

Bogotá D.C.

Señor
JUEZ TERCERO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BARRANCABERMEJA
Atn. Dr. Elkin Jesus Gil Rojas
j03admbmeja@cendoj.ramajudicial.gov.co
E. S. D.

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA
RADICADO: 68081-3333-001-2021-00141-00
DEMANDANTES: DEICY SANDOVAL MEJIA Y OTROS.
DEMANDADOS: INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVIAS) Y OTROS.

ASUNTO: ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

CINDY NATHALY TELLEZ GUEVARA, mayor de edad, domiciliada en esta ciudad, identificada con cédula de ciudadanía No. 1.013.656.207 de Bogotá D.C., abogada en ejercicio, portadora de la T.P. No. 303.006 del C. S. de la J., en mi calidad de apoderada del CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2 conformado por las empresas JOYCO S.A.S., SAITEC S.A. SUCURSAL COLOMBIA y SEG GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S., estando dentro del término legal procedo a presentar alegatos de conclusión de conformidad con lo ordenado por su despacho en los siguientes términos:

Sobre los hechos y la fijación del litigio

El objetivo que se busca con la presentación de los alegatos de conclusión es presentar al despacho las conclusiones que se derivan de lo acontecido en el desarrollo del proceso teniendo en cuenta de manera relevante el actuar probatorio sin perder de vista la fijación del litigio. Lo anterior, toda vez que la demanda de la referencia fue admitida por el Juzgado 01 Administrativo Oral de Barrancabermeja el día 11 de enero de 2022, señalándose de igual manera mediante auto de fecha 16 de mayo de 2023 por parte del Despacho como tema central el siguiente escenario a analizar:

“(…) ¿Determinar si se configura responsabilidad extracontractual en el accidente de tránsito en el que perdió la vida el señor OSCAR STID PINTO MORENO el día 22 julio 2019 cuando conducía la motocicleta de placas WIF 31E en el Puente que cruza al Rio Sogamoso sentido la Lizama – San Alberto ubicado en el kilómetro 10+700 metros por una falla vial o hueco, y en esa medida procedería la indemnización de perjuicios materiales e inmateriales que se demandan? (…)”
[Cursiva fuera del texto].

Así mismo, el Despacho centró su atención en determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el accidente en el que perdió la vida el señor OSCAR STID PINTO MORENO a efectos de establecer si existió responsabilidad patrimonial en los términos del Artículo 90 de la Constitución Política, respecto de las demandadas INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, CONSORCIO HYCO, CALZADA CONSTRUCCIONES S.A. DE C.V. SUCURSAL COLOMBIA, COHERPA INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S. y JMV INGENIEROS S.A.S. así como AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2, CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A. y NACIONAL DE SEGUROS SA. COMPAÑÍA DE SEGUROS GENERALES y por otro lado en si la parte actora logró demostrar en el curso del proceso tales perjuicios de orden material e inmaterial reclamados y soportados con el acervo probatorio debidamente recaudado en todo el trámite del proceso judicial.

En cuanto al trámite realizado en primera instancia

Al evacuar todas las etapas del proceso denominado medio de control de Reparación Directa el 16 de mayo de 2023 mediante auto se realizó el saneamiento del proceso, fijación de litigio y el decreto de las pruebas solicitadas.

Posterior a ello, se llevó a cabo los días 13 de julio de 2023, 04 de octubre de 2023, 14 de noviembre de 2024 y 04 de diciembre de 2024 audiencia de práctica de pruebas, con el fin incorporar en su totalidad las pruebas testimoniales decretadas por el Despacho, en este mismo orden fue decretado el cierre del debate probatorio y se dio traslado a las partes para la presentación de los respectivos alegatos de conclusión previo al fallo de primera instancia.

Sobre el medio de control impetrado de Reparación Directa

Respecto al Medio de Control instaurado en el presente litigio, nos permitimos manifestar que, el mismo se encuentra consagrado en el Artículo 90 de la Constitución Política, así como lo señalado por el Artículo 140 del C.P.A.C.A., junto con las demás normas concordantes y relacionadas.

