

236000
548

OFICINA DE APOYO
JUZGADOS ADMINISTRATIVOS
4B
2019 JUL 3 28

Señores

Juzgado Sesenta y Uno (61) Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá

Sección Tercera

E. S. D.

Asunto: Contestación de la Demanda

Referencia: 11001-3343-061-2019-00006-00 Demanda de Reparación Directa

Demandante: GLORIA CAROLINA HERRERA y OTROS

Demandado: Instituto Nacional de vías- Invías, Municipio de Caparrapí y otros.

RESPONDENCIA
RECIBIDA

GUILLERMO ALONSO LAGUADO CASTRO, mayor de edad y vecino de esta ciudad identificado con la Cédula de Ciudadanía N° 80.196.473 de Bogotá, abogado en ejercicio, portadora de la tarjeta profesional N° 162.891 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando como apoderado de la Alcaldía del Municipio de Caparrapí, encontrándome en los términos señalados por la ley y según poder debidamente conferido, mediante el presente escrito respondo a la **DEMANDA REPARACIÓN DIRECTA**, con el radicado que anuncia la referencia, adelantada en su Despacho, en contra del municipio de Caparrapí Cundinamarca.

I. HECHOS

PRIMERO: Es cierto, según la copia de la cedula de ciudadanía, el cual reposa los anexos de la demanda de reparación directa.

SEGUNDO: Es cierto, según la copia del informe de policía judicial ejecutivo –FPJ-3 No de caso 253946000399201600069, copia del informe de necropsia y copia del registro civil de defunción.

TERCERO: No me consta, debe ser probado.

CUARTO: No es cierto, según la copia de la cedula de ciudadanía el cual reposa los anexos de la demanda de reparación directa, la señora Gloria Carolina Herrera no nació el día indicado.

QUINTO: Es cierto, según consta en el acta de conciliación N° 10133 del Centro de Conciliación en Derecho de la Personería de Bogotá.

SEXTO: Si es cierto, según copia del registro civil de nacimiento y fotocopia de la cedula de ciudadanía del señor de EDGAR ISMAEL QUINTANA HERRERA, el cual reposa los anexos de la demanda de reparación directa.

SEPTIMO: Si es cierto, según registro civil de nacimiento y fotocopia de la cedula de ciudadanía de la señora ASTRID CAROLINA HERRERA, el cual reposa los anexos de la demanda de reparación directa.

OCTAVO: No me consta, debe ser probado.

NOVENO: No me consta, debe ser probado.

DECIMO: No me consta, debe ser probado.

I. No me consta, debe ser probado.

00000

00000

00000

00000

- II. No me consta, debe ser probado.
- III. No me consta, debe ser probado.
- IV. Es parcialmente, ya que no se sabe la hora de salida ni el destino al cual se dirigian.

ONCE: No me consta debe ser probado.

DOCE: No es cierto, conforme al informe FPJ-3 del caso N° 253946000399201600069 se evidencia que el vehículo volqueta de placas REE-655, no contaba con la revisión tecnicomecanica vigente, con fecha de vencimiento vencida, por lo tanto, el buen estado del vehículo no se puede comprobar.

TRECE: Es cierto, según la copia del informe policial de accidente de tránsito No de caso 253946000399201600069, el cual contiene el croquis.

- I. Es parcialmente, el accidente ocurrió, según la copia del informe policial de accidente de tránsito de caso 253946000399201600069 indica que las características de la vía eran curva, pendiente, doble sentido, una calzada, un carril, superficie de rodadura de tierra, estado rizado, condiciones seco, y sin ninguna señal vertical.
- II. Es cierto, según la copia del croquis del informe policial de accidente de tránsito de caso 253946000399201600069.
- III. Es cierto, según la copia del croquis del informe policial de accidente de tránsito de caso 253946000399201600069.
- IV. Es cierto, según la copia del croquis del informe policial de accidente de tránsito de caso 253946000399201600069.
- V. Es cierto, según la copia del croquis del informe policial de accidente de tránsito de caso 253946000399201600069.
- VI. Es cierto, según la copia del croquis del informe policial de accidente de tránsito de caso 253946000399201600069.
- VII. Es cierto, según la copia del croquis del informe policial de accidente de tránsito de caso 253946000399201600069.

