

Señores

**JUZGADO SEGUNDO ADMINISTRATIVO
DEL CIRCUITO DE BUGA – VALLE DEL CAUCA**

E. S. D.

Radicación: **76-111-33-33-002-2020-00203-00**
Proceso: **REPARACIÓN DIRECTA**
Demandante: **CLAUDIA PATRICIA PEÑARANDA** y otros
Demandado: **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS** y otros
Asunto: **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 76.331.466 y portador de la tarjeta profesional No. 173.060 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado judicial del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍA – INVIAS**, estando dentro del término legal conferido, procedo a descorrer los **alegatos de conclusión**, en el medio de control de la referencia, en los siguientes términos:

FUNDAMENTOS DE LOS ALEGATOS

Las razones de la defensa de mi patrocinada son las mismas empleadas durante todo el plenario, por eso, las mantenemos incólumes y resulta innecesario señalar la mayoría de estas, más no así, la relacionada con la falta de legitimación material en la causa por pasiva, sobre la cual, conviene enfatizar.

Conforme se ha dicho durante toda la actuación procesal, y se reitera nuevamente, el **INSTITUTO NACIONAL DE INVIAS – INVIAS**, no es el llamado a responder por las pretensiones del demandante, como quiera que nos hallamos en presencia de la figura adjetiva de la falta de legitimación material en la causa por pasiva, como se expresó en la contestación de la demanda. Con relación a la **falta de legitimación - material- en la causa por pasiva** de mi prohiada, en el sub examine, se planteó por vía de excepción, la cual debe ser resuelta en el fondo del asunto.

La legitimación en la causa hace referencia a *“la posición sustancial que tiene uno de los sujetos en la situación fáctica o relación jurídica de la que surge la controversia o litigio que se plantea en el proceso y de la cual según la ley se desprenden o no derechos u obligaciones o se les desconocen los primeros o se les exonera de las segundas. Es decir, tener legitimación en la causa consiste en ser la persona que, de conformidad con la ley sustancial, se encuentra autorizada para intervenir en el proceso y formular o contradecir las pretensiones contenidas en la demanda por ser sujeto activo o pasivo de la relación jurídica sustancial debatida objeto de la decisión del juez, en el supuesto de que aquélla exista”¹*.

¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. CP: Dr. ENRIQUE GIL BOTERO. Radicación: 05001233100019950057501 (24677). Sentencia del 26 de septiembre de 2012.

En ese mismo sentido el Consejo de Estado ha hecho referencia a la cualidad de la legitimación en la causa como un presupuesto procesal necesario para obtener una decisión de fondo *“la ausencia de este requisito enerva la posibilidad de que el juez se pronuncie frente a las suplicas del libelo petitorio, la legitimación en la causa corresponde a uno de los presupuestos necesarios para obtener sentencia favorable a las pretensiones contenidas en la demanda, y, por lo tanto, desde el extremo activo significa ser la persona titular del interés jurídico que se debate en el proceso, mientras que desde la perspectiva pasiva de la relación jurídico – procesal, supone ser el sujeto llamado a responder a partir de la relación jurídica sustancial, por el derecho o interés que el objeto de controversial.”*²

De esta forma la legitimación en la causa atañe a dos aspectos, de una parte, con relación sustancial, referida a alguno de los extremos de la relación jurídica de la que surge la controversia, así como con los derechos y obligaciones que se pretenden o excepcionan según el caso; y, de otra parte, con la legitimación procesal o la aptitud legal de las partes, para comparecer y actuar en el proceso.

