contención, incumplió porque no se advierte en parte alguna planes , ni programas, ni políticas de seguridad en el medio de transporte férreo y por el contrario después de muchos años de abandono y desidia en su conservación mantenimiento y seguridad, no se tomaron medidas para garantizar la vida y seguridad de los habitantes de la República para movilizarse aun ocasionalmente por las vías férreas, motivo y razón para que ese abandono, falta de diligencia y cuidado, hicieran propicia el accidente en el que perdió la vida el señor Robel Lorenzo Bello Parga.*  |
| ***ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL*** | *No existe un nexo causal entre los hechos y las funciones y competencias del Ministerio de Transporte, con el daño que se le reclama.**Es preciso reiterar, que el actor, no determinó en la demanda cual es la obligación legal que el Ministerio de Transporte incumplió o fue cumplida de manera inadecuada, de tal manera que la conducta de la entidad que represento pueda llegar a considerase anormalmente deficiente; obligación normativa que de acuerdo a los hechos narrados en la demanda, no existe, pues, no está atribuido a este Ministerio la construcción, conservación, señalización y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, en consecuencia la función administrativa que censura la demandante de ser atendida por la administración insatisfactoriamente, no corresponde con las funciones atribuidas por la ley a este Ministerio, por lo que no existe nexo causal entre la conducta de la entidad y el perjuicio ocasionado a los actores.* | *Aquí lo que ocurre es que técnicamente se repite la primera excepción propuesta, pero con otra denominación -rompimiento del nexo causal-; aquí es palmario y evidente que el nexo causal entre el hecho -omisión al no fijar y adoptar planes y programas de seguridad férrea- y daño -las graves lesiones y posterior muerte del Robel Lorenzo Bello Parga-, se encuentra probado. Equivocadamente la demandada la basa en que no hay una relación entre función o competencia del órgano y el hecho, concluyendo que no se ha probado la acción u omisión de la demandada. Por ser anti técnica y errada solcito se despache adversamente esta excepción y en su lugar se declare que sí hay una relación de causa a efecto entre el hecho y daño en este asunto y que la actuación de la demandada fue la ejecución de una conducta omisiva, en cuanto que teniendo como una de sus funciones "fijar y adoptar la política, planes, y programas en materia de seguridad en los diferentes medios de transporte de su competencia”, no fijó, ni adoptó planes y programas en materia de seguridad férrea.*  |
| ***INEXISTENCIA DE LA POSIBLE OBLIGACION Y POR ENDE DE LA, RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE*** | *No existe responsabilidad de ninguna naturaleza en mi representada respecto a las pretensiones de la actora, por cuanto dentro sus funciones asignadas por ley, no se encuentra la construcción o mantenimiento de proyectos viales, la realización de estas obras son competencia de entidades estatales facultadas legalmente para llevar a cabo este tipo de proyectos.* | *De nuevo reitera el yerro técnico la demandada al esgrimir esta excepción basándola en los mismos hechos y consideraciones. El hecho dañoso se produjo al circular el ciudadano Robel Lorenzo Bello Parga por el puente de la vía férrea, no durante la construcción o mantenimiento de un proyecto vial que desde luego pueden eventualmente ser asignadas a otras entidades estatales. Es inane el discurso con el que se sustenta esta excepción, por lo que le ruego se sirva despacharla adversamente.* |
| ***GENÉRICA*** | *Sin perjuicio de las excepciones propuestas y con fundamento en el Código de Procedimiento Administrativo, solicito que se decida en le sentencia sobre las excepciones que el tallador encuentre probadas.* |  |

* + 1. El apoderado del **DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA** expresó:

*“En cuanto a las pretensiones de la demanda y del escrito de subsanación de la demanda, manifiesto que me opongo a todas ellas, en relación con la entidad que represento en mi calidad de apoderada en el* ***proceso DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA - NIVEL CENTRAL*** *por carecer de fundamento jurídico y probatorio, de conformidad con los ARGUMENTOS DE DEFENSA que contienen la fundamentación fáctica y jurídica de la presente contestación de la demanda; así como las excepciones tanto previas como de fondo”.*

Las **excepciones** presentadas fueron las siguientes:

|  |  |
| --- | --- |
| ***DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA*** | ***CONTESTACIÓN EXCEPCIONES:*** |
| *INEXISTENCIA DE FALTA Y/O FALLA DEL SERVICIO POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.* | *Para el caso en particular, los demandantes manifiestan que el Departamento de Cundinamarca incurrió en una falta o falla del servicio y/o falta o falla de la administración, por no haber realizado adecuaciones del corredor férreo en el sitio Las Margaritas en jurisdicción del Municipio de La Mesa Cundinamarca, como quiera que el aparente mal estado de la vía fue determinante para que el señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA (q.e.p.d.), cayera del puente férreo causándose graves heridas que a la postre le generarían la muerte.**No obstante, el estado del corredor férreo, es claro que existe otro factor determinante en el hecho acaecido como lo es la culpa exclusiva de la víctima, por sus propios hechos y actuaciones se puso en condiciones de soportar el daño, atravesando por un puente férreo como peatón del cual cayo lesionándose gravemente lo cual posteriormente le ocasionó la muerte, circunstancias que desvirtuarían cualquier responsabilidad por parte de la administración del Departamento de Cundinamarca.* | *Es un hecho notorio local, regional y nacional, que el ferrocarril de Girardot dejó de circular por las vías férreas que de Bogotá, conducen a la localidad de Girardot y entonces en el imaginario colectivo está el conocimiento de que la “línea” es segura y que no pueden por razones de seguridad circular los trenes; al mismo tiempo en ciertos sectores como en La esperanza, San Javier y san Joaquín, Doima, Margaritas, las comunidades aledañas a la línea férrea, ante la ausencia de carreteras terciarias y caminos que acorten las distancias, utilizan sectores de la antigua línea férrea para circular acortando las distancias. Ni el Municipio de La Mesa, ni ningún ente se ha interesado, por lo menos, por "fijar y adoptar políticas, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes medios de transporte de su competencia" fart. 1o. Numeral 2.7 del decreto 087 de 2.011), o a ejecutar acciones de conservación y mantenimiento de las vías férreas por lo menos en ciertos sectores, como tampoco y tampoco se advierte que se hayan tomado medidas de prevención y vigilancia que eviten no solo el uso cuotidiano de esos sectores de la vía por parte de campesinos, finqueros y caminantes, evitando la eventual ocurrencia de accidentes y desastres, como el ocurrido.**De otro lado, el INVIAS propietario al parecer de la víaférrea- suscribió con el Departamento de Cundinamarca, el convenio 534 de2009. La entrega del corredor vial -Facatativá Girardot- que acordó el convenio 534 de 2.009 en su cláusula 4 numeral 4 impuso al Departamento de Cundinamarca la obligación de realizar la rehabilitación y mantenimiento del corredor férreo que conduce de Facatativá a Girardot.*  |
| *INEXISTENCIA DE DAÑO ANTIJURIDICO Y PERJUICIO PATRIMONIAL.* | *Se relacionan unos aparentes daños morales ocasionados a la señora ALCIRA ESPINOSA, la señora YUDY MARCELA ROJAS, y los señores JUAN PABLO ROJAS Y WILLIAM JOSUE ROJAS, por la aflicción moral, el daño psicológico y la congoja por la pérdida de la salud mental y física del señor PABLO DE JESUS ROJAS. NO OBSTANTE, NO EXISTE PRUEBA QUE LO CORROBORE.**El CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA, SUBSECCION A, Consejero ponente: CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA, en sentencia del doce (12) de septiembre de dos mil doce (2012), Radicación número: 76001232500019980147101 (25426).* | *Fundamenta la excepción en que no se probaron los perjuicios que se invocan en el escrito de demanda y sostiene que la carga de la prueba de este aserto, está en cabeza de la parte demandante, como quiera que según el artículo 177 del C.P.C. esta compete a quien invoca el hecho.**Desde ahora solicito al señor Juez, se sirva despachar adversamente esta excepción por las razones siguientes; la cita que se hace es del antiguo artículo 177 del C.P.C. norma que no se encuentra vigente. El nuevo C.G. del, P. en su artículo 177 trata es lo relativo a la prueba de las normas jurídicas, pero de todas maneras esas razones son inanes para rechazar la excepción propuesta, pero en el escrito de demanda se pidieron varias pruebas testimoniales, sobre el aspecto de las ocupaciones que desempeñaba el fallecido Robel Lorenzo Bello Parga, quien era ganadero concido en la región, se adjuntó también dictamen expedido por una contadora púbica, sobre el dinero que devengaba el fallecido en desempeño de su labor como comerciante y ganadero; por estas razones es por lo que le solicitamos se sirva despachar adversamente esta excepción.* |
| *INEXISTENCIA DE RELACIÓN DE CAUSALIDAD ENTRE EL HECHO Y EL DAÑO* | *No existe una relación causal entre un hecho totalmente ajeno a mi poderdante y la verdadera causa del eventual daño en reclamación, como se ha dejado referido, ya que daño se produjo con ocasión de un actuar gravemente culposo por parte de la víctima ROBEL LORENZO BELLO PARGA (q.e.p.d.).**Es menester que los demandantes deben probar el nexo de causalidad a fin de poder determinar cualquier tipo de responsabilidad por parte del Departamento de Cundinamarca, no obstante no existe una sola prueba que pueda demostrar primero el aparente mal estado del corredor férreo en la Inspección de San Javier del Municipio de La Mesa Cundinamarca, no fue determinante para el siniestro.**Por lo anteriormente expuesto, se concluye que la parte demandante no acredita el nexo de causalidad entre el hecho y el daño, requisito indispensable como lo ha señalado reiteradamente el H. consejo de estado para que se pueda declarar la responsabilidad del estado.**La jurisprudencia del Consejo de Estado establece que únicamente es posible atribuir responsabilidad al Estado en los eventos, en los cuales, se encuentra debidamente probada la falla, el daño y el nexo causal, lo cual, no ocurre en el presente proceso; ya que la parte demandante no acredita todos los elementos de la responsabilidad, para que se pueda declarar responsable administrativamente a mi representada.**En ese orden de ideas y lo acreditado en el proceso, le solicitó señor juez declarar probada la excepción denominada INEXISTENCIA DE RELACIÓN DE CAUSALIDAD ENTRE EL HECHO Y EL DAÑO.* | *Es suficiente, la prueba que se acompañó al escrito de demanda, para acreditar la relación de causalidad entre hecho y daño que clásicamente han exigido la jurisprudencia y la doctrina nacionales para dar por probada la responsabilidad por hechos. Los hechos -lesiones y muerte del ciudadano Robel Lorenzo Bello Parga-, fueron acreditados con la prueba testimonial, con la historia clínica del Hospital Universitario de La Samaritana de Girardot- y con el registro civil de defunción; el daño con el dictamen y certificación de la contadora pública pericial y los testimonios que probarán la dependencia económica de los demandantes -compañera permanente, hijo, entenado, hermanos y hermanas y madre del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga, s respecto del fallecido Robel Lorenzo Bello Parga; la relación de causalidad entre hecho y daño está porque no se encuentra una causa que interrumpa o desconecte los elementos anteriores -hecho y daño- en el acaecer que se analiza. Es claro que la imputación -falta de diligencia y cuidado así como incumplimiento del deber de mantener y preservar la vía férrea , su deterioro y vetustez, fueron idóneos para producir resultado lesiones y muerte del señor Robel Lorenzo Bello Parga, por lo que es evidente que la excepción planteada por la demandada Departamento de Cundinamarca, no debe prosperar.* |
| ***HECHO EXCLUSIVO DE LA VICTIMA*** | *Las causales exonerativas de responsabilidad pueden exonerar de responsabilidad al demandado de forma total cuando la fuerza mayor, el hecho del tercero y/o el hecho de la víctima son consideradas como la causa única y exclusiva determinante del daño.**EL HECHO DE LA VICTIMA**El artículo 70 de la Ley 270 de 1996 Ley Estatutaria de la Administración de Justicia establece:**"El daño se entenderá como debido a culpa exclusiva de la víctima cuando ésta haya actuado con culpa grave o dolo, o no haya interpuesto los recursos de Ley. En estos eventos se exonerará de responsabilidad al Estado".**La jurisprudencia ha encontrado probada la causal exoneratoria denominada hecho de la víctima en algunos casos en los juicios de responsabilidad en los que quien se expone al daño concurriendo con su actuar a la producción del mismo, es un menor o un demente. Así, en sentencia del 24 de febrero de 2005, en la que se absolvió al Ejército Nacional de responsabilidad en la muerte de menor ocurrida cuando cruzó imprudentemente la calle.* | *Sostiene el Departamento de Cundinamarca a través de su apoderada que "el daño se entenderá como debido a culpa exclusiva de la víctima cuando esta haya actuado con culpa grave o dolo, o no hay interpuesto los recursos de Ley. En estos eventos se exonerara de responsabilidad al Estado"; sostiene que el hecho se produjo por culpa exclusiva de la víctima, pues concurrió con culpa grave a la producción del daño.**- Ya se expresó como constituye un hecho notorio la circunstancia de que los trenes dejaron de pasar sobre la vía férrea corredor Facatativá Girardot desde 1.960, es decir hace más de 58 años y que es imposible físicamente el desplazamiento de un vehículo férreo debido a las condiciones de la vía, lo cual unido al reforzamiento con tablas sobre los rieles indujo a pasar el puente al ciudadano, Robel Lorenzo Bello Parga, quien actuó sin culpa alguna, lo cual no puede exonerar a la demandada.* |
| *INNOMINADA* | *Solicito al Honorable Juez, se declaren probadas las excepciones que resulten demostradas en el curso del proceso.* |  |
| ***EL HECHO DE UN TERCERO*** | *En el caso sub examine, le solicito señor juez exonerar de cualquier responsabilidad al DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA -, toda vez, que se desprende de las pruebas que obran dentro del proceso y además las que allega el Departamento de Cundinamarca en el presente escrito de contestación de la demanda, que se presenta además LA CAUSAL EXONERATIVA DE RESPONSABILIDAD DENOMINADA EL HECHO DEL TERCERO, por las siguientes razones, que se exponen a continuación:* *El hecho debe ser irresistible. Es decir, el hecho de un tercero debe poner al demandado - a pesar de sus mayores esfuerzos - en imposibilidad de evitar el daño. Es evidente que el Departamento de Cundinamarca se encontraba en imposibilidad de evitar el daño.**Mi representado no tiene relación alguna con la causa del daño, puesto que la competencia funcional a nivel Departamental en materia de vías, salta de bulto que es al Instituto Nacional de Vías "INVIAS" a quien le corresponde: elaborar conjuntamente con el ministerio de transporte los planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación, atención de emergencias, y demás obras que requiera la infraestructura de su competencia", ya que dicha entidad estatal es la competente para el diseño y ejecución de políticas referentes a la operación y mantenimiento de la infraestructura vial del país, dentro de las cuales se encuentra la red férrea nacional, pues asumió la operación y mantenimiento de los corredores férreos en Colombia cuando Ferrovías encargada de dicha operación fue liquidada mediante Decreto 1791 de 2003.* |  |