CATORCE: Es cierto, según la copia del informe de policía judicial ejecutivo –FPJ-13 No de caso 253946000399201600069.

- I. Es cierto, según la copia del informe de policía judicial ejecutivo –FPJ-13 No de caso 253946000399201600069.
- II. Es cierto, según la copia del informe de policía judicial ejecutivo –FPJ-13 No de caso 253946000399201600069.
- III. Es cierto, según la copia del informe de policía judicial ejecutivo –FPJ-13 No de caso 253946000399201600069.

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

100

QUINCE:

- I. Es cierto, Es cierto, el accidente ocurrió, según la copia del informe de policía judicial ejecutivo.
- II. Es cierto, según la copia del informe de policía judicial ejecutivo –FPJ-3 No de caso 253946000399201600069, copia del informe de necropsia y copia del registro civil de defunción.
- III. Es cierto, según la copia del informe técnico médico legal de lesiones (hoja 34).

DIECISEIS: Es cierto, según la copia del informe técnico médico legal de lesiones (hoja 34).

- I. Es cierto, según la copia del informe técnico médico legal de lesiones (hoja 34).
- II. Es cierto, según la copia del informe técnico médico legal de lesiones (hoja 34).
- III. Es cierto, según la copia del informe técnico médico legal de lesiones (hoja 34).

DIECISIETE: No me consta, debe ser probado.

DIECIOCHO: Es cierto el 22 de agosto de 2018 la Junta Regional de Calificación de invalidez de Bogotá expidió dictamen de determinación de origen y/o pérdida de capacidad Laboral y ocupacional.

- I. Es cierto según el dictamen de determinación de origen y/o pérdida de capacidad Laboral y ocupacional.
- II. Es cierto según el dictamen de determinación de origen y/o pérdida de capacidad Laboral y ocupacional.
- III. N Es cierto según el dictamen de determinación de origen y/o pérdida de capacidad Laboral y ocupacional.
- IV. Es cierto según el dictamen de determinación de origen y/o pérdida de capacidad Laboral y ocupacional.

DIECINUEVE: No me consta, debe ser probado.

VEINTE: No me consta, no es claro de dónde refiere la información presentada.

VEINTIUNO: No me consta, debe ser probado.

VEINTIDOS: Es falso, el accidentado transito una vía no apta para el tipo de vehículo en el que viajaba, el municipio de Caparrapí fijo sendas advertencias conforme se puede corroborar de los avisos instauro en la vía que conduce de la ruta del sol al municipio de la Palma, en cumplimiento del Decreto N° 80 de 2014, el cual prohíbe el tránsito de vehículos pesado que superen las veinte toneladas.

VEINTITRES: Es falso, para la fecha de los hechos el Invias tenía contratado cuadrillas de mantenimiento y el tramo de vía que el municipio tiene a cargo eran mantenidos en cuanto ocurrían hechos calamitosos, teniendo presente que según consta en el Informe Ejecutivo FPJ-3 del caso 253946000399201600069 y los hechos narrados dentro de la presente demanda, existía un montículo de tierra suelta, posiblemente producido por la ola invernal por la que atravesaba el municipio lo cual permite dilucidar una eximente responsabilidad consistente en fuerza mayor.

VEINTICUATRO: Que se pruebe.

VEINTICINCO: Que se pruebe.

VEINTISEIS: Es falso, la vía en la que ocurrió el accidente no es una vía secundaria ni terciaria, es una vía nacional.

VEINTISIETE: No me consta, debe probarse.

VENTIOCHO: No me consta, debe probarse.

VEINTINUEVE: Es cierto.

EXCEPCIONES PREVIAS

Solicitamos señor Juez que sea analizada y dar viabilidad a la situación jurídica de la caducidad de la acción, dado que el 23 de octubre de 2016 ocurrió el siniestro accidente por el cual se piensa encartarse al municipio de Caparrapí, por lo que el 23 de octubre de 2018 ocurrió la fecha de caducidad y dado que no se presentó antes de que llegara dicha fecha la solicitud de conciliación es viable declarar caducada la posibilidad de accionar en contra del estado vía de reparación directa, contrariando esta conclusión el decir de la activa pues la caducidad ocurre a partir de que se cumple el segundo año, esto es el 23 de octubre de 2018, por lo que tuvieron hasta el 22 de octubre la solicitud de conciliación.