Por ello, cumple recordar que, para el 31 de mayo de 2018, la vía Buga – Tuluá – La Paila – La Victoria, rotulada técnicamente bajo el código 2505, particularmente el PR 99 + 340 metros, lugar en el que la parte actora pregonó ocurrió el siniestro, no se hallaba bajo la gobernabilidad del INVIAS, si en cuenta se tiene que para la calenda en cita e incluso a la fecha, está bajo la gobernabilidad de la sociedad PISA INFRAESTRUCTURA S.A. en su calidad de concesionaria, si en cuenta se tiene que, ése corredor vial estuvo a cargo del INCO (hoy ANI), entidad pública que la transfirió al DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA, todo ello, en el marco del convenio interadministrativo No. 583 de 1992, de manera que, **no hace parte** de la red vial nacional a cargo del Invias, tal como quedó plenamente demostrado al interior del proceso con la prueba documental arrojada al expediente, así como de la testimonial practicada.

En consecuencia, el INVIAS al momento del hecho dañoso no tenía ningún tipo de injerencia directa o indirecta en la administración y, menos aún, en el mantenimiento del referido tramo de carretera. Por ello, no existe fundamento legal y jurisprudencial alguno que permita enrostrar la responsabilidad administrativa de mi prohilada.

De otra parte, inversamente a la tesis que planteó la parte actora, en el asunto bajo estudio no está demostrada la falla del servicio alegada y que imputa a la Administración, considerando que de acuerdo con los elementos integradores de responsabilidad no existe medio de prueba que tenga la suficiencia para demostrar que el daño alegado sea producto de la falta del cumplimiento de las funciones y objetivos que recaen en cabeza de los entes previamente identificados, es decir, la demandante no logró despejar completamente la duda razonable, esto es, que la causa eficiente del daño alegado sea *“(…) causados por las falla en el servicio pues no existían las señalizaciones preventivas; tales*

² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. CP: Dr. ENRIQUE GIL BOTERO. Radicación: 05001233100019950057501 (24677). Sentencia del 26 de septiembre de 2012.

como "PUENTE ESTRECHO", "FIN DE LA BERMA" "INICIO DE PASO PEATONAL, pues después de la barda derecha del puente en el sentido que ocurrió el accidente no tenía ningún tipo de señalización", tanto más, no se puede pasar por alto que resultó probado la culpa exclusiva de la víctima, es decir, que la causa efectiva del accidente de tránsito obedeció por la conducta de la señora CLAUDIA PATRICIA PEÑARANDA por no atender las normas de tránsito, especialmente, en exceso de velocidad, así como el uso inadecuado de la berma de la carretera -entre otras-

Como se expuso en el traslado de la demanda, tenemos que, del análisis de la prueba documental, en especial del I.P.A.T., así como los testimonios traídos por la parte actora, se logró constatar en grado de certeza que no hubo testigos directos, por lo que no acreditó la tesis planteada en el escrito introductorio.

Es por ello, que cabe resaltar que no existe ningún medio de prueba que permita configurar la responsabilidad del sujeto pasivo de esta relación judicial, en particular del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, en otras palabras, NO se logró probar el nexo causal, pues, de una parte, tal como se anunciara desde precedencia, mi representada de ningún modo ha tenido injerencia directa o indirecta en la administración y mantenimiento de ese tramo de vía y del otro, porque por sí sola no se llega a la certeza que la causa eficiente alegada en el escrito de la demanda haya sido realmente el motivo que causó el accidente de tránsito ocurrido el 31 de mayo de 2018, en cambio, no se puede pasar por alto que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, así como la aplicación irrestricta de la Ley 769 de 2002, que a su vez tiene previstas reglas que deben acoger y respetar los conductores, así hayan o no demarcaciones o imperfectos producto de su uso, razón por la cual la ley ha atribuido determinadas obligaciones al conductor del vehículo para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a él mismo como a los ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía.

Esta obligación legal implica que el conductor debe velar porque los ocupantes del vehículo adopten durante los desplazamientos las medidas de seguridad oportunas de forma que no pongan en peligro su integridad o la del resto de los ocupantes. Y, bajo esta premisa observamos que dicha carga estaba en cabeza de la señora CLAUDIA PATRICIA PEÑARANDA, quien conducía la motocicleta distinguida con placa DPG 42E, siendo las 14:30 horas en la citada fecha, la cual fue desatendida sin justificación alguna.