* + 1. El apoderado del **INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS** dijo:

“*En relación con las pretensiones aquí contenidas debo manifestar a la señora Jueza que me opongo a todas y cada una de ellas, las cuales no están llamadas a prosperar por varias circunstancias”*

Las **excepciones** presentadas fueron las siguientes:

|  |  |
| --- | --- |
| ***EXCEPCIONES INVIAS*** | ***CONTESTACIÓN EXCEPCIONES:*** |
| ***FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA.*** | *Solicito a la Señora Jueza, se declare probada la excepción previa de Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva del Instituto Nacional de Vías y se nos desvincule en el presente caso teniendo en cuenta lo siguiente:**El Instituto Nacional de Vías – INVIAS, no tiene responsabilidad alguna sobre el corredor férreo Facacativá-Girardot, más exactamente, Inspección Municipal de San Javier, Jurisdicción del Municipio de La Mesa, Cundinamarca, ya que la misma no se encontraba para la época de los hechos ni se encuentra a cargo del Instituto Nacional de Vías, ya que como se explicó anteriormente, la misma se encuentra a cargo del Departamento de Cundinamarca, en virtud del Convenio No. 534 de 2009 y conforme a lo establecido en la respectiva:“ Acta de entrega física del corredor férreo y sus anexidades que parte del municipio de Facacativá hasta Girardot y el Corredor Férreo ubicado en el municipio de Soacha en la Calle 22 hasta el Salto del Tequendama”**“Ninguna autoridad del Estado podrá ejercer funciones distintas de las que le atribuyen la Constitución y la Ley”.**De lo expuesto anteriormente se colige que no le asiste responsabilidad a mi representada en el presente caso, por lo que solicito a la señora Jueza, sea probada la presente excepción y se nos desvincule del presente caso.* | *La firma de un convenio de cooperación suscrito entre el propietario de la vía Invias, no libera de responsabilidad por el uso, conservación, rehabilitación de la vía férrea y en este caso aunque la cláusula cuarta del convenio establezca también una cláusula de indemnidad en favor de Invias, no es suficiente para liberar de responsabilidad a la demandada, pues es simplemente un convenio de cooperación para aunar esfuerzos para la habilitación mantenimiento y operación del corredor férreo y sus anexidades que parte del municipio de Facatativá hasta Girardot y el corredor férreo ubicado en el municipio de Soacha en la calle 22 hasta el Salto de Tequendama en la vereda del Salto, km vial 5+763".**Adviértase además que conforme a la escritura 4183 del 4 de Julio de 2.006 Notaría 6 del Círculo Notarial de Bogotá, la vía férrea es aun de propiedad del Instituto Nacional de Vías "Invias" y bajo esta circunstancia debe cumplir con los deberes de vigilancia, custodia, cuidado, conservación, rehabilitación y explotación que le ha fijado la ley -decreto No. 1791 de 2.003 y que como se deprende de título de imputación descrito en la demanda, no cumplió, razón por la cual se reitera respetuosamente se despache en forma adversa la excepción propuesta de falta de legitimación en la causa por pasiva.*  |
| ***EL HECHO GENERADOR DEL ACCIDENTE NO ES IMPUTABLE AL INVIAS*** | *De acuerdo con lo anteriormente expuesto, es evidente que el INVIAS no produjo ningún daño, ni ha existido una afectación imputable al Instituto Nacional de Vías INVIAS, dentro del accidente ocurrido al señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA (Q.E.P.D.), en el corredor férreo Facacativá-Girardot, más exactamente, Inspección Municipal de San Javier, Jurisdicción del Municipio de La Mesa, Cundinamarca, en razón de que a la Entidad no le compete, porque en virtud del Convenio de Cooperación No. 534 de 2009 esa función le corresponde al Departamento de Cundinamarca según el siguiente objeto: “CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA AUNAR ESFUERZOS PARA LA HABILITACIÓN, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DEL CORREDOR FÉRREO Y SUS ANEXIDADES QUE PARTE DEL MUNICIPIO DE FACACATIVA HASTA GIRARDOT Y EL CORREDOR FERREO UBICADO EN EL MUNICIPIO DE SOACHA EN LA CALLE 22 HASTA EL SALTO DEL TEQUENDAMA, EN LA VEREDA DEL SALTO, KM VIAL 5+763”, por lo cual no puede surgir ninguna responsabilidad que pueda ser atribuida a mi representada, para reconocer perjuicio alguno a las partes demandantes.**El Consejo de Estado en sentencia del 30 de septiembre de 1949, enuncia que:* *“Tanto en lo civil como en lo Administrativo, para que exista responsabilidad, es necesario que el daño se haya ocasionado”.* *En este sentido, el catedrático Eduardo García Enterría, señala en su obra de Derecho Administrativo, que en la relación de la causalidad:**“La existencia de una relación causa a efecto entre el hecho que se imputa a la Administración y el daño producido, es lógicamente, una condición indispensable para que pueda atribuirse a aquélla el deber de resarcir dicho daño. Es pues, necesario en este momento analizar el problema de la relación de causalidad, es decir, precisar los criterios con base en los cuales pueda afirmarse que una determinada actividad, que para nuestro caso es la actividad administrativa, sea la causa de la lesión o daño. (pág 399).* *Conforme a las anteriores consideraciones, respetuosamente solicito a la señora Jueza, declarar probada la excepción propuesta.* | *Funda su excepción en que conforme al Convenio 534 de 2.009 es al Departamento de Cundinamarca, a quien corresponde habilitación mantenimiento y operación del corredor férreo y sus anexidades, razón por la cual el Invias nada tuvo que ver con el accidente que produjo el deceso del ciudadano Robel Lorenzo Bello Parga y que la responsabilidad le compete es al Departamento de Cundinamarca.**Desde ahora solicito al señor Juez, se sirva despachar adversamente esta excepción por lo siguiente. Ya se vio que se trata de un convenio de cooperación cuyo objeto es "aunar esfuerzos para la habilitación, mantenimiento y operación del corredor férreo y su anexidades", circunstancia que no libera por si misma de las obligaciones inherentes al propietario del bien, pues estas persisten aún a pesar de que haya sido entregada la cosa pues los deberes que fija la ley se dirigen no solo a quien tiene la tenencia precaria sino también a quien tiene el carácter de propietario y bajo estas circunstancias, no puede liberarse de responsabilidad al Invias, como respetuosamente lo pido al Despacho.* |
| ***CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA.*** | *Dentro de lo narrado en el hecho señalado por el demandante como numeral 5°:* *“(…) El 2 de Septiembre de 2014, sobre las 7 a.m Robel Lorenzo Bello Parga salió de su casa en la vereda el Paraiso a ver un ganado en la vereda Margaritas y tomó la vía del ferrocarril al llegar al puente Margaritas pisó una tabla vetusta que había sido puesta por la Junta de Acción Comunal, con tan mala fortuna que la tabla cedió y cayó a una cañada desde una altura cercana a 5 metros (…)”.**Es pertinente señalar que el artículo 2 de la Ley 76 de 1920, señala que:* *“Es prohibido a los particulares introducirse o estacionarse en la vía de un ferrocarril, situarse en las estaciones a una distancia de los rieles menor de dos metros, ocupar la zona con animales, depósitos de carga o cualquiera otros objetos, embarazar de otra manera el libre tránsito de trenes, transitar por los puentes destinados exclusivamente al servicio de las empresas férreas y tocar las agujas de las palancas de los apartaderos y los demás elementos que sirvan para comunicar señales”.* *Por su parte, el artículo 58 de la Ley 769 de agosto 13 de 2002 establece: “Los peatones no podrán –ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.”* *Adicionalmente, el artículo 60 parágrafo 1 de la Ley 769 de 2002 dispone: “Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea”.* *Y el artículo 94 inciso 5 de la Ley 769 de 2002 señala que: Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos estarán sujetos a las siguientes normas: “No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.”**Ahora bien, el artículo 1 de la mencionada ley, define a la vía férrea como aquella diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles. Con lo anterior, tenemos que el señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA, transgredió la normatividad vigente, que prohibía la circulación de peatones sobre vías férreas, siendo culpa exclusiva de la víctima la ocurrencia del accidente.* | *Ya se expresó en el escrito de contestación de la excepciones propuestas por el Departamento de Cundinamarca, que constituye un hecho notorio la circunstancia de que los trenes dejaron de pasar sobre la vía férrea del corredor Facatativá Girardot desde 1.960, es decir hace más de 58 años y que el imaginario colectivo de la región conoce que es imposible físicamente el desplazamiento de un vehículo férreo por ese corredor debido a las pésimas condiciones de la vía unido a la circunstancia de que algunos tramos de la vía faltan, lo cual unido a la costumbre ya inveterada de los campesinos, finqueros y caminantes de usar la vía férrea, para acortar distancias y la inexistencia de caminos que faciliten el desplazamiento y comercio de los productos, se ha tornado en una costumbre y finalmente el hecho relativo al reforzamiento con tablas sobre los rieles, inducen al paso peatonal de campesinos finqueros y caminantes; en ese contexto y bajo esas circunstancias fue que el ciudadano Robel Lorenzo Bello Parga se generó el principio de confianza legítima para cruzar el puente y al no encontrar señales de peligro, barreras de impedimento y/o avisos de prevención y/o prohibición, determinaron en la víctima que el ciudadano Robel Lorenzo Bello Parga cruzara el puente, y bajo estas circunstancias al producirse el hecho -caída y daño-, no puede válidamente exonerarse de responsabilidad a la demandada Invias, pues bajo estas circunstancias la culpa no es exclusiva de la víctima.* |
| ***LA GENÉRICA*** | *Solicito a la Señora Jueza muy respetuosamente, decretar de oficio, cualquier excepción que advierta, o que resulte probada dentro del proceso.* |  |

* + 1. **El apoderado del MUNICIPIO DE LA MESA CUNDINAMARCA** manifestó:

*“Me opongo de manera respetuosa pero enfática, a todas y cada una de las pretensiones que plantea la parte actora en lo declarativo y a título de condena”.*