EXCEPCIONES DE MERITO

FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA

El tramo de vía en el cual ocurrió el accidente, dentro del inventario de vías de la nación figura a cargo del Invias, por tratarse de una red vial primaria o de orden nacional, por lo que el municipio no es responsable ni en su administración ni en su mantenimiento, sin embargo, acudiendo a los principios de solidaridad y colaboración entre entidades y debido a la fuerte ola invernal que atravesó en varios tramos de la red vial primaria, secundaria y terciaria y en especial a la grave deterioro de los puentes eximentes entre la ruta del sol y el municipio de Caparrapí, se emitió una restricción de tránsito para los vehículos de 20 toneladas y debido al recrudecimiento de la temporada de lluvias, hubo la necesidad de fijar vallas informativas respecto de la limitación para los mentados vehículos que sobrepasen dichas cargas, advertencias y normas todas quebrantadas por la víctima.

CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA

El fallecido conductor en un acto libre de cualquier apremio o conminación de la administración o de terceros decidió por su cuenta y riesgo, oponerse al decreto municipal de limitación al tráfico y a pesar de las reglas de la sana lógica hacer caso omiso a las advertencias gráficas dejadas a lo largo de la vía por la administración municipal, decidiendo conducir su vehículo por un lugar que reportaba un fuerte incremento en su actividad de por si riesgosa, hecho que constituye a todas luces el eximente de responsabilidad consistente en la culpa exclusiva de la víctima. Lo anterior derivado no solo de los argumentos ya descrito, sino, de los hechos narrados en la demanda, pues cualquier ciudadano con los mas mínimos conocimientos de conducción de los vehículos motorizados puede prever que un automotor cargado con más de 20 toneladas de las dimensiones del automóvil accidentado, no debía transitar o intentar hacerlo en el sector en el cual ocurrió el accidente, pues se enfrentaría incluso a la muerte, hecho que permite corroborar la voluntad del occiso en colocarse en la situación de riesgo que lo condujo a su fallecimiento, situación en la que no influyo ni por acción ni por omisión el municipio de Caparrapí, pues como se dijo más arriba emitió sendas normas y avisos visuales y gráficos a los transportadores para que evitaran transitar por donde el occiso decidió hacerlo.

Las anteriores actitudes denotan cómo la víctima se caracterizaba por ser una persona poco obediente de la ley y temeraria, actitudes que lo llevaron al deceso y que pueden ser confirmadas en los hechos ya que transito con un vehículo que no contaba con las condiciones tecnicomecánicas corroboradas en los rituales establecidos por la ley, poniéndose en grave riesgo desde el momento en que se enciende el motor del vehículo, pues es incierto el correcto funcionamiento del equipo utilizado para la realización de la actividad riesgosa de la conducción, lo cual aunado a la impericia y a la persistente actitud del irrespeto por la ley consistente en ejecutar una maniobra a todas luces peligrosa, pues en palabras de la copiloto y accionante, el occiso en contra de un sano razonamiento decide hacer atravesar el vehículo un paraje estrecho con desprendimiento de materiales rocosos con condiciones agrestes y en contra de las sugerencias brindadas por la administración municipal, hechos todos que sumados llevan a concluir que fue el occiso y su actitud temeraria los causantes del accidente y prematura muerte de quien al parecer fuera el compañero de la accionante.

CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR

La administración municipal de forma anticipada tomo las medidas necesarias como fue la instalación de vallas y la expedición de acto administrativo informando a todos los conductores que se prohibía el tránsito de vehículos pesados, esto es, que la vía únicamente estaba habilitada para vehículos livianos, prohibición derivada de

las precipitaciones por las que el municipio estaban ocurriendo que escapan del control de cualquier administración pero que fueron conjuradas debidamente como ya se expuso, a la cual el occiso hizo caso omiso. Teniendo en cuenta que el caso fortuito es un hecho imprevisto que no es posible resistir y cuyas características corresponden a la imprevisibilidad, la temporada de invierno y precipitaciones son hechos de la naturaleza que no son imposible de evitar y mucho menos determinar cuando estos hechos puedan presentar una emergencia vial o un derrumbe el cual cause problemáticas con terceros, como lo sucedido en el caso debatido. Por ellos la administración municipal de Caparrapí no es responsable de lo sucedido ya que a pesar de que tomo medidas para evitar posibles accidentes o cualquier otra problemática, el hecho que la lluvia haya desprendido parte de la montaña y que haya caído sobre la vía es considerada como un caso fortuito o fuerza mayor, ya que es un hecho imprevisible e irresistible.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