Al respecto, el Artículo 90 de la Constitución Política establece que:

*“El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.”
(Cursiva fuera del texto)*

Así mismo el Art. 140 de C.P.A.C.A. ha señalado que:

“En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.

De conformidad con el inciso anterior, el Estado responderá, entre otras, cuando la causa del daño sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa imputable a una entidad pública o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma. (...)” (Cursiva fuera del texto)

Bajo este entendido, toda persona bajo el cumplimiento de sus actividades y conforme a la naturaleza de sus obligaciones esta llamada a responder por los daños ocasionados ya sea ante particulares o a entidades públicas.

ARGUMENTOS ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

Conforme a los antecedentes ya señalados se desarrollarán los siguientes temas que permitirán concluir a su honorable despacho que el **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2**, no es responsable de los daños y perjuicios alegados por la parte actora, tal como se detalla a continuación:

- I. Inexistencia del nexo causal entre la presunta acción u omisión del **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** y los daños y perjuicios alegados por los demandantes.
- II. De las dudas frente a las circunstancias de tiempo, modo y lugar respecto del accidente en el que perdió la vida el señor **OSCAR STID PINTO MORENO**.
- III. Inexistencia de responsabilidad civil extracontractual por parte del **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2**.
- IV. Falta de pruebas, inconsistencias y falencias en el acervo probatorio respecto de los presuntos perjuicios alegados por los demandantes.
- V. Consideraciones finales.

Pese a que la fijación del litigio se centra inicialmente en establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar del accidente ocurrido al señor **OSCAR STID PINTO MORENO**, la suscrita considera necesario que primero se centre el debate, conforme a los intereses del consorcio que represento y sus sociedades integrantes en la inexistencia del nexo causal entre el daño y el hecho generador del mismo, para luego entrar a desarrollar los demás temas propuestos.

I. Inexistencia del nexo causal entre la presunta acción u omisión del CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2 conformado por las empresas JOYCO S.A.S., SAITEC S.A. SUCURSAL COLOMBIA y SEG GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S. y los daños y perjuicios alegados por los demandantes.

Como es bien sabido por el despacho, para que se configure la responsabilidad se requiere que se establezcan tres elementos absolutamente indispensables y necesarios los cuales son: el daño, el hecho generador del mismo y un nexo de causalidad que permita imputar el daño a la conducta (acción u omisión) del agente generador.

El nexo causal se entiende como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado, es decir que para poder atribuir un resultado a una persona y declararla responsable como consecuencia de su acción u omisión, es indispensable definir si aquél aparece ligado a ésta por una relación de causa efecto, si no es posible encontrar esa relación mencionada, no tendrá sentido alguno continuar el juicio de responsabilidad.

El nexo de causalidad es un elemento autónomo del daño y del fundamento que no admite, ningún tipo de presunción como sí lo admite la culpa o la falla. Para comprender lo antes mencionado, es necesario evitar la similitud entre causalidad y culpabilidad. La causalidad como elemento, corresponde a la constatación objetiva de una relación natural de causa efecto, mientras que la culpabilidad como fundamento, se refiere a la valoración subjetiva de una conducta.¹

Así mismo se tiene que la jurisprudencia del Consejo de Estado ha decantado una serie de elementos del daño para que sea resarcido, **1.** Ser antijurídico, esto es, que la persona no tenga el deber jurídico de soportarlo; **2.** Que sea cierto, es decir, que se pueda apreciar material y jurídicamente, y por ende se cause una lesión a un derecho, bien o interés legítimo que se encuentre protegido jurídicamente, y **3.** Que sea personal, es decir, que sea padecido por quien lo solicita.²

Aunado a lo anterior, es menester precisar que, el Artículo 90 de la Constitución Política, además de verificarse la ocurrencia de un daño antijurídico, es decir aquel que es provocado a una persona que no tiene el deber jurídico de soportarlo, se debe corroborar que se haya causado por la acción u omisión a una autoridad pública.³