Las **excepciones** presentadas son las siguientes:

|  |  |
| --- | --- |
| ***EXCEPCIONES DEL MUNICIPIO LA MESA-CUNDINAMARCA*** | ***CONTESTACIÓN A LAS EXCEPCIONES*** |
| ***FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA*** | *En el caso que nos ocupa, es claro que la eventual responsabilidad de resarcimiento del ente territorial, nace del presunto daño en la omisión en el deber de mantenimiento y señalización del puente férreo Margaritas, frente a lo cual me permito reiterar lo consignado en el acápite de fundamentos jurídicos, resaltando que el Municipio de la Mesa dentro de sus competencias no tiene a cargo la construcción, mantenimiento y señalización de vías férreas.**Además de lo anterior se resalta, que el Consejo de Estado ha determinado la responsabilidad en el deber de mantenimiento de carreteras en dos eventos: i) cuando se ha dado aviso a la entidad sobre un daño en la vía, que impide su uso normal, y no es atendida la solicitud de arreglarlo, ni se ha encargado de instalar las correspondientes señales preventivas ii) cuando unos escombros u obstáculos permanecen abandonados en una carretera durante varios meses, sin que fueran objeto de remoción o demolición para el restablecimiento de la circulación normal de la vía-De conformidad con estas directrices y en consideración a que en el presente caso no se presentó ninguna de las dos situaciones mencionadas anteriormente, no es posible estructurar la responsabilidad del Municipio de la Mesa a partir de una supuesta omisión en la prevención del accidente pues como se indicó, no existió aviso alguno sobre la las irregularidades en el puente y el peligro que éste representaba, ni transcurrió un tiempo considerable para que las demandadas en el desarrollo de sus actividades rutinarias de mantenimiento, se enteraran de la existencia del obstáculo en la vía y tomaran las medidas necesarias para evitar el accidente.* | *La construcción del municipio en el derecho constitucional y administrativo colombianos, tiene su soporte en el artículo 1 de la ley 136 de 1.994, que establece que el "municipio es la entidad territorial fundamental de la división político administrativa del Estado, con autonomía política, fiscal y administrativa, dentro de los límites que le señale la constitución y la ley y cuya finalidad es el bienestar general v el mejoramiento de la calidad de vida de la población de su respetivo territorio"* *Acorde con lo anterior el municipio de La Mesa tiene la obligación señalada por la ley de actuar en el sentido de lograr el cumplimiento de las metas que le fija la ley y en estas circunstancias aparte del deber general de garantizar la vida, honra y bienes de sus habitantes, ha de ajustar su actuación a lograr el bienestar general y asegurar las condiciones que mejoren la calidad de vida de sus ciudadanos. Es lógico entonces concluir que la actuación del municipio de La Mesa debió estar orientada al cumplimiento de los deberes que le fija la ley.* |
| ***CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA COMO CAUSAL DE EXONERACIÓN DEL MUNICIPIO DE LA MESA*** | *Las condiciones del puente eran vulnerables según relato de la parte actora, irregularidades que constituían un hecho notorio, por lo que la ausencia de valoración del riesgo por parte de la víctima constituye una conducta riesgosa e imprudente la cual la victima a mutuo propio decidió asumir.**A la postre, respecto a la normatividad relacionada con el corredor férreo me permito transcribir parte de la normatividad que lo reglamenta en donde se indica expresamente la prohibición que tienen los peatones de ocupar la zona de protección de la vía férrea: "Artículo 58 de la Ley 769 de agosto 13 de 2002 señala que : "Los peatones no podrán ocuparla zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros al lado y lado del eje de la vía férrea"* | *Ya se expresó en el escrito de contestación de la excepciones propuestas por el Departamento de Cundinamarca, que constituye un hecho notorio la circunstancia de que los trenes dejaron de pasar sobre la vía férrea del corredor Facatativá Girardot desde 1.970, es decir hace más de 48 años y que el imaginario colectivo de la región conoce que es imposible físicamente el desplazamiento de un vehículo férreo por ese corredor debido a las pésimas condiciones de la vía, unido a la circunstancia de que algunos tramos de la vía faltan los rieles, lo cual unido a la costumbre ya inveterada de los campesinos, finqueros y caminantes de usar la vía férrea, para acortar distancias y la inexistencia de caminos que faciliten el desplazamiento y comercio de los productos, se ha tornado en una costumbre el uso de la vía férrea. Finalmente el hecho relativo al reforzamiento con tablas sobre los rieles, en algunas zonas, inducen al paso peatonal de campesinos finqueros y caminantes; en ese contexto y bajo esas circunstancias fue que en el ciudadano Robel Lorenzo Bello Parga se generó el principio de confianza legítima para cruzar el puente y al no encontrar señales de peligro, barreras de impedimento y/o avisos de prevención y/o prohibición, lo determinaron a cruzar el puente; bajo estas circunstancias al producirse el hecho -caida y daño-, no puede válidamente exonerarse de responsabilidad a la demandada municipio de La Mesa ( Cund.), pues bajo estas circunstancias la culpa no es exclusiva de la víctima.* |
| ***GENERICA O INNOMINADA.*** | *Solicito al Juez que si en el curso del proceso se encuentra probada cualquier otra excepción sea declarada en la sentencia.* |  |

* + 1. **El apoderado de la LLAMADA EN GARANTÍA-MAPFRE** expuso:

*“Me opongo a que mi poderdante MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., sea condenado a pagar las sumas solicitadas en las pretensiones de la demanda, ya que no se encuentran probados los hechos en que se basan las pretensiones y por lo tanto carecen de fundamento fáctico y legal las mismas, tal como se demostrara por los diversos medios probatorios allegados al proceso”.*

Las **excepciones** propuestas fueron las siguientes:

|  |
| --- |
| ***EXCEPCIONES LLAMADO EN GARANTÍA MAPFRE*** |
| ***CADUCIDAD DE LA ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA*** | *Esta excepción se fundamenta en el hecho que la parte actora no inició el proceso de reparación directa dentro de los dos (2) años a partir del momento en que el señor RUBEL LORENZO BELLO PARGA sufrió el lamentable accidente (02 de Septiembre de 2014) ni al momento de su posterior fallecimiento (15 de Septiembre de 2014); lo anterior de conformidad con el artículo 164 del C.P.A.C.A., literal i, que indica: "Cuando se pretenda la reparación directa, la demanda deberá presentarse dentro del término de dos (2) años, contados a partir del día siguiente al de la ocurrencia de la acción u omisión causante del daño, o de cuando el demandante tuvo o debió tener conocimiento del mismo si fue en fecha posterior y siempre que pruebe la imposibilidad de haberlo conocido en la fecha de su ocurrencia."**Teniendo en cuenta lo anterior e incluso contando la suspensión del término de caducidad por la solicitud de conciliación extrajudicial ante el centro de conciliación de la Procuraduría General de la Nación, es claro que han pasado más de dos (2) años desde la consumación del hecho dañoso, razón por la cual la caducidad operó, debiendo ser declarada por su honorable despacho.* |
| ***INEXISTENCIA DE INTERRUPCION DE LA PRESCRIPCION Y/O CADUCIDAD.*** | *Esta excepción tiene como fundamento el hecho que al Instituto Nacional de Vías -INVIAS- se le notificó la demanda hasta el día seis (06) de ¡unió de 2018, es decir ya había pasado más de un (1) año desde que la parte actora debió notificarlos, para así interrumpir la prescripción y la caducidad de las acciones, lo anterior de conformidad con el artículo 94 del C.G.P., que indica:**"Artículo 94. Interrupción de la prescripción, inoperancia de la caducidad y constitución en mora.**La presentación de la demanda interrumpe el término para la prescripción e impide que se produzca la caducidad siempre que el auto admisorio de aquella o el mandamiento ejecutivo se notifique al demandado dentro del término de un (I) año contado a partir del día siguiente a la notificación de tales providencias al demandante. Pasado este término, los mencionados efectos solo se producirán con la notificación al demandado. " (Negrita mía) "**Con lo anterior vemos, que si bien la caducidad de la acción de reparación directa esta-% probada para la fecha de presentación de la demanda, lo cierto es que ni siquiera fue interrumpida en ese tiempo, sino hasta la notificación del demandado INVIAS, razón por la cual está más que probada la caducidad en este proceso, y así deberá de declararla su honorable despacho.**Sabido es que, en los procesos de condena, dentro de los que se encuentra incluido el presente caso, la regla general es que la parte demandada debe tener legitimación en la causa, puesto que se trata de imponerle una obligación que debería ser por ella asumida; pero puede ocurrir que falte ésta legitimación, cuando la condena se pida contra una persona que ha debido tener cierta calidad, sin que en realidad la tenga.**De conformidad con lo anterior, pretende el accionante demandar a INVIAS, sin tener en cuenta que en virtud del convenio de cooperación No. 0534 de 2009, es el departamento de Cundinamarca quien tenía la custodia mantenimiento y operación del corredor férreo y sus anexidades, razón por la cual las supuestas causas y consecuencias del accidente y posterior fallecimiento del Sr. RUBEL LORENZO BELLO no son oponibles al INVIAS.* |
| ***INEXISTENCIA DE FALLA EN EL SERVICIO POR PARTE DE INVIAS EN LA PRODUCCIÓN DEL ACCIDENTE.*** | *Esta excepción se fundamenta en el hecho de que en ningún lado el actor indica y mucho menos demuestra que la actuación culposa de la entidad INVIAS pudo provocar el accidente, vemos entonces que el estado de la vía no fue la causa adecuada del daño alegado, pues si bien el actor indica que existía un corredor férreo, es igualmente importante anotar que dicho corredor férreo estaba a cargo del departamento de CUNDINAMARCA en virtud del convenio de cooperación No. 0534 de 2009. Así las cosas, las obligaciones de mantenimiento y cuidado estaban en cabeza de una entidad diferente de INVIAS, por lo que no es posible imputar falla alguna por acción o por omisión a las actuaciones del INVIAS.* |
| ***HECHO O CULPA DE LA VÍCTIMA.*** | *Esta excepción se fundamenta en el hecho de que la causa adecuada y eficiente del accidente radica en cabeza del señor RUBEL LORENZO BELLO PARGA, quien al violar la normatividad existente en el artículo 2 de la ley 76 de 1920, puso su propia vida en riesgo, lo cual se materializo en el lamentable accidente que ocasiono su fallecimiento. Veamos, la ley 76 de 1920 indica: "Es prohibido a los particulares introducirse o estacionarse en la vía de un ferrocarril, situarse en las estaciones a una distancia de los rieles menor de dos metros, ocupar la zona con animales, depósitos de carga o cualquiera otros objetos, embarazar de otra manera el libre tránsito de los trenes, transitar por los puentes destinados exclusivamente al servicio de las empresas férreas, y tocar las agujas de las palancas de los apartaderos y los demás elementos que sirvan para comunicar señales."**De igual manera el artículo 58 de la ley 769 de 2002 dispone: "Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán: Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre los guardavías del ferrocarril. Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido. Remolcarse de vehículos en movimiento. Actuar de manera que ponga en donde existen pasos peatonales. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea. Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas."**Ahora bien, el articulo 60 en su parágrafo 1 de la ley 769 de 2002 expone: "Parágrafo 1 °. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea."**Con lo anterior su señoría, es claro que el señor RUBEL LORENZO BELLO confió imprudentemente en poder superar los riesgos que se le presentaron y violó varias normas que conllevaron a su lamentablemente fallecimiento, siendo por tanto la victima el único responsable de las consecuencias que trajeron su actuar por incumplir la normatividad existente.* |
| ***CONCURRENCIA DE CULPAS*** | *En el evento de no prosperar las excepciones propuestas, y que se considere que mi representada tiene alguna responsabilidad, es evidente tal y como se demostrará por las diversas pruebas, que existió una concurrencia de culpas, conforme lo expresado en el numeral anterior.**Así las cosas, en caso de proferirse un fallo en contra de la demandada INVIAS ha de tenerse en cuenta lo preceptuado por el art. 2357 del código civil que establece "La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente."**Al respecto el Consejo de Estado en providencia 1999-00295 DE AGOSTO 25 DE 2011 magistrado ponente, AGUDELO ORDOÑEZ GLADYS, manifestó:**"Concretamente, sobre la concurrencia de culpas:**En cuanto a la decisión del tribunal de considerar que el daño es imputable a la víctima en idéntica proporción porque contribuyó eficazmente en su producción, toda vez que se expuso en forma imprudente a un riesgo, esta Sala la confirmara, advirtiendo que cuando está demostrado que en la producción del daño concurrieron en forma eficiente y en idéntica proporción el hecho de la víctima y la actuación del Estado, resulta preciso declararla concurrencia de culpas. La legislación, la jurisprudencia y la doctrina prevén claramente los efectos que produce la concurrencia de causas en la apreciación del daño; la que proviene de la víctima, al ser concurrente no exclusiva, no exime de responsabilidad al demandado; da lugar a reducir la apreciación del daño."—"Téngase en cuenta que tratándose de la responsabilidad patrimonial del Estado, una vez configurados los elementos estructurales de esta - daño antijurídico, factor de imputación y nexo causal—, la conducta del dañado solamente puede tener relevante como factor de aminoración del quantum indemnizatorio, a condición de que su comportamiento tenga las notas características para configurar una con - causación del daño".* |
| ***GRADUACIÓN DE CONDENA DEPENDIENDO DE LA INCIDENCIA DE LA CAUSA*** | *Esta excepción tiene como fundamento, que en el evento que su honorable despacho indique que tanto EL INSTITUTO NACIONAL DE INVIAS como los demás demandados, son responsables solidariamente por los supuestos daños al señor RUBEL LORENZO BELLO, se debe de analizar el porcentaje de incidencia en el daño que tuvieron cada una de las demandadas directas, lo anterior para evitar el menoscabo patrimonial injustificado que puede generar una condena solidaria tanto a las entidades demandadas como a los llamados en garantía; la anterior solicitud se realiza con base en la sentencia del Consejo de Estado del 15 de febrero 2012 No. 17001-23-31-000-1997-03045-01, la Sala que, aunque reprochables ambas conductas, de mayor envergadura y más grande dolor produjo la del Seguro Social, comoquiera que estando hospitalizada la paciente fue dada de alta y retirada del hospital sin consideración alguna, en tanto el hospital de Caldas cuando menos la recibió, aunque no le prodigó la atención oportuna;" y en la sentencia de la corte suprema de justicia en sentencia del 27 de septiembre de 2002 No. 6143-02, donde se establece la posibilidad de individualizar incidencias en el daño, para evitar sentencias que podrían ser injustas, al declarar la solidaridad del 100 % de las pretensiones.* |
| ***LÍMITE EN LA OBLIGACIÓN DE INDEMNIZAR*** | *En el evento que el Señor Juez considere que la compañía MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., está en la obligación de indemnizar, debe tenerse en cuenta para la tasación de la suma a cancelar por parte de la entidad, el monto de la cobertura señalada en la póliza responsabilidad civil extracontractual No. 2201214002086 del Instituto Nacional de Vías -INVIAS; y es obligatorio aceptar, los límites de cobertura, los deducibles, límites y sublímites, así como las exclusiones pactadas en el contrato de seguro.**Lo anterior en cumplimiento de lo preceptuado por el Art. 1079 del Código de Comercio que establece: "El asegurador no estará obligado a responder sino hasta concurrencia de la suma asegurada, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo**1074".* |
| ***PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES DERIVADAS DEL CONTRATO DE SEGUROS*** | *En el evento señor juez que de las pruebas aportadas y practicadas se prueben los presupuestos de que trata el art. 1081 del Código de Comercio, su despacho deberá declarar la excepción de prescripción.* |
| ***EXCEPCIÓN GENERICA*** | *De acuerdo con el artículo 282 del C.G. P., solicito al Despacho en el evento de encontrar acreditados hechos que den lugar a la declaratoria de una excepción adicional a las aquí planteadas, se sirva reconocerlas en el momento procesal oportuno.* |