El Municipio de Caparrapí no es responsable de los daños sufridos por los demandantes, comoquiera que se encontraba demostrado el hecho exclusivo de la víctima, pues el señor EDGAR QUINTANA GARCIA no tuvo las precauciones del caso mientras se movilizaba por la vía, puesto que irrespeto el límite permitido de tonelaje permitido de transitar en la época en el municipio de Caparrapí regia o era vigente el Decreto No 080 del 20 de noviembre 2014, por medio del cual se restringe el tránsito de vehículos pesados, en el que se prohíbe el tránsito de los vehículos pesados y de carga que superen las veinte (20) toneladas .

Según la sentencia CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN C Consejero ponente: ENRIQUE GIL BOTERO, Bogotá D.C., 10 de septiembre de dos mil catorce (2014) ,Radicación número: 05001-23-31-000-1997-00227-01 (30.858)

“Es preciso que la responsabilidad extracontractual –a diferencia de lo que viene ocurriendo con el derecho penal, a partir de la influencia del funcionalismo alemán– no se contagie por lo que la filosofía moderna ha denominado popularmente como el “neopuritanismo”, es decir, derivar consecuencias jurídicas a circunstancias que si bien son reprochables aún no han producido daños o modificaciones en el mundo exterior.

“Por lo tanto, el derecho de daños no puede –bajo ningún modo– ser un elemento sancionatorio de conductas peligrosas consideradas en sí mismas; a contrario sensu, es imprescindible que el operador judicial valore el acervo probatorio para determinar si el comportamiento de la víctima –por más reprochable que haya sido – fue realmente esencial en la producción del daño. Una postura contraria supondría trasladar a la víctima total o parcialmente las consecuencias negativas del daño, cuando lo cierto es que su acción no fue definitiva en la materialización del hecho. (Negrillas de la Sala).

"A partir de la identificación del autor del daño, se podrá seguir con el juicio de imputación jurídica para identificar si existe un fundamento normativo que compela al demandado a la reparación integral del daño, evento este último en el que sí tendrá relevancia –salvo los escenarios de responsabilidad objetiva– la naturaleza del comportamiento desplegado."¹

Sobra precisar que el mismo razonamiento cabe cuando los roles se invierten, esto es, cuando como en el caso *sub lite*, pese a existir una omisión de parte de la entidad demandada, no es esta la causa del daño, aspecto que se puso de relieve en la misma sentencia que se viene de citar:

"*Mutatis mutandi*, es posible que se verifiquen escenarios en los que exista una indiscutible falla del servicio que no sea el factor material o fáctico en la producción del daño; eventos en los que se dan situaciones donde el agente estatal incurre en una falla del servicio pero la misma no se vincula o relaciona con el daño y, por lo tanto, es irrelevante en materia de la responsabilidad porque no contribuyó a ocasionar el resultado."

De modo que, endilgarle en este caso el daño al municipio de Caparrapí, supondría trasladarle la consecuencias negativas de un hecho en el que no tuvo injerencia alguna, pues fue la conducta imprudente de la víctima la que desencadenó el resultado final.

Que en el accidente concurren los comportamientos de las personas involucradas. El del conductor de la volqueta, al ser imprudente, "(...) *al no disminuir en forma gradual la velocidad y la restricción del tránsito de vehículos pesados*, en el que se prohíbe el tránsito de los vehículos pesados y de carga que superen las veinte (20) toneladas, Decreto No 080 del 20 de noviembre 2014 .

Según la sentencia: LUIS ARMANDO TOLOSA VILLABONA Magistrado Ponente,

SC2107-2018, Radicación: 11001-31-03-032-2011-00736-01, (Aprobado en Sala de veintiuno de febrero de dos mil dieciocho), Bogotá, D. C., doce (12) de junio de dos mil dieciocho (2018).