Desde luego, de la prueba documental allegada por la codemandada PISA, como también lo sostenido por el testigo MAURICIO PÉREZ PRADO probó que ese tramo de vía se hallaba en muy buenas condiciones en toda su rodadura, así como en su señalización vertical y horizontal, en el que se destaca la línea longitudinal de línea blanca que demarcaba perfectamente la carretera, es decir, una la línea de carril blanca segmentada, así como línea de borde blanca y línea de borde amarilla, sin perder de vista, las características de la vía, que corresponde una carretera recta, que goza de una calzada con dos carriles y con un solo

sentido, conjuntamente con berma, todo lo cual, pone de manifiesto que brinda a los usuarios una traslación no solo de confort, sino segura, siempre y cuando su circulación se desarrolle con acatamiento a las normas que se circunscriben en el estatuto de tránsito terrestre en especial la señal preventiva SP-36 indicativa de puente angosto, conducta que no asumió la motociclista, ya que de la confesión de parte que se suscita a través de su mandatario judicial, se tiene que la señora CLAUDIA PEÑARANDA, previo al choque se desplazaba por toda la berma, lo que provocó que intempestivamente chocara con el extremo del puente, a saber, con el corredor peatonal, pese que este se hallaba debidamente delineado con pintura amarilla, como se aprecia del registro fotográfico que corre en la foliatura, aun cuando, tenía todo un carril para su desplazamiento, con buena visibilidad y rodadura seca.

Por lo anterior, cumple iterar respecto a la finalidad de las bermas, que no es otro que proveer soporte de borde a la calzada del pavimento, asistencia a los vehículos en problemas, incrementar la seguridad, especialmente al paso de peatones y/o semovientes y prevenir la erosión de las capas inferiores, en otras palabras, son fajas comprendidas entre los bordes de la calzada y las cunetas, considerada como una franja de **seguridad** lateral a la calzada, por la que **no se debe circular, ya que sirven de confinamiento lateral de la superficie de rodadura, controlan la humedad y las posibles erosiones de la calzada**, por lo que es del caso traer a cita el artículo 60 del Código Nacional del Tránsito Terrestre que regula la obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados que a la letra dice:

"(...) Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

PARÁGRAFO 1o. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

PARÁGRAFO 2o. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

PARÁGRAFO 3o. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.

Más adelante, ese estatuto preceptúa lo siguiente:

"(...) ARTÍCULO 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito.

En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

Vías de doble sentido de tránsito.

De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

(...)

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia **no mayor de un (1) metro de la acera u orilla** y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

(...)

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.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar..." (Subrayas y resaltos fuera de texto).

Analizadas las normas ahora sometidas al examen, podemos establecer sin esfuerzo, que la berma no es un área de tránsito permitido para ningún vehículo, excepcionalmente para parqueo temporal o mantenimiento del vehículo en la vía, por lo que compendio normativo exige que debe realizarse dentro de la calzada demarcado, por lo que se colige el error de apreciación en que incurre el demandante al ubicar un corredor peatonal como "*obstáculo en la vía y a su falta de señalización*" y que luego identifica como "*barda derecha del puente en el sentido que ocurrió el accidente no tenía ningún tipo de señalización*" como causante del accidente, como tampoco es de recibo el cuestionamiento al diseño geométrico de la carretera que se hace sin mediar fundamento técnico.

En consecuencia, ningún reparo existe en relación con las condiciones técnicas que se motivan en la demanda, que vale decir, solo se hace un cuestionamiento, pero sin que medie un fundamento razonable que permita acreditar que la alegada omisión haya sido sin duda alguna la causa eficiente de la ocurrencia del hecho dañoso, en otras palabras, no apareció probado que el nexo causal se finque en las características propias de la carretera; por el contrario, en aplicación de las reglas de la sana crítica y del análisis del registro fotográfico y fílmico traídos al proceso, se evidencia que la causa eficiente del hecho dañoso que tuvo lugar el día 31 de mayo de 2018, es únicamente atribuible a la conducta humana, es decir, imputable a la conductora de la motocicleta, tanto más, que de la observancia el punto de impacto, la trayectoria hasta el