* 1. **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**
		1. El apoderado de la **parte demandante** reitera los argumentos expuestos en la demanda; considera que están demostrados todos los elementos de la responsabilidad, especificando por qué deben responder cada una de las entidades demandadas y solicita se acceda a las pretensiones de la demanda
		2. El apoderado de la parte demandada **NACION-MINISTERIO DE TRANSPORTE** indica que su representada no tiene ninguna obligación sobre los corredores férreos en Colombia, además indica que está configurado el eximente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima pues hay norma expresa que prohíbe el tránsito por el corredor férreo y además el código de transito art 58 establece las prohibiciones de transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

Agrega que la prueba pericial no demuestra los ingresos del señor, además existía otra vía denominada Peña Negra por donde se podía transitar, la conducta del señor fue imprudente, no verificó los riesgos para efectuar el cruce.

* + 1. El apoderado de la parte demandada **INVIAS** reitera todos los argumentos expuestos en la contestación de la demanda, el INVIAS no tiene a cargo el corredor férreo FACATATIVA - GIRARDOT, en virtud del convenio que vence en el año 2029, el corredor está a cargo del DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.

Los ingresos que devengada el señor que falleció fueron certificados sin soporte alguno, tampoco están demostrados los daños.

Indica que había otro acceso a la finca a la que se dirigían el día de los hechos solo que es más peligroso, las personas conocían del peligro de transitar por el corredor férreo.

Reitera las excepciones de la demanda y considera que está configurado en el eximente de responsabilidad, pues los peatones no pueden estar a menos de 12 metros de la vía férrea.

* + 1. El apoderado de la parte demandada **DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA** cita lo manifestado por los testigos que estuvieron con el señor el lugar de los hechos, resaltando la contextura del señor que falleció, agrega que la vía del corredor férreo no estaba en desuso, que la víctima decidió cruzar el puente del corredor férreo aun sabiendo las condiciones en que se encontraba, existiendo otra vía "peña negra" cita apartes jurisprudenciales que hablan del eximente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima, cita las normas que transgredió el occiso, indique que los testigos manifestaron que era palpable el riesgo que corrían al cruzar el puente y que el semoviente que llevaban ese día no lo cruzaron.

Por otro lado, resalta lo manifestado por el médico que analizó la historia clínica del occiso; por lo tanto, solicita se nieguen las pretensiones de la demanda.

* + 1. El apoderado de la parte demandada **MUNICIPIO DE LA MESA** solicita que se desestimen las pretensiones en lo que refiere a su representada pues ella no tenía la obligación de efectuar mantenimiento sobre ese corredor férreo donde ocurrió el accidente que le ocurrió al occiso, además no se le puso en conocimiento al municipio de la omisión, tampoco está demostrado que ese daño le sea atribuible a la entidad.

El señor Jesús días habilitó el corredor férreo solo para el uso de dirección a su finca, es decir que no lo utiliza toda la comunidad, además nadie dio aviso a la alcaldía de la mesa del daño del corredor férreo, además la víctima en su calidad de concejal dadas sus características no lo hubiera utilizado o hubiera efectuado alguna advertencia del riesgo de usarlo.

Concluye que se configura el eximente de responsabilidad de CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA, agrega que no está demostrados los perjuicios alegados por la parte actora.

* + 1. El apoderado de la llamada en garantía **MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.** coadyuva la intervención de su asegurado INVIAS, pues este no tiene a su cargo la intervención de la vía férrea pesar de ser la propietaria, cita el convenio y la cláusula de indemnidad consagrada en la misma en donde el responsable es el DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, por lo tanto para la época de los hechos no tenía a cargo el mantenimiento de la vía.

Por otro lado indica que ninguna de las entidades demandadas puede llegar a ser declarada responsable pues se configura el eximente de responsabilidad de culpa exclusiva dela víctima, lo cual se deduce de los testimonios quienes afirmaron que era visible el peligro de cruzar por el puente del corredor aun así tomaban el riesgo, también manifestaron que podían pasar por la quebrada que en época de lluvias no era transitable, pero que para la época de los hechos no estaba crecida, además existía otra vía denominada peña negra, incluso los animales que iban a ver fueron llevados por otras fincas no por el corredor férreo, conclusión decidieron asumir los riesgos.

En caso de haber una condena en contra del INVIAS solicita se tenga en cuenta el límite de la póliza.

* + 1. El MINISTERIO PUBLICO representado por la **PROCURADORA JUDICIAL 82-1** no conceptuó
	1. **CONSIDERACIONES**
	2. **LAS EXCEPCIONES PROPUESTAS:**
* Frente a la excepción de **FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA** propuesta por los demandados municipio de la MESA CUNDINAMARCA, INVIAS y NACION - MINISTERIO DE TRASPORTE y la excepción de **CADUCIDAD** propuesta por la llamada en garantía MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A, el despacho se remite a lo decidido en el acápite respectivo de la audiencia inicial.
* En relación con las excepciones **ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL e INEXISTENCIA DE LA POSIBLE OBLIGACIÓN Y POR ENDE DE LA RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE** planteada por la demandada NACION - MINISTERIO DE TRASPORTE, **INEXISTENCIA DE FALTA Y/O FALLA DEL SERVICIO POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, INEXISTENCIA DE DAÑO ANTIJURÍDICO Y PERJUICIO PATRIMONIAL e INEXISTENCIA DE RELACIÓN DE CAUSALIDAD ENTRE EL HECHO Y EL DAÑO** propuesta por la demandada DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCAy **EL HECHO GENERADOR DEL ACCIDENTE NO ES IMPUTABLE AL INVIAS** propuesta por la demandada INVIAS, no gozan de esta calidad, en atención a que los hechos que se aducen como fundamento de las mismas, no la conforman, limitándose simplemente a negar o contradecir los supuestos de hecho en que los demandantes sustentan su acción. En este sentido, el término “excepción”, está reservado para aquéllos únicos casos en que tal instrumento de defensa se traduce en la acreditación de hechos y razones distintos, encaminados a excluir, enervar o dilatar las pretensiones.
* Respecto de las excepciones **CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA y HECHO DE UN TERCERO** propuestas por la parte demandadaDEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, INVIAS, MUNICIPIO DE LA MESA CUNDINAMARCA por tratarse de eximentes de responsabilidad, se estudiarán sólo en el evento en que aquella se configure. Por ende, se procederá a determinar si en el sub examine si se verifican todos y cada uno de los presupuestos que permitan la responsabilidad de las demandadas.
* En cuanto a la excepción **GENÉRICA** **O INNOMINADA** planteada por la demandada NACION - MINISTERIO DE TRASPORTE, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, INVIAS, EL MUNICIPIO DE LA MESA (CUNDINAMARCA) y el LLAMADO EN GARANTÍA MAPFRE SEGUROS sólo puede considerarse como un llamado al Despacho para que en caso de encontrar una causal que pudiera enervar las pretensiones de la demanda, así lo indique, por lo que se tendrá en cuenta, advirtiendo que a la fecha no encuentra ningún motivo que impida proferir una decisión de fondo en este asunto.
* Frente a las excepciones de **INEXISTENCIA DE INTERRUPCION DE LA PRESCRIPCION Y/O CADUCIDAD, INEXISTENCIA DE FALLA EN EL SERVICIO POR PARTE DE INVIAS EN LA PRODUCCIÓN DEL ACCIDENTE, HECHO O CULPA DE LA VÍCTIMA, CONCURRENCIA DE CULPAS, GRADUACIÓN DE CONDENA DEPENDIENDO DE LA INCIDENCIA DE LA CAUSA, LÍMITE EN LA OBLIGACIÓN DE INDEMNIZAR y PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES DERIVADAS DEL CONTRATO DE SEGUROS** propuesta por el llamado en garantía MAPFRE SEGUROS, como aquellas fueron propuestas en relación con su vinculación como llamados en garantía, sólo se entrará a su estudio en el caso de que resultarse probada la responsabilidad del ente demandado que la citó al proceso en tal condición.
	1. **LA RAZÓN DE LA CONTROVERSIA:**

Conforme a lo establecido en la FIJACION DEL LITIGIO se busca establecer si las demandadas deben responder o no por los presuntos perjuicios causados a los actores por las lesiones del señor Robel Lorenzo Bello Parga producidas por la caída del puente férreo las MARGARITAS ubicado en San Javier, JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE LA MESA CUNDINAMARCA el día 2 de septiembre de 2014 y su posterior fallecimiento el 15 de septiembre de 2014.

Surge entonces el siguiente problema jurídico:

**¿Son responsables las demandadas NACION – MINISTERIO DE TRANSPORTE- INVIAS, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA- MUNICIPIO DE LA MESA por los perjuicios sufridos por los demandantes como consecuencia de las lesiones del señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA producidas por la caída del puente férreo las MARGARITAS ubicado en San Javier, JURISDICCIÓN DEL MUNICIPIO DE LA MESA CUNDINAMARCA el día 2 de septiembre de 2014, y su posterior fallecimiento el 15 de septiembre de 2014?**

Para dar respuesta a esta pregunta es necesario tener en cuenta los siguientes puntos:

El presente proceso tuvo su origen en el ejercicio de la acción de reparación directa contemplada en el artículo 86 del C.C.A., el cual dispone que el interesado podrá demandar la reparación del daño cuando su causa sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de un inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquier otra causa.