"El numeral 1º del artículo 95 de la Constitución Política de Colombia impone como deberes de la persona "*respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios*", precepto que recoge la máxima *qui iure suo utitur, neminem laedere debet*², según el cual, quien vulnere o incumpla sus obligaciones de conducta contractuales o extracontractuales, impuestos en interés de otro o de varios sujetos de derecho, debe reparar el daño producido.

Esta Corte, con apoyo en el artículo 2341 del Código Civil, ha señalado como presupuestos axiológicos y concurrentes de la responsabilidad extracontractual, denominada también aquiliana, "(i) el perjuicio padecido; (ii) el hecho intencional o culposo atribuible al demandado; y (iii) la existencia de un nexo adecuado de causalidad entre factores"³.

7.4.1. En cuanto atañe al tipo de responsabilidad civil descrito en el cargo, la misma corresponde a la prevista en el artículo 2356⁴ del Código Civil, esto es, la originada por el ejercicio de actividades peligrosas, la cual consagra una presunción de responsabilidad que opera en favor de la víctima de un daño causado producto de una labor riesgosa, aspecto que la releva de probar su existencia de la culpa en el acaecimiento del accidente⁵ y, por tanto, para que el autor del mismo sea declarado responsable de su producción, sólo le compete demostrar la conducta o hecho antijurídico, el daño y la relación de causalidad entre éste y el perjuicio. Por ello, es el sendero en nuestro ordenamiento de múltiples actividades que entrañan una franca y creciente responsabilidad objetiva.

En significativa sentencia de 14 de marzo de 1938, la Sala de Casación Civil⁶ hincó los primeros lineamientos jurisprudenciales sobre los cuales hoy se sustenta la "teoría del riesgo", o "responsabilidad por actividades peligrosas", exponiendo:

"(...) [L]a teoría del riesgo, según la cual al que lo crea se le tiene por responsable, mira principalmente a ciertas actividades por los peligros que implican, inevitablemente anexos a ellas y mira a la dificultad, que suele llegar a la imposibilidad, de levantar las respectivas probanzas los damnificados por los hechos ocurridos en razón o con motivo o con ocasión del ejercicio de esas actividades [...]. De ahí que los daños de esa clase se presuman, en esa teoría, causados por el agente respectivo [...] Y de ahí también que tal agente o autor no se exonere de la indemnización, sea en parte en algunas ocasiones, sea en el todo otras veces, sino en cuanto demuestre caso fortuito, fuerza mayor o intervención de elemento extraño. [...]

"(...)

"Porque, a la verdad, no puede menos de hallarse en nuestro citado art. 2356 una presunción de responsabilidad. De donde se sigue que la carga de la prueba no es del damnificado sino del que causó el daño, con sólo poder éste imputarse a su malicia o negligencia.

"No es que con esta interpretación se atropelle el concepto informativo de nuestra legislación en general sobre presunción de inocencia, en cuanto aparezca crearse la de negligencia o malicia, sino que simplemente teniendo en cuenta la diferencia esencial de casos, la Corte reconoce que en las

actividades caracterizadas por su peligrosidad, de que es ejemplo el uso y manejo de un automóvil, el hecho dañoso lleva en sí aquellos elementos, a tiempo que la manera general de producirse los daños de esta fuente o índole impide dar por provisto al damnificado de los necesarios elementos de prueba.

"Entendido, de la manera aquí expuesta nuestro art. 2356 tantas veces citado, se tiene que el autor de un hecho no le basta alegar que no tuvo culpa ni puede con esta alegación poner a esperar que el damnificado se la compruebe, sino que para excepcionar eficazmente ha de destruir la referida presunción demostrando uno al menos de estos factores: caso fortuito, fuerza mayor, intervención de elemento extraño (...)" (se destaca).