punto final, como la gravedad de las lesiones sufridas, resultan dicientes que medio exceso de velocidad y de confianza, asociado con la falta de pericia y cuidado, elementos determinantes para desarrollar una actividad considerada altamente peligrosa, cuando se trata de motocicletas, por la vulnerabilidad obvia de sus ocupantes, en otras palabras, la señora CLAUDIA PEÑARANDA a sus 46 años de edad, desarrollaba una actividad peligrosa sin la pericia suficiente, entendida esta como la carencia de habilidad, sabiduría y experiencia en una determinada materia, para su ejercicio, razón por la cual, en el presente asunto se configura la excepción denominada como **Culpa Exclusiva de la Víctima**. Situación de la que se desprende la impajaritable negación de las pretensiones en contra de la Administración.

Así mismo lo refirió el Consejo de Estado³:

"En gracia de discusión, en este caso particular, la falta de señalización del sitio en el que se produjo el accidente, por si sola, no permite deducir responsabilidad de las entidades demandadas, como quiera que no se tiene conocimiento sobre la forma cómo ocurrió el accidente, mucho menos sobre la conducta que habrían adoptado las personas implicadas en él.

De todo lo afirmado por los actores, lo único cierto son las lesiones del señor José Arialdo Naranjo como consecuencia de un accidente de tránsito en la carretera que comunica a la ciudad de Yopal con la de Aguazul, en el Departamento del Casanare; sin embargo, del exiguo material probatorio recaudado en el plenario, no es posible inferir que las lesiones del citado señor obedecieran a una falla del servicio imputable a las demandadas, pues, como se dijo atrás, ni siquiera hay forma de saber cómo ocurrió el accidente.

Puede concluirse, entonces, que en el sub judice las escasísimas pruebas obrantes en el plenario resultan insuficientes para demostrar la responsabilidad de las entidades demandadas. Se requería, además, acreditar cuál fue la conducta omisiva en la que habrían incurrido las entidades demandadas, y si ésta fue la causante del accidente que involucró un vehículo particular y una motocicleta, pero además era necesario acreditar las circunstancias de tiempo, modo y lugar del accidente. Nada de eso se encuentra probado en el proceso, razón por la cual no podrán prosperar las pretensiones de la demanda..."

Probar los hechos es una carga que no puede suplir el operador jurídico, debido que es la parte actora la interesada en demostrar los hechos que le resulten favorables a sus pretensiones, aspecto que no ocurrió en el sub-examine, en tanto no existen elementos probatorios que consiguieran convencer al juez que el accidente de tránsito que sufrió la víctima directa ocurrió por la falta de señalización o la existencia de un "obstáculo" que como se dijo, corresponde a la berma y un corredor peatonal, que no tiene la vocación técnica para el tránsito de automotores; lo contrario equivaldría a trasladar la carga de la prueba al fallador, quien si bien, tiene el deber de interpretar la demanda y de decretar pruebas de oficio, no puede remediar la inactividad de la parte accionante, ni actuar como si fuera tal, como lo ha indicado la jurisprudencia contencioso administrativa con sustento en el artículo 167 del Código General del Proceso, que prevé: *"Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen"*.

³ Consejo de Estado-Sección Tercera, M.P. Myriam Guerrero de Escobar, Sentencia del 22 de abril de 2009, radicado: 85001-23-31-000-1995-00099-01 (16192), actor: José Arialdo Naranjo y otros.

Además, sobre el particular, resulta conveniente traer a cita el artículo 94 del Código Nacional del Tránsito Terrestre que regula lo siguiente:

"(...) **NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS.** Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia **no mayor de un (1) metro de la acera u orilla** y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

(...)

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.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar..." (Subrayas y resaltos fuera de texto).