El régimen de responsabilidad patrimonial del Estado al que obedece tal acción, tiene su fundamento Constitucional en el artículo 90 de la Carta, el cual le impone a aquel el deber de responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas, es decir que el elemento fundamental de la responsabilidad es la existencia de un daño que la persona no está en el deber legal de soportar.

Se observa entonces que no importa si el actuar de la Administración fue legal o no, para efectos de determinar la responsabilidad, puesto que la antijuridicidad no se predica de su comportamiento sino del daño sufrido por el afectado, que bien puede provenir de una actuación legítima de aquella; no obstante, la jurisprudencia continúa aplicando los regímenes de imputación de responsabilidad que de tiempo atrás ha ido decantando, ya que ellos facilitan el proceso de calificación de la conducta estatal y la determinación de la existencia del daño y del nexo causal de éste con aquella.

El principal régimen de imputación de responsabilidad es el de la tradicional falla del servicio, dentro del cual la responsabilidad surge a partir de la comprobación de la existencia de tres elementos fundamentales:

1) el daño antijurídico sufrido por el interesado,

2) la falla del servicio propiamente dicha, que consiste en el deficiente funcionamiento del servicio, porque no funcionó cuando ha debido hacerlo, o lo hizo de manera tardía o equivocada, y finalmente,

3) una relación de causalidad entre estos dos elementos, es decir, la comprobación de que el daño se produjo como consecuencia de la falla del servicio.

Así las cosas, si alguno de los elementos no se prueba, la falla en el servicio no se configura y por ende las pretensiones de la demanda deberán ser negadas. Una vez probada la falla en el servicio la única forma de que la parte demandada puede exonerarse de responsabilidad es acreditando alguno de los eximentes de responsabilidad como son culpa exclusiva de la víctima, hecho de un tercero y fuerza mayor o caso fortuito.

Considera el Despacho que en el presente caso, el régimen de responsabilidad aplicable es el del FALLA EN EL SERVICIO en virtud de los hechos relatados en la demanda, por lo que se procederá al estudio del caso concreto teniendo en cuenta los elementos de responsabilidad anotados en el numeral anterior y el material probatorio aportado a la demanda.

En lo que respecta a la infraestructura ferroviaria tenemos:

En lo atinente a **la naturaleza jurídica del corredor férreo y demás bienes que conforman la infraestructura ferroviaria**, la Sala de Consulta y Servicio Civil el Consejo de Estado en concepto rendido el 19 de abril de 2005 precisó lo siguiente:

**“Naturaleza jurídica del corredor férreo y demás bienes que conforman la infraestructura ferroviaria. Marco constitucional y legal, y evolución normativa.**

**Artículo 63 de la Carta Fundamental,** señala: “los bienes de uso público son inalienables, imprescriptibles e inembargables”.

**Artículo 102 ibídem**: “El territorio, con los bienes públicos que de él forman parte, pertenecen a la Nación”

**Artículo 674 del Código Civil**: son bienes de uso público aquellos cuyo “uso” pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, puentes y caminos; se llaman bienes de la unión de uso público o bienes públicos del territorio. Lo anterior, en contraposición con los denominados bienes fiscales cuyo uso no pertenece generalmente a los habitantes.

**Ley 76 de 1920,** por la cual, se reguló la policía de ferrocarriles, al establecer algunas de las normas de seguridad para la operación del modo de transporte ferroviario, señala que las vías, las dependencias de la **vía, y los rieles, así como, los puentes destinados exclusivamente al transporte férreo, así como, las estaciones y bodegas, son bienes que forman parte de la infraestructura ferroviaria,** en los siguientes términos:

“Artículo 2º. Es prohibido a los particulares estacionarse en la **vía de un ferrocarril,** situarse en estaciones a una distancia de los **rieles** menor de dos metros, ocupar la zona con animales, depósitos de carga o cualesquiera otros objetos, embarazar de otra manera el tránsito libre de trenes, **transitar** **por los puentes destinados exclusivamente al servicio de las empresas férreas,** y tocar las agujas de las palancas de los apartaderos y los demás elementos que sirvan para comunicar señales. (...)”

“Artículo 3º. En los terrenos contiguos a la zona del ferrocarril no podrán ejecutarse, a una distancia de menos de veinte metros a partir del **eje de la vía,** obras que perjudiquen la solidez de ésta, tales como excavaciones, represas, estanques, explotación de canteras y otras semejantes.(...)”.

“Artículo 8º. Es obligación de toda empresa de ferrocarril mantener la **vía debidamente cercada**, a uno u otro lado, salvo los pactos especiales con los colindantes. (...) “Artículo 9º.- **Las estaciones y dependencias de la vía férrea** deberán mantenerse en buen estado de servicio para que la circulación del público sea fácil y segura. “Artículo 18.- Toda empresa deberá ejecutar con regularidad, exactitud y cuidado el transporte de las mercancías, animales, etc., que se le confiaren; deberá **tener bodegas adecuadas para el recibo de carga que requiera para el transporte;** no podrá rehusar el recibo, sino en los casos en que los reglamentos respectivos hubieren establecido exenciones. La responsabilidad de la empresa principia desde el momento en que el empleado al servicio de ella recibe las mercancías, equipajes y demás objetos, y no termina sino cuando salgan los artículos de la estación de su destino.”.

**Decreto 1075 de 1954,** elevado a la categoría de ley por la ley 141 de 1961 y por el cual se dictan disposiciones relacionadas con el ramo de ferrocarriles, otorgó a las líneas de éstos, el carácter de vías arterias destinadas al servicio público, y al efecto dispuso: “Artículo primero.- Declárense vías arterias principales con todos los derechos y preferencias que corresponden a estas vías, **las líneas de los ferrocarriles de servicio público**. “Artículo sexto.- Siempre que se pretenda establecer un cruce de una vía o calle pública, con las **líneas férreas de servicio público**, la entidad que la construya debe obtener el correspondiente permiso de la empresa férrea y el cruce se establecerá de acuerdo con las exigencias que fijen los ferrocarriles.”

**Ley 21 de 1988**, por la cual se adoptó el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional y se autorizó la creación de Ferrovías, establece en forma clara que los bienes que se transfirieron en virtud del mismo a Ferrovías, son bienes de **uso público y fiscales.** “Artículo 3º.- Se sujetarán a las normas prescritas por el programa de recuperación, las **líneas férreas** que actualmente conforman **el sistema de transporte ferroviario nacional, las instalaciones, edificaciones, lotes de terreno, corredores férreos y demás bienes de uso público y fiscales de propiedad** de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia y l**os demás** **complementarios que se destinen a la prestación del mencionado servicio público de transporte;** los créditos, derechos, participaciones y demás activos que pertenecen a la Empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia o a las entidades encargadas de la prestación del servicio.”

**Ley 9ª de 1989,** por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones, en el artículo 5º al definir lo que se entiende por espacio público, establece claramente, que las **vías son bienes de uso público que forman parte del espacio público, en tanto, están afectas a satisfacer necesidades colectivas.**

**Decreto ley 1588 de 1989,** dictado en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas en virtud de la ley 21 de 1988, que creó **como empresa industrial y comercial del Estado la Empresa Colombiana de Vías Férreas –Ferrovías- hoy en liquidación,** al determinar el objeto y el patrimonio de la empresa, menciona entre los bienes que hacen parte de la misma, la red férrea, sus anexidades, los puentes, estaciones y demás instalaciones útiles a sus fines**.**

**Decreto ley 1588 de 1989** - de creación de Ferrovías- , en concordancia con el decreto **1915 de 1995** -estatuto de Ferrovías-, prevé en el artículo 10 que las anexidades forman parte del corredor férreo, y que junto con éste y los demás bienes conforman el patrimonio de la empresa: “Artículo 22.- El patrimonio de la Empresa Colombiana de Vías Férreas – Ferrovías- estará constituido por: a) **La zona o corredor férreo con sus anexidades** y los demás bienes muebles e inmuebles transferidos por la Empresa Ferrocarriles Nacionales de Colombia o los que le transfiera a la Nación o cualquier entidad oficial.;

**Ley 105 de 1993,** al clasificar las líneas férreas de propiedad de la Nación como parte de la infraestructura de transporte, también, incluye la zona que ocupa la línea férrea y las de señalización y control de tránsito como necesarias para la operación de la vía.

“Artículo 12**. Definición e integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación**. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, **aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración** de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

“1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, (...) que se define de acuerdo con los siguientes criterios (...)

 4. **Las líneas férreas de propiedad de la Nación, que incluye su zona, señalización e infraestructura para el control del tránsito”.**

 **Ley 336 de 1996,** en el capítulo quinto relativo al transporte ferroviario, además de señalar que éste es un servicio público, establece que la infraestructura férrea podrá ser entregada en concesión a los particulares.

**“Artículo 80.- El modo de Transporte Ferroviario, además de ser un servicio público esencial**, se regula por las normas estipuladas en esta ley y las normas especiales sobre la materia”.

“**Artículo 81.- La infraestructura férrea podrá ser concesionada** en los términos de las normas vigentes y el concesionario tendrá bajo su responsabilidad efectuar la rehabilitación, mantenimiento, conservación, control, operación y prestación del servicio público de transporte.

**Norma técnica. Ferrovías NT-001.-** Para la instalación de tuberías que crucen la vía férrea, contiene algunas definiciones que resultan útiles para identificar los bienes que forman parte de la infraestructura férrea.

**“Zona de Seguridad Férrea**.- Zona que delimita la franja necesaria para operación segura y normal del ferrocarril.

“**Corredor Férreo.- Zona con la vía férrea y sectores aledaños para operación y manejo de propiedad de la empresa**.

**Ley 769 de 2002,** clasifica en el artículo 105, dentro de **las vías, a las de carácter férreo,** con el fin de otorgarles una prelación para el manejo del tránsito.

Se desprende del contenido de las normas trascritas que los bienes que forman parte de la infraestructura ferroviaria recibidos por la empresa industrial y comercial del Estado -Ferrovías- comprenden bienes patrimoniales o fiscales y bienes de uso público. Para efectos de la consulta, **solo estos últimos - por su naturaleza, destinación y afectación al uso común** - serán objeto de estudio, para lo cual se tomarán como antecedentes los parámetros identificados por la Sala en los conceptos Nos. 1469 de 2002 - naturaleza jurídica de los bienes que forman parte de la infraestructura aeroportuaria - y 1484 de 2002, a cuyo tenor los corredores férreos con sus anexidades, son bienes de uso público. Dijo la Sala:

 “Del análisis de las características del corredor férreo, la Sala concluye que éste junto con sus anexidades, son bienes de uso público, por las razones que a continuación se exponen: “El corredor férreo forma parte de la infraestructura vial y de transporte de propiedad de la Nación, por lo tanto, es un bien que se encuentra afecto al uso público o colectivo, independientemente del sistema de operación o explotación que se establezca. Su destinación al uso común está directamente relacionada con el ejercicio de la actividad de transporte que por su naturaleza es un servicio público. El corredor férreo y sus anexidades están fuera de la actividad mercantil y por lo tanto, son inembargables, inalienables e imprescriptibles. “En este orden de ideas, los bienes inmuebles que conforman el corredor férreo, sus zonas anexas, contiguas o de seguridad, se clasifican como bienes de uso público mientras se hallen vinculados al servicio público del transporte ferroviario.”

**Las razones expuestas en el concepto citado, resultan suficientes para reiterar la naturaleza de bienes de uso público de los corredores férreos, sus anexidades, zonas de seguridad y de señalización para la operación segura de este modo de transporte,** que Ferrovías en liquidación debe entregar al Instituto Nacional de Vías.

“…De lo anterior se concluye que para efectos de la consulta deben ser considerados bienes de uso público que forman parte de la infraestructura ferroviaria, los campamentos, patios de maniobras y lotes de terrenos contiguos con la vía férrea que se requieran para la seguridad de la misma, al igual que el corredor férreo propiamente tal. No sobra reiterar que dichos bienes por su naturaleza son inembargables, inenajenables e imprescriptibles, pues de su disponibilidad depende la viabilidad de la operación del corredor férreo. No obstante, **la enumeración hecha es enunciativa y ante la inexistencia de una clasificación vinculante, para determinar en cada caso si se trata de bienes de uso público afectos a la infraestructura férrea, deberá estarse a la naturaleza y destinación del inmueble.** En este punto, vale la pena tener en cuenta la salvedad que con fundamento en la jurisprudencia de esta Corporación, hizo la Sala, al referirse al caso de la infraestructura aeronáutica, según la cual: “No sucede lo mismo respecto de bienes inmuebles que también forman parte del patrimonio de la Unidad Administrativa Especial, destinados al funcionamiento de actividades comerciales paralelas a la actividad misma del servicio de transporte aéreo como tampoco con los bienes que no obstante, se adquirieron con la finalidad o vocación de ampliar la infraestructura aeronáutica no han sido aún incorporados a la misma.”