Recientemente, esta Corporación, en sentencia de 24 de agosto de 2009, rad. 2001-01054-01, modulada posteriormente en fallos de 26 de agosto de 2010, rad. 2005-00611-01; 16 de diciembre de 2010, rad. 1989-00042-01; 17 de mayo de 2011, rad. 2005-00345-01; 19 de mayo de 2011, rad. 2006-00273-01; 3 de noviembre de 2011, rad. 2000-00001-01; 25 de julio de 2014, rad. 2006-00315; y 15 de septiembre de 2016, SC-12994; expresó:

"(...) El fundamento normativo general de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, en la constante jurisprudencia de la Sala se ha estructurado en el artículo 2356 del Código Civil por determinadas actividades de cuyos riesgos y peligros dimana la obligación de reparar los daños con tal que puedan imputarse a la conducta de quien las desarrolla y exista una indisociable secuencia causal entre la actividad y el quebranto.

"(...)

*"El régimen de responsabilidad por las actividades peligrosas es singular y está sujeto a directrices específicas en su etiología, ratio y fundamento. Por su virtud, el fundamento y criterio de imputación de la responsabilidad es el riesgo que el ejercicio de una actividad peligrosa comporta por el peligro potencial e inminente de causar un daño a los bienes e intereses tutelados por el ordenamiento. **La culpa no es elemento necesario para estructurar la responsabilidad por actividades peligrosas ni para su exoneración; no es menester su demostración, ni tampoco se presume; el damnificado tiene la carga probatoria exclusivamente de la actividad peligrosa, el daño y la relación de causalidad; y, el autor de la lesión, la del elemento extraño, o sea, la fuerza mayor o caso fortuito, la participación de un tercero o de la víctima que al actuar como causa única o exclusiva del quebranto, desde luego, rompe el nexo causal y determina que no le es causalmente atribuible, esto es, que no es autor.** En contraste, siendo causa concurrente, pervive el deber jurídico de reparar en la medida de su contribución al daño. Desde este punto de vista, tal especie de responsabilidad, por regla general, admite la causa extraña, esto la probanza de un hecho causal ajeno como la fuerza mayor o el caso fortuito, la intervención exclusiva de un tercero o de la víctima, sin perjuicio de las previsiones normativas; por ejemplo, en el transporte*

SS7

aéreo, la fuerza mayor no es susceptible de desvanecerla (art. 1880 del Código de Comercio), más si el hecho exclusivo de un tercero o de la víctima (Cas. Civ. de 14 de abril de 2008, radicación 2300131030022001-00082-01) (...)" (se destaca).

En resumen, la jurisprudencia de la Corte en torno de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, ha estado orientada por la necesidad de reaccionar de una manera adecuada "(...) ante los daños en condiciones de simetría entre el autor y la víctima, procurando una solución normativa, justa y equitativa (...)"

7.5. De igual manera, no se debe desconocer que la conducta positiva o negativa de la víctima puede tener incidencia relevante en el examen de la responsabilidad civil, pues su comportamiento puede corresponder a una condición del daño.

Así las cosas, cuando la actuación de quien sufre el menoscabo no es motivo exclusivo o concurrente del percance que él mismo padece, tal situación carecerá de eficacia para desestimar la responsabilidad civil del autor o modificar el *quantum* indemnizatorio.

Por el contrario, si la actividad del lesionado resulta "en todo o en parte" determinante en la causa del perjuicio que ésta haya sufrido, su proceder, si es total, desvirtuará correlativamente, "el *nexo causal entre el comportamiento del presunto ofensor y el daño inferido*"⁷, dando paso a exonerar por completo al demandado del deber de reparación; en tanto, si es en parte, a reducir el valor de ésta.

En otras palabras, para que el interpelado pueda liberarse plenamente de la obligación indemnizatoria, se requiere que el proceder de la víctima reúna los requisitos de toda causa extraña, esto es, "que se trate de un evento o acontecimiento exterior al círculo de actividad o de control de aquel a quien se le imputa la responsabilidad", como causa exclusiva del reclamante o de la víctima. Y de otro, según lo preceptúa el artículo 2357 del Código Civil⁸, cuando en la producción del daño participan de manera simultánea agente y lesionado, circunstancia que no quiebra el "nexo causal", indiscutiblemente conduce a una disminución proporcional de la condena resarcitoria impuesta eventualmente al demandado, la cual, se estimará dependiendo el grado de incidencia del comportamiento de la propia víctima en la realización del resultado lesivo.