De otra parte, debemos referirnos sobre el valor probatorio de las fotografías, el Consejo de Estado de forma reiterada ha considerado lo siguiente:

"12. El valor probatorio de las fotografías y los hechos que con ellas se documentan. El material fotográfico, como medio de prueba, se enlista dentro de las denominadas documentales⁴ y, en tanto documento, reviste de un "carácter representativo, que muestra un hecho distinto a él mismo"⁵. De ahí que, "[l]as fotografías por sí solas no acreditan que la imagen capturada corresponda a los hechos que pretenden probarse"⁶, con lo cual, el valor probatorio que puedan tener "no depende únicamente de su autenticidad formal, sino de la posibilidad de establecer si la imagen representa la realidad de los hechos que se deducen o atribuyen, y no otros diferentes, posiblemente variados por el tiempo, el lugar o el cambio de posición"⁷.

12.1. En otras palabras, para que las fotografías tengan connotación probatoria y puedan ser valoradas conforme a las reglas de la sana crítica, se debe tener certeza las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que fueron tomadas⁸, lo que normalmente se devela a través de otros medios complementarios. De esta forma, la autonomía demostrativa de dichos documentos se reduce en la medida que se requieran otros medios de convicción que las soporten."⁹ (Negrillas fuera de texto original)

⁴ Así, por ejemplo, se desprende del art. 251 del C.P.C., norma que rige el caso.

⁵ Corte Constitucional, Sentencia T-930^a, del 6 de septiembre de 2013, fundamento 4.3, M.P. Nilson Pinilla Pinilla.

⁶ *Ibid*, fundamento 4.3.1.

⁷ *Ibid*, fundamento 4.3.2.

⁸ Al respecto ver por todas, Consejo de Estado, Sección Tercera-Sala Plena, sentencia del 28 de agosto de 2014, exp. 28832, C.P. Danilo Rojas Betancourt.

⁹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B, C.P. Ramiro Pazos Guerrero, 3 de octubre de 2019, Radicación No. 68001-23-31-000-2000-03565-01 (47007), Actor: Edgar

Así pues, para este sujeto procesal forzoso es concluir que las pretensiones de la demanda deben ser denegadas -en su integridad-, puesto que la ausencia de elementos de juicio sobre este particular denota que la parte actora incumplió con la carga de la prueba que le incumbe y que por tanto desconoció el principio de autorresponsabilidad que la gobierna, pues según el Consejo de Estado¹⁰ constituye un *"...requerimiento de conducta procesal facultativa predicable a quien le interesa sacar adelante sus pretensiones y evitar una decisión desfavorable..."*, ya que, para que prospere esta clase de pretensiones - ante la falla del servicio-, es menester que se configuren tres elementos: **i)** Una falta o falla del servicio o de la administración, **ii)** Un daño que implica lesión o perturbación del bien protegido por el derecho y **iii)** Una relación de causalidad entre la falta o falla de la administración y el daño, compendios que no fueron demostrados y jurídicamente soportados. Por tanto, condenado en costas.

PETICIÓN

De conformidad con las pruebas recaudadas, las cuales serán valoradas por el Despacho, respetuosamente solicito exonerar al **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS**, de toda responsabilidad por los hechos aquí debatidos. En consecuencia, condenar en costas a la parte actora.

Con base en los planteamientos que anteceden, se tiene rendidos los alegatos de conclusión.

NOTIFICACIONES

Tanto mi representada, como el suscrito recibiremos las notificaciones en la Avenida Vásquez Cobo No 23N-47 Piso 3 Estación Ferrocarril en Santiago de Cali. Y, en los siguientes correos electrónicos: fvalencia@invias.gov.co; njudiciales@invias.gov.co.

Del señor juez, con el acostumbrado respeto.

Atentamente,



FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA

CC. 76.331.466

T.P. 173060 del C.S.J

Alonso Buitrago y otro, Demandado: Nación –Ministerio de Defensa y otro, Referencia: acción de Reparación Directa.

¹⁰ Sección Tercera, providencia fechada junio 18 de 2008, C.P. Ruth Stella Correa Palacio, Rad. No. 70001-23-31-000-2003-00618-01(AP).