En este orden de ideas, las bodegas que se utilizan para almacenar la carga o el equipaje de los pasajeros que son utilizadas por las empresas de transporte, y las zonas de talleres que se explotan comercialmente, los inmuebles que se destinan a la prestación de servicios comerciales conexos con el transporte en las estaciones férreas -de restaurante, tiendas, etc., locales-, no participan de las mismas características que tienen los corredores férreos, los que por su destinación y naturaleza son bienes fiscales con un tratamiento impositivo distinto, al de los de uso público, como se explicará más adelante”.

De la lectura detallada del concepto, el cual comparte plenamente la Sala, se desprende que los bienes que forman parte de la infraestructura ferroviaria son bienes de uso público. Ciertamente, se trata de aquellos bienes destinados a la prestación del servicio público de transporte y afectados a satisfacer las necesidades colectivas. Su destinación al uso común está directamente relacionada con el ejercicio de la actividad de transporte que por su particularidad es un servicio público. Así pues, los bienes inmuebles que conforman el corredor férreo, sus zonas anexas, contiguas o de seguridad, se clasifican como bienes de uso público mientras se hallen vinculados al servicio público del transporte ferroviario y, por ende, resultan ser inembargables, inenajenables e imprescriptibles”[[1]](#footnote-1)

* 1. **ANÁLISIS CRÍTICO DE LAS PRUEBAS:**

**2.3.1** Conforme al material probatorio aportado, se encuentran **probados los siguientes hechos**:

* **ROBEL LORENZO BELLO PARGA** era hermano de **CONSOLACIÓN BELLO PARGA, NELFI BELKIS BELLO PARGA, RUBIELA BELLO PARGA, HECTOR TADEO BELLO PARGA, NELSON BELLO PARGA y JOSE RAMÓN BELLO PARGA** e hijo de **FIDELIA PARGA CALDERÓN**[[2]](#footnote-2) padre de **LEONELA BELLO MORERA**[[3]](#footnote-3).
* La señora **DEICY CRISTINA MORERA RODRÍGUEZ** es madre de **JHONY FERNANDO HERRERA MORERA**[[4]](#footnote-4) y afirma que fue pareja del señor **ROBEL LORENZO BELLO PARGA** adjuntando unas declaraciones extrajuicio rendidas ante la NOTARÍA ÚNICA DEL CÍRCULO DE LA MESA por los señores CELINA BASTIDAS RODRÍGUEZ y MYRIAM LUZ DIAZ CARDENAS el 2 de agosto de 2016, donde manifestaron que les consta que la señora DEICY CRISTINA MORERA RODRÍGUEZ convivió con el señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA siendo que de dicha unión procrearon a su hija LEONELA BELLO MORERA y que ella ya tenía a su hijo HERRERA MORERA JHONY FERNANDO por el cual el señor LORENZO BELLO vio como propio hijo hasta el último momento (Folios 263-264 C2)

Además, en diligencia de testimonios la señora CELINA BASTIDAS RODRÍGUEZ manifestó conocer el núcleo familiar del señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA, su esposa, el hijo de ella y la hija que tenían juntos.

* El Instituto Nacional de Vías es propietario de la Red Férrea Nacional en virtud del Decreto 1791 de 2003[[5]](#footnote-5) y específicamente del corredor férreo Facatativá – Girardot según escritura publico 4183 del 4 de julio de 2006*[[6]](#footnote-6)*
* El **17 de junio de 2009** se suscribió el CONVENIO DE COOPERACIÓN No. 534[[7]](#footnote-7) entre el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS y el DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA PARA AUNAR ESFUERZOS PARA LA HABILITACIÓN, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DEL CORREDOR FÉRREO Y SUS ANEXIDADES QUE PARTE DEL MUNICIPIO DE FACACATIVA HASTA GIRARDOT Y EL CORREDOR FERREO UBICADO EN EL MUNICIPIO DE SOACHA EN LA CALLE 22 HASTA EL SALTO DEL TEQUENDAMA, EN LA VEREDA DEL SALTO, KM VIAL 5+763, por un término de 20 años, estableciendo obligaciones para cada una de las partes, entre las cuales se encontraba[[8]](#footnote-8):

**OBLIGACIONES DEL INSTITUTO**:

1. Entregar física y materialmente el corredor férreo y sus anexidades.
2. Entregar al Departamento la sula de 1’300.000.000 para refacciones mayores necesarias para la conservación de los bienes, correspondientes a obras de habilitación y recuperación del corredor. Ese aporte se realizará una sola vez y será el único recurso entregado por el INVIAS durante el plazo del Convenio.
3. Hacer seguimiento a la ejecución del objeto del convenio
4. Nombrar un supervisor para la vigilancia y control del convenio
5. Realizar un acompañamiento técnico a las intervenciones que se realicen por parte del Departamento a la red férrea o a sus anexidades, por intermedio del Supervisor del Contrato.

**OBLIGACIONES DEL DEPARTAMENTO**:

1. Usar y gozar de los inmuebles objeto del convenio en la forma y con las limitaciones señaladas en el documento.
2. Realizar la habilitación y mantenimiento del corredor férreo y anexidades objeto del convenio.
3. Asumir la responsabilidad y sufragar el costo de las reparaciones, sustituciones e indemnizaciones que se deriven de los daños causados por su actividad o por actos relacionados con la misma, que afecten los derechos adquiridos por terceros, durante la construcción, adecuación y operación del proyecto que adelantará el Departamento sobre el corredor y sus anexidades.
4. Garantizar que todas las mejoras necesarias que se realicen sobre el corredor férreo y sus anexidades, las hará el Departamento por su cuenta y riesgo.
* El corredor férreo Facatativá – Girardot fue entregado a la Gobernación de Cundinamarca en el marco del Convenio 534 de 2009, anexando Acta de entrega[[9]](#footnote-9) física del corredor férreo y sus anexidades que parte del municipio de Facatativá hasta Girardot y el corredor férreo ubicado en el municipio de Soacha en la calle 22 hasta el salto del Tequendama[[10]](#footnote-10)
* El señor **ROBEL LORENZO BELLO PARGA** fue atendido en el Hospital Pedro León Álvarez Díaz de la Mesa el día **2 de septiembre de 2014** después de haber sufrido una caída de un puente de más o menos 4 metros de altura sobre una línea del ferrocarril empedrada, refiriendo dolor intenso en región dorso lumbar[[11]](#footnote-11). Luego fue remitido al Hospital Universitario de la Samaritana desde el día 2 hasta el 15 de septiembre de 2014 presentando traumatismos múltiples[[12]](#footnote-12).
* El **15 de septiembre de 2014**[[13]](#footnote-13) el señor **ROBEL LORENZO BELLO PARGA** falleció.
* Los señores ANA IBAÑEZ TORRES y JOSE DIEGO VARGAS BOHORQUEZ, el 16 de agosto de 2016, declararon ante la NOTARÍA ÚNICA DEL CÍRCULO DE LA MESA que ROBEL LORENZO BELLO PARGA se desempeñaba como comerciante, compraba y vendía ganado a nivel Cundinamarca con utilidades diarias o semanales de 400-600 mil pesos y promedio mensual de $4.000.000 a $5.000.000[[14]](#footnote-14).
* LILIANA CALDERÓN OLAYA, contadora pública titulada de la CORUNIVERSITARIA DE IBAGUÉ, el 20 de agosto de 2016 CERTIFICÓ que el señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA devengaba unos ingresos mensuales de $5.000.000, recibidos como independiente en la actividad de ganadería, en la compra y venta de ganado bovino y productos lácteos[[15]](#footnote-15).

El 8 de octubre de 2019 la perito asistió a la diligencia de control de dictamen, donde aceptó que algunos de los datos certificados no tienen un soporte contable.

* La Secretaria de Trasporte y Movilidad del Departamento de Cundinamarca el 5 de agosto de 2019 respondió lo siguiente[[16]](#footnote-16):