Empero, para establecer si hay concurrencia de causas, las mismas pueden ser anteriores, coincidentes, concomitantes, recíprocas o posteriores, al punto de que el perjuicio no se causaría sin la pluralidad de fenómenos causales, pues de lo contrario, dicho instituto no tendría aplicación.

A propósito dijo esta Corte:

"(...) No obstante, como lo ha destacado la jurisprudencia nacional, la designación antes señalada no se ajusta a la genuina inteligencia del principio, pues no se trata

'como por algunos se suele afirmar equivocadamente que se produzca una compensación entre la culpa del demandado y la de la víctima, porque lo que sucede, conforme se infiere del propio tenor del precepto, es que entre la denominada culpa de la víctima y el daño ha de darse una relación de causalidad, como también debe existir con la del demandado. Por eso, cuando ambas culpas concurren a producir el daño, se dice que una y otra son concausa de este' (Cas. Civ., sentencia de 29 de noviembre de 1993, exp. 3579, no publicada). Este criterio corresponde, igualmente, al de la doctrina especializada en la materia, como lo destaca De Cupis, al señalar que '[d]e antiguo se ha utilizado una expresión poco afortunada para referirse a la concurrencia de culpa en el perjudicado, y es el término compensación de la culpa. Su falta de adecuación puede verse prácticamente con sólo observar que el estado de ánimo culposo del perjudicado ni puede eliminar ni reducir el estado de ánimo culposo de la persona que ocasiona el daño' (De Cupis, Adriano. *El daño. Teoría General de la Responsabilidad Civil*. Editorial Bosch. Barcelona, 1966. Págs. 275 y 276) (...) (se resalta).

Lo reseñado sirve además para destacar que la jurisprudencia de esta Sala, ha optado por denominar al fenómeno de la concurrencia de conductas desplegadas por el agente y el damnificado en la producción del daño, cuya reparación pretende éste último, como una cuestión propia del "hecho de la víctima" y no de la "culpa de la víctima".

Dicha afirmación se fundamenta porque la expresión "culpa" corresponde a un "factor de imputación (...) de carácter subjetivo", situación que supone la violación de deberes de diligencia y cuidado asumidos por una persona "en una relación de alteridad para con otra u otr[o]s", no respecto de sí mismo, ni contra su propio interés⁹. En igual sentido, no existe un deber jurídico de la víctima frente al agente, en cuya virtud esté obligado el primero a prevenir o reducir el daño tanto como le sea posible¹⁰.

Tal aspecto, entonces, solo impone al lesionado a soportar la reducción de la indemnización reclamada al causante del perjuicio, situación que "lo desvincula de la esfera de los deberes jurídicos para situarse en el terreno de las cargas".

Con relación a los hechos se atiende a lo que se pruebe en el proceso y a lo que la ley disponga. Niega que el Ministerio de Transporte tenga alguna responsabilidad en el asunto objeto de litigio.

Se opone a todas las declaraciones y condenas solicitadas por la parte actora en contra del Ministerio de Transporte.

El Instituto Nacional de Vías es el organismo encargado de la construcción, conservación y mantenimiento de las vías, por esto, ha sido dotado de los recursos y la autonomía suficiente para el cumplimiento de sus objetivos a través del desarrollo de sus funciones, que están taxativamente señaladas en el artículo 54 del Decreto 2171 de 1992.

Es completamente claro que el Municipio de Caparrapi no está llamado a responder solidariamente, por las actuaciones realizadas por los demás organismos estatales que integran el sector transporte, como el caso del Instituto Nacional de Vías.

Artículo 64 del Código Civil, donde define con claridad el caso fortuito o fuerza mayor.

PRUEBAS

- 1. Copia del Decreto No 080 del 20 de noviembre de 2014 por el cual se restringe el tránsito de vehículos pesados.
- 2. Registro fotográfico de las vallas publicitarias ubicadas en el sector del puente del Centro poblado de Dindal y puente de Saldaña.

NOTIFICACIONES

El demandado y/o el suscrito en la Calle 9 No 3-32 Barrio centro Palacio Municipal de Caparrapí Cundinamarca.

Del señor Juez,

GUILLERMO ALONSO LAGUADO CASTRO
C.C. N° 80.196.473 de Bogotá
T.P. N° 162.891 del C.S. de la J.