|  |
| --- |
| 1.- "...se allegue certificación con soportes, que dé cuenta del estado del corredor vial donde ocurrieron los hechos motivo de la demanda, si es legítimamente procedente que los peatones crucen por dicho corredor férreo y si existen vías alternas o servidumbres que permitan ingresar a la finca "Las Margaritas" diferentes a la vía del ferrocarril."Respuesta:El Corredor Férreo, objeto de la solicitud pertenece al tramo Facatativá - Girardot, el cual tiene una longitud de 132 Kilómetros, esta vía férrea atraviesa nueve (9) municipios. Posee el único tramo de corredor férreo en zig-zag que existe en el país e incluye importantes obras de ingeniería como el Túnel de Zipacón , los diferentes puentes que la conforman y el Puente de Girardot sobre el rio Magdalena, entre otros, adicionalmente el corredor férreo es escenario de gran variedad de zonas climáticas ricas en vegetación y características ambientales; así mismo es marco de la arquitectura del veraneo" de comienzos de siglo, constituida por quintas, hoteles, hospitales y haciendas de importante valor arquitectónico, estético y testimonial, que para la época de los hechos y en la actualidad se encuentra inactivo.Si bien, Entre 1910 y 1950, el tren entre Facatativá y Girardot llegó a tener hasta 80 máquinas a vapor que, a su paso, hicieron florecer en los municipios actividades turísticas, es necesario tener en cuenta que a partir de mediados de 1970 la actividad férrea inició un proceso de decrecimiento que conllevó a que el corredor férreo dejara de utilizarse.Tal y como lo indica la Cámara Colombiana de Infraestructura en el documento "Sistema Férreo Nacional", "a finales del siglo XX, dada la falta de políticas integrales de transporte, el exceso de costos operativos en contraposición con los bajos ingresos por la prestación del servicio férreo, se generó un progresivo deterioro de la red férrea en el país. El escaso volumen de carga transportada, ocasionó que en octubre de 1986 el Gobierno tras evaluar la viabilidad económica del transporte férreo precisara la no conveniencia de seguir operando el sistema férreo en estas condiciones, pensando en hacer énfasis en actividades de rehabilitación. De manera que para el transporte de pasajeros y mercancías las políticas gubernamentales se concentraron en el sistema vial, por lo que entre los años 1988 y 2010, en materia de transporte el país sufrió un estancamiento del modo férreo.""Posteriormente, ante el crecimiento desmedido del parque automotor, la insuficiencia de alternativas de transporte de carga y pasajeros y el consecuente deterioro de la malla vial, los últimos gobiernos comenzaron a impulsar a partir del año 2010, una política de atracción de la inversión privada como estrategia para el desarrollo de infraestructura pública (incluyendo la de transporte), aprovechando así la mayor capacidad de inversión y gestión del sector privado, con la finalidad de que los recursos públicos pudieran ser prioritariamente invertidos en aquellos sectores en los que no hay incentivos comerciales para la participación privada".Es así como a la fecha, se encuentran en curso a nivel nacional y regional, proyectos de reactivación del transporte férreo para lo cual se están ejecutando acciones en torno a la reconstrucción, ampliación, adecuación y rehabilitación de solo 3 corredores férreos, como son los Corredores Dorada - Chiriguaná, Bogotá - Zipaquirá -Belencito y Facatativá - Bogotá y Zipaquirá Nemocón.Respecto de los demás corredores o tramos de corredor férreo, los mismos se encuentran desafectados para el transporte férreo, motivo por el cual respecto de los mismos, se han venido realizando acciones de limpieza de maleza y reparaciones menores, no enfocadas a la operación ni a la reconstrucción de los mismos, sino su preservación en el estado en que se encuentran.El Instituto Nacional de Vías INVIAS, en asocio con el Departamento de Cundinamarca, en la medida de la disponibilidad de recursos, han venido adelantando tareas de mantenimiento del corredor férreo, con el propósito de velar por su preservación y es así, como se han realizado trabajos de limpieza y mantenimiento en cincuenta (50) kilómetros, entre la estación de Facatativá y la Inspección de la Esperanza en el Municipio de la Mesa y se tienen recuperados y cinco (5) kilómetros entre el Municipio de Girardot y la Inspección de Pubenza.Mediante resolución 0800 del 31 de julio de 1998 del Ministerio de Cultura, fue declarado como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional, el Corredor Férreo Facatativá - Girardot, en consecuencia todas las construcciones, refacciones, remodelaciones y obras de defensa y conservación , deben contar con la autorización del Ministerio de Cultura.De otra parte, es necesario indicar que todos los puentes del corredor férreo, fueron diseñados, construidos y catalogados para el paso de vehículos férreos, por lo tanto por las características de la superestructura, establecida para el paso del riel requiere un tendido en traviesas de madera, las cuales guardan entre si una separación no inferior a 50 centímetros, como se puede apreciar en las siguientes fotografías que se insertan a continuación. De otra parte, los puentes de los corredores férreos no llevan implícita la ubicación de barandas, toda vez que se debe dejar el espacio libre para el desplazamiento de los rodantes que integran el tren, que en su mayoría sobrepasan el ancho del puente.**2.- Si es legalmente procedente que los peatones crucen por el corredor férreo**Respuesta. Como se puede observar en la especificación de la construcción de los puentes férreos, diseñados para el paso de vehículos férreos, no es legalmente procedente, que por estas estructuras elevadas, se haga paso peatonal, puesto que por sus características geométricas, elevación, materiales y discontinuidad de los materiales, los mismos no están elaborados para tránsito peatonal, toda vez que, de hacerlo se pone en riesgo la vida del operario o transeúnte que asuma voluntariamente el riesgo de hacer un paso, por un puente férreo, el cual no fue diseñado para el paso de peatones, sino única y exclusivamente para el paso de vehículos férreos.Las características tanto del corredor férreo como de los puentes integrantes del mismo, son de tal naturaleza que su presencia no pasa desapercibida. Por lo tanto, si una persona decide transitar por el corredor o por el puente férreo lo hace a sabiendas del tipo de vía por el cual está transitando asumiendo a voluntad, el riesgo que esto conlleva.En virtud de lo establecido por el artículo 2o de la Ley 76 de 1920, está prohibido"(...) introducirse o estacionarse en la vía de un ferrocarril, situarse en las estaciones a una distancia de los rieles menor de dos metros, ocupar la zona con animales, depósitos de carga o cualquiera otro objeto, embarazar de otra manera el libre tránsito de los trenes, transitar por los puentes destinados exclusivamente al servicio de las empresas férreas".El anterior precepto que guarda total armonía, con lo dispuesto en la Ley 769 de 2002, artículos 58, en el sentido de señalar que: "Los peatones no podrán - Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea - Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas", así como en el parágrafo primero del artículo 60, en cuanto a que: "Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea", en concordancia con lo ordenado en el artículo 66: "En ningún caso el conductor podrá detener su vehículo sobre la vía férrea, un paso peatonal o una intersección o un carril exclusivo, paralelo preferencial de alimentadores o compartidos con los peatonales, pertenecientes al STTMP. Todo conductor deberá permanecer a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea", e inciso quinto del artículo 94 de la norma que nos ocupa, al indicar que los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos: "No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohiban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello".**3°.- Si existen vías alternas o servidumbres que permitan ingresar a la Finca "Las Margaritas", diferentes, a la vía del ferrocarril.**Respuesta:Como se ha indicado, el corredor férreo y los puentes férreos no deben ser utilizados para tránsito de peatones ni de vehículos diferentes a los que integran el transporte férreo (trenes), en consecuencia, no puede considerarse que el corredor férreo objeto de su solicitud y los puentes férreos que hacen parte del mismo, constituyan vía de acceso a predios colindantes con el mismo.En cuanto a la existencia o nó de vías alternas o servidumbres, no contamos con elementos de juciio que nos permitan afirmar o negar, toda vez que la información al respecto debe ser suministrada por la Administración Municipal, con base en los planos de localización o en las fichas cartográficas del Instituto Agustín Codazzi, respecto de la finca "Las Margaritas".Ahora bien, a continuación me permito anexar un plano general del lugar de los hechos, en donde se puede apreciar el paso del corredor férreo, por las diferentes fincas de la Inspección de San Javier del Municipio de la Mesa, aclarándose que el Instituto Nacional de Vías INVIAS, es dueño del ancho de vía, por donde atraviesa la línea férrea. En el citado plano, es posible identificar el corredor férreo y las vías que le sirven de acceso a las fincas aledañas al corredor férreo.Así las cosas, resultaría improcedente colegir que ante una eventual falta de vías de acceso el paso obligado es el corredor férreo, toda vez que, como se reitera, los corredores férreos no están diseñados ni estructurados para el tránsito de peatones o de vehículos.Finalmente, es de anotar que de acuerdo con visita realizada el día 30 de julio de 2019, al sitio donde presuntamente ocurrieron los hechos, (abscisa K109+000, con K0+000, en la Estación de la Sabana Bogotá) se estableció que actualmente el estado del tramo terreo es el que aparece en el registro fotográfico que se inserta a continuación y según el cual es posible evidenciar sin lugar a dudas la existencia del corredor, y la existencia del puente férreo, lo que hace imposible que pueda afirmarse que quien, al parecer, transitaba por el puente, tenía pleno conocimiento que lo hacía sobre un puente férreo, sin que fuera necesario que el mismo tuviera un aviso que así lo identificara.ConclusiónEl Puente férreo donde, al parecer, ocurrieron los hechos, no fue construido para el paso de peatones, únicamente fue diseñado y construido para el paso de vehículos férreos. |

* La directora de planeación municipal informó el 15 de agosto de 2019[[17]](#footnote-17), que revisado el Geoportal https: //geoportal.igac.gov.co, en el Municipio de La Mesa Cundinamarca existe vía de conectiva entre la Vereda Paraíso hasta la Vereda Margarita, vía en afirmado que a la fecha está en buen estado.
* El secretario de infraestructura comunicó el 21 de agosto de 2019[[18]](#footnote-18), que el acceso que conduce de la Vereda El Paraíso a La Vereda Las Margaritas que corresponden a la Inspección de San Javier del Municipio de La Mesa Cundinamarca, es la vía (Departamental) San Javier - Peña Negra, la cual se encuentra en buen estado en capa compactada de material granular (Afirmada).
* En el dictamen médico legal del profesional CRISTOBAL TOMAS BUITRAGO GUTIERREZ aportado el 4 de septiembre de 2019, el médico indicó que la atención prestada fue pertinente, sin evidencia de negligencia en la respuesta dada por el personal médico y multidisciplinario. Advirtió además que, como se trata de muerte accidental, desconoce si se realizó necropsia para determinar otros estados que pudieran contribuir al deceso del paciente.

El 24 de septiembre de 2019 el perito efectuó el respectivo control de dictamen.

* El **6 de septiembre de 2019** el DIRECTOR TERRITORIAL CUNDINAMARCA DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS certificó:

|  |
| --- |
| *De conformidad con la demanda presentada por el apoderado de la señora: DEICY CRISTINA MORERA RODRIGUEZ Y OTROS, en contra de la NACIÓN, MINISTERIO DE TRANSPORTE-INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAS, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA Y MUNICIPIO DE LA MESA, Radicado: 11001333603420170006900, que cursa ante el JUZGADO TREINTA Y CUATRO (34) ADMINISTRATIVO ORAL DE BOGOTÁ, SECCIÓN TERCERA, me permito certificar:**Que a través del Decreto 1791 de 2003, el Gobierno Nacional suprimió la Empresa Colombiana de Vías Férreas -FERROVIAS- y ordenó su liquidación. El mismo Decreto estableció, en su artículo 13 numeral 13.1 que la red férrea no concesionada a cargo de FERROVIAS, se transferiría al INVIAS; que los contratos de concesión y los inherentes a los mismos estarían a cargo del Instituto Nacional de Concesiones -INCO-, entidad creada mediante Decreto 1800 de 2003, con el objeto de planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.**Que la Empresa Colombiana de Vías Férreas-FERROVIAS-, transfirió al INVIAS, el corredor férreo Facatativá-Gírardot, según Escritura Pública No. 4183 del 4 de julio de 2006, otorgada en la Notaría No. 6 del Círculo de Bogotá.**Que el corredor férreo que de Facatativá conduce a Girardot, fue declarado bien patrimonial de interés cultural mediante Resolución No. 0800 del 31 de julio de 1998 emanada del Ministerio de Cultura; que el conjunto de las Estaciones Ferroviarias a nivel nacional fue declaradas Monumento Nacional mediante Decreto 0746 de abril 24 de 1996 del Ministerio de Educación Nacional.**No obstante, entre el Instituto Nacional de Vías y la Gobernación de Cundinamarca, se suscribió el Convenio No. 534 de 2009, cuyo objeto es: "CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA AUNAR ESFUERZOS PARA LA HABILITACIÓN, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DEL CORREDOR FÉRREO Y SUS ANEXIDADES QUE PARTE DEL MUNICIPIO DE FACACATIVA HASTA GIRARDOT Y EL CORREDOR FERREO UBICADO EN EL MUNICIPIO DE SOACHA EN LA CALLE 22 HASTA EL SALTO DEL TEQUENDAMA, EN LA VEREDA DEL SALTO, KM VIAL 5+763". Por lo anterior, el tramo férreo que se señala en la demanda donde ocurrió el accidente, se encontraba para la fecha de los hechos a cargo del Departamento de Cundinamarca, y es el Ente Departamental en virtud del Convenio antes enunciado el que debe certificar en que estado se encontraba la vía férrea para el día 02 de septiembre de 2014.**Ahora bien, en la Cláusula Cuarta, del Convenio No. 534 de 2009 se estableció como obligación del Departamento, en su numeral 4 "Realizar la habilitación y mantenimiento del corredor férreo y anexidades objeto de este convenio. Así mismo, en el Parágrafo de la mencionada cláusula, se estableció lo siguiente: "INDEMNIDAD. -EL DEPARTAMENTO se obliga a mantener indemne al INSTITUTO frente a cualquier reclamación de terceros que tenga como causa las actuaciones del Departamento, de sus contratistas, subcontratistas o dependientes". En la cláusula décima sexta, establece: RESPONSABILIDAD DEL DEPARTAMENTO. "EL DEPARTAMENTO será responsable tanto civil como penalmente ante las autoridades de los actos u omisiones cometidos en ejercicio de las actividades que desarrollen en virtud del presente convenio, cuando con ellos se cause perjuicio a la administración o a terceros en los términos del artículo 52 de la Ley 80 de 1993". Por lo anterior, el Departamento de Cundinamarca, es responsable frente a la reclamación de terceros que tenga como causa las actuaciones u omisiones del Departamento.**Por lo expuesto anteriormente, es pertinente señalar que el artículo 2 de la Ley 76 de 1920, reza que: "Es prohibido a los particulares introducirse o estacionarse en la vía de un ferrocarril, situarse en las estaciones a una distancia de los rieles menor de dos metros, ocupar la zona con animales, depósitos de carga o cualquiera otros objetos, embarazar de otra manera el libre tránsito de trenes, transitar por los puentes destinados exclusivamente al servicio de las empresas férreas y tocar las agujas de las palancas de los apartaderos y los demás elementos que sirvan para comunicar señales." Así mismo, el artículo 7 de esta misma Ley establece: "No podrán hacerse entradas de los predios a la vía férrea sin permiso de la empresa respectiva".**Por su parte, el artículo 58 de la Ley 769 de agosto 13 de 2002 establece: "Los peatones no podrán -ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea."**Ahora bien, el artículo 1 de la mencionada ley, define a la vía férrea como aquella diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles. Con lo anterior, tenemos que el señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA, transgredió la normatividad vigente, que prohibía la circulación de peatones sobre vías férreas, siendo culpa exclusiva de la víctima la ocurrencia del accidente.**Adicionalmente el parágrafo* 2° *del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, el artículo 4o de la Ley 1228 de 2008 y el Decreto 2976 de 2010, prevén la obligación de los Alcaldes Municipales y demás autoridades de policía, de proteger y conservar el espacio público representado en las fajas de retiro obligatorio o áreas de reserva o de exclusión, para lo cual deben adelantar los procedimientos administrativos y/o judiciales que se requieran para efectos de evitar que particulares ocupen dichas zonas.* |

* El **16 de septiembre de 2019[[19]](#footnote-19)** la directora de planeación del municipio de la Mesa – Cundinamarca manifestó que mediante Acuerdo 05 de mayo 22 de 2000por el cual *“se adopta el plan básico de ordenamiento Territorial municipal, se clasifican y determinan usos del suelo y se establecen los sistemas estructurantes”*, se definió dentro del componente general del plan básico de ORDENAMIENTO, capitulo CUARTO **I.1.3** *“POLITICAS, dentro de las cuales se estableció proponer y adecuar el plan vial municipal el cual fue desarrollado pal"*, el cual fue desarrollado posteriormente en el artículo 13 II.3 PLAN DE.VIAS, del mismo acto administrativo y dentro del cual no se encuentra definido específicamente plan vial para la vía que conduce de la vereda El Paraíso de la Inspección Municipal de San Javier a la vereda Las Margaritas de ese municipio.
* En su testimonio la señora **ANA CARDET DIAZ VICENTES** el **24 de septiembre de 2019** manifestó que para el día de los hechos acompañó al señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA pues tenía una vaca pastando en un terreno pasando el puente férreo, que era visible que los polines del puente estaban podridos, que el primero que pasó fue el señor que cayó, que luego llamaron a la esposa del señor y a los vecinos para socorrerlo, que después de los hechos el dueño de la finca mandó a pavimentar parte del corredor, que el corredor solo lo utilizan algunos pobladores, no es de tránsito común u obligado, para el día de los hechos la quebrada no estaban crecida, también podía transitar por ahí, los animales no pasaban por el puente.

También se recibió el testimonio del señor MISAEL ACEVEDO RODRIGUEZ quien manifestó ser el mayordomo de un señor que tenía el arriendo un terreno en donde el señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA también tenía una vacas y debían ir a construir una cerca, agrego que llevaba un caballo pero que no podía pasar por el puente férreo porque era peligroso, que cuando cayó el señor con ayuda de los vecinos lo ayudo a subir para que la ambulancia se lo llevara, que los animales no fueron pasados por el corredor férreo sino por las fincas vecinas pidiendo permiso.

**2.3.2.** Entremos ahora a resolver el interrogante planteado:

**¿Son responsables las demandadas NACION – MINISTERIO DE TRANSPORTE, INVIAS, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, MUNICIPIO DE LA MESA, por los perjuicios sufridos por los demandantes como consecuencia de las lesiones del señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA producidas por la caída del puente férreo LAS MARGARITAS ubicado en San Javier, jurisdicción del Municipio de La Mesa Cundinamarca el día 2 de septiembre de 2014, y su posterior fallecimiento el 15 de septiembre de 2014?**

Efectivamente tenemos demostrado el **daño** pues el señor ROBEL LORENZO BELLO PARGA se cayó del puente férreo Las Margaritas ubicado en San Javier, jurisdicción del municipio de La Mesa Cundinamarca el día 2 de septiembre de 2014 y falleció el 15 de septiembre del mismo año, como consecuencia de dicha caída. De ello dan cuenta la historia clínica, el registro de defunción del señor Bello, así como el dictamen médico, que aunque no es concluyente, sí deja suponer una alta probabilidad de que el impacto haya sido la causa de la muerte.

Ahora bien, en cuanto a la **imputación** y la presunta **falla** encontramos que el **MINISTERIO DE TRANSPORTE** no está llamado a responder pues dentro de sus funciones no tiene a su cargo el mantenimiento de la vía férrea donde ocurrió el accidente.

Respecto del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS -INVIAS**-, si bien es la propietaria del corredor férreo donde ocurrió el accidente, lo cierto es que en virtud del convenio de COOPERACIÓN No. 534 del 17 de junio de 2009 suscrito con el DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA por el término de 20 años, a esta última entidad es a quien le correspondía asumir las obligaciones del mantenimiento del corredor; por lo tanto, tampoco le cabe responsabilidad a aquella ni a su llamada en garantía.

La parte actora también afirma en los hechos de la demanda que la Junta de Acción Comunal había intervenido el puente del corredor férreo donde acaeció el accidente al colocar unas tablas. Sin embargo, dentro del plenario no quedó demostrado que efectivamente ello hubiere ocurrido. Pero, tampoco obra prueba de que el Municipio hubiera efectuado intervención alguna a ese bien de uso público, ya fuera requiriendo al Departamento o asumiendo encargo para su utilización de otra forma; por lo tanto, al **MUNICIPIO DE LA MESA** le cabría responsabilidad por omisión, al no estar pendiente de informar al encargado de la red férrea de su estado, dado el carácter del bien, que lo obligaba a proteger su uso y goce común.

En lo que compete al **DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA,** si bien informó que de la vereda el Paraíso a la vereda Margaritas hay un camino alterno diferente al corredor férreo y que dicho corredor es sólo para el paso del tren[[20]](#footnote-20), lo cierto es que para la época de los hechos dicho corredor, incluido en aquel, el puente donde ocurrió el incidente, no estaba siendo utilizado para el uso al que había sido destinado, ni tampoco se había prohibido su uso como puente peatonal, ni contaba con señales prohibitivas de una destinación diferente o de advertencia del riesgo, siendo una de sus responsabilidades hacerlo; además, se hallaba en mal estado, era inseguro, vetusto y sin el mantenimiento adecuado. Luego, al Departamento también le cabría responsabilidad.

Pero, miremos si hay un *eximente de responsabilidad*:

Se aduce por las demandadas la **culpa exclusiva de la víctima**[[21]](#footnote-21)**,** pues transitó por el puente férreo aún a sabiendas de que era un hecho notorio el mal estado del corredor férreo.

Para el despacho claramente se configura este eximente , que como causa eficiente y única del daño padecido por los actores.

En efecto, de esa situación dan cuenta las declaraciones rendidas por las personas que lo acompañaban el día en que sucedieron los hechos, narraciones que ponen sobre la mesa la falta de autocuidado con que obró el señor Bello al intentar cruzar una estructura que a todas luces no prestaba los elementos de seguridad necesarios para ser superada a pie. Las circunstancias probadas dentro del expediente, confluyen para poner en evidencia que la muerte del señor Bello resulta atribuíble de forma exclusiva a su actuar, el cual bien puede ser catalogado como culposo pues conlleva de suyo la infracción de un deber de autocuidado que una persona diligente puesta en el mismo contexto, no hubiese efectuado. Justamente, es preciso reiterar que la estructura no estaba destinada al paso peatonal; pero aunado a esto, y como lo reconoce la parte actora, la infraestructura tampoco se encontraba en condiciones aptas de mantenimiento, dado que ya no servía al propósito para el cual había sido construida, esto es, el tránsito del tren, situaciones todas que conocía a plenitud el señor Bello, pues transitaba con frecuencia por aquel sitio y no está demostrado que en su condición de concejal del municipio, hubiera efectuado alguna gestión para procurar su uso adecuado o su mantenimiento.

Pese a que las condiciones anteriormente expuestas serían suficientes para dar al traste con las posibilidades de éxito de las pretensiones de la demanda, no está por demás señalar que, según quedó demostrado dentro del expediente, el tránsito por dicho puente férreo, no era en modo alguno paso obligado para quienes quisieran trasladarse de un punto a otro, ya que existían alternativas de paso que no colocaban en riesgo la vida del transeúnte, de manera que bien puede decirse que la escogencia de la alternativa más riesgosa fue una decisión enmarcada dentro del pleno ejercicio de las libertades públicas concedidas al ciudadano señor Bello; en otras palabras, el señor Bello tomó la decisión de cruzar el puente férreo, no como consecuencia de un constreñimiento material derivado de la imposibilidad de acometer el paso de otra manera, sino como consecuencia de una desconsiderada preferencia por la comodidad que en el papel le otorgaba dicha infraestructura, escenario que excluye de plano la posibilidad de declarar responsable al Estado, pues no puede este último responder frente a hechos realizados por los ciudadanos dentro de su órbita de responsabilidad y de conducta, máxime cuando estamos hablando de personas adultas.

En tal sentido, procede la negación de la totalidad de las pretensiones de la demanda.

* 1. **CONDENA EN COSTAS**

La condena en costas la adopta el juez teniendo en cuenta la conducta de la parte vencida en el proceso, pues no es una regla de aplicación forzosa y general.

El artículo 188 del CPACA no obliga al juzgador a condenar en costas indefectiblemente sin que medie una valoración de la conducta de la parte vencida en el proceso, dicha norma señala que se debe disponer sobre dicha condena solo en la sentencia que decida el mérito del asunto sometido a debate en el proceso.

Analizado dicho aspecto, este despacho estima que en esta oportunidad **no hay lugar a imponer condena en costas**, debido a que no se aprecia temeridad o abuso de las atribuciones o derechos procesales por las partes Además, las costas deben aparecer comprobadas, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 365 del C.G.P, según el cual "*Sólo habrá lugar a costas cuando en el expediente aparezca que se causaron y en la medida de su comprobación"* situación que no se ha presentado en el caso estudiado.

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO TREINTA Y CUATRO (34) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUÍTO DE BOGOTÁ, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y, por autoridad de la Ley,**

**FALLA:**

**PRIMERO: Declárense no probadas** las excepciones propuestas por las partes demandadas y la llamada en garantía por los motivos antes expuestos

**SEGUNDO: Niéguense las pretensiones de la demanda**

**TERCERO:** sin condena en costas

**CUARTO:** **Notifíquese** a las partes del contenido de esta decisión en los términos del artículo 203 del CPACA.

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE y CÚMPLASE**

**OLGA CECILIA HENAO MARÍN**

Juez

NNC

1. Infraestructura ferroviaria. Naturaleza jurídica de sus bienes y del corredor férreo. Consejo de Estado. Sección Primera Fecha: 12/06/2014 Radicado: 66001-23-31-000-2003-00678-02 Ponente: Enrique Gil Botero. Sala de Consulta y Servicio Civil Fecha: 19/04/2005 Radicado 1640 Ponente: Flavio Augusto Rodriguez Arce Otras sentencias que citan el mismo concepto 66001-23-31-000-2003-00678-02. [↑](#footnote-ref-1)
2. ROBEL LORENZO BELLO PARGA (Folio 250 C2), CONSOLACIÓN BELLO PARGA (Folio 253 C2), NELFI BELKIS BELLO PARGA (Folio 254 C2), RUBIELA BELLO PARGA (Folio 255 C2), HECTOR TADEO BELLO PARGA (Folio 256 C2), NELSON BELLO PARGA (Folio 50 C1) y JOSE RAMÓN BELLO PARGA (Folio 257 C2) [↑](#footnote-ref-2)
3. Folio 251 C2 [↑](#footnote-ref-3)
4. Folio 252 C2 [↑](#footnote-ref-4)
5. CD FOLIO 133 DEL C2 “decreto 1791 de 2003” [↑](#footnote-ref-5)
6. Folio 26-27 C3. [↑](#footnote-ref-6)
7. Folio 28 C2. [↑](#footnote-ref-7)
8. Folio 36-71 C3 y cd folio 133 “ESCRITURA 4183 DE 04-07-2006” [↑](#footnote-ref-8)
9. Folio 133 del c2 “acta de entrega corredor férreo convenio 0534” [↑](#footnote-ref-9)
10. Folio 28-30 C2. [↑](#footnote-ref-10)
11. Folio 1-5 C2. [↑](#footnote-ref-11)
12. Folio 6- 245 C2 [↑](#footnote-ref-12)
13. Folio 272 C2. [↑](#footnote-ref-13)
14. Folios 262-263 C2 [↑](#footnote-ref-14)
15. Folio 258-261 C2 [↑](#footnote-ref-15)
16. Folio 90-97 del c2 [↑](#footnote-ref-16)
17. Folio 137-138 del c2 [↑](#footnote-ref-17)
18. Folio 139-141 del c2 [↑](#footnote-ref-18)
19. Folio 142 y143 del c2 [↑](#footnote-ref-19)
20. "Artículo 58 de la Ley 769 de agosto 13 de 2002 señala que : "Los peatones no podrán ocuparla zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros al lado y lado del eje de la vía férrea" [↑](#footnote-ref-20)
21. *“Cabe recordar que la culpa exclusiva de la víctima, entendida como la violación por parte de ésta de las obligaciones a las cuales está sujeto el administrado, exonera de responsabilidad al Estado en la producción del daño, así la sala en pronunciamientos anteriores ha señalado:*

*“(…) Específicamente, para que pueda hablarse de culpa de la víctima jurídicamente, ha dicho el Consejo de Estado, debe estar demostrada además de la simple causalidad material según la cual la víctima directa participó y fue causa eficiente en la producción del resultado o daño, el que dicha conducta provino del actuar imprudente o culposo de ella, que implicó la desatención a obligaciones o reglas a las que debía estar sujeta. Por tanto puede suceder en un caso determinado, que una sea la causa física o material del daño y otra, distinta, la causa jurídica la cual puede encontrarse presente en hechos anteriores al suceso, pero que fueron determinantes o eficientes en su producción. Lo anterior permite concluir que si bien se probó la falla del servicio también se demostró que el daño provino del comportamiento exclusivo de la propia víctima directa, la cual rompe el nexo de causalidad; con esta ruptura el daño no puede ser imputable al demandado porque aunque la conducta anómala de la Administración fue causa material o física del daño sufrido por los demandantes, la única causa eficiente del mismo fue el actuar exclusivo y reprochable del señor …, quien con su conducta culposa de desacato a las obligaciones a él conferidas, se expuso total e imprudentemente a sufrir el daño (…)”.* [↑](#footnote-ref-21)