Conforme a la redacción de la citada norma constitucional para declarar la responsabilidad de la administración, es necesario verificar la existencia de un daño antijurídico, es decir que la persona no estaba en obligación de soportar y efectuar un juicio de imputación, a fin de determinar si jurídica y fácticamente le es atribuible a la entidad demandada, o si por el contrario se configura una causal de exoneración de responsabilidad tales como fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo de la víctima y/o hecho exclusivo y determinante de un tercero, así como la concurrencia de culpas en la producción del daño.⁴

Dicho lo anterior, es claro que para que exista reparación se requiere de la antijuridicidad, pues no toda afectación ésta llamada a ser indemnizada, por lo cual es imprescindible que

¹ PATIÑO, Héctor. *Revista de Derecho Privado*, No. 20, enero-junio de 2011, pp. 371 a 398.

² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia de 28 de marzo de 2012, Consejero Ponente Dr. Enrique Gil Botero. Rad. No. 05001-23-25-000-1993-01854-01(22163). Ver también: Sentencia de 14 de marzo de 2012. Consejero Ponente Dr. Enrique Gil Botero. Rad. No. 05001-23-25-000-1994-02074-01(21859).

³ Corte Constitucional. Sentencia C-333 de 1996. Magistrado Ponente Dr. Alejandro Martínez Caballero.

⁴ Ver Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Subsección C. Sentencia de 22 de octubre de 2012. Consejero Ponente Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa. Rad. No. 52001-23-31-000-2000-00240-01(24070).

para que exista una configuración de responsabilidad debe existir un daño, nexo y hecho generador en la cual por parte del agente generador se haya actuado u omitido.

En este caso se tiene que dentro del proceso no existe una relación de causalidad entre las obligaciones a cargo por el **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** y el accidente de tránsito acaecido el día 22 de julio de 2019, ni se logra evidenciar en el acápite probatorio el mal estado de la vía y/o la ausencia de señalización de la vía como el hecho determinante del fallecimiento ocasionado al señor **OSCAR STID PINTO MORENO**.

II. De las dudas frente a las circunstancias de tiempo, modo y lugar del presunto accidente sufrido por el señor OSCAR STID PINTO MORENO.

Resulta relevante para el caso que nos ocupa, llevar a cabo un estudio sobre las causas imputadas a mi representado como supuesto responsable de una falla en el servicio derivado de la inejecución o ejecución defectuosa del contrato número 01188 de 2018 cuyo objeto era la: *"INTERVENTORIA PARA LA CONTINUACION DE LA CONSTRUCCION, MEJORAMIENTO, REHABILITACION, MANTENIMIENTO, GESTION SOCIAL, PREDIAL Y AMBIENTAL, DE LA TRONCAL MAGDALENA, TRAMO PUESTO ARAUJO – SAN ALBERTO EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER"*⁵

Conforme a lo anterior, es importante señalar que para atribuirse la responsabilidad en el accidente de tránsito en el cual perdió la vida el señor **OSCAR PINTO (Q.E.P.D.)**, se tuvo que haber probado las circunstancias de tiempo, modo y lugar del hecho generador del daño. Antes de realizar un análisis pormenorizado de las circunstancias en que ocurrieron los hechos a partir de las evidencias recaudadas, es indispensable traer a colación el INFORME EJECUTIVO -FPJ-3, el REPORTE DE INICIACIÓN -FPJ-1, el INFORME EJECUTIVO -FPJ-3 – ACTOS URGENTES, la ACTUACION DEL PRIMER RESPONDIENTE -FPJ-4, la SOLICITUD ANALISIS DE EMPY EF -FPJ-12 y el INFORME INVESTIGADOR DE CAMPO -FPJ-11, emitidos por la Policía Nacional, los cuales si bien fueron aportados con la demanda, no han sido tenidos en cuenta por el apoderado de los demandantes, así como tampoco en el contenido del *"INFORME DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO"* del 15 de mayo de 2020.

Luego de llevarse a cabo un análisis comparativo de los informes de policía que fueron inicialmente realizados, con el contenido del *"INFORME DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO"*, se observa que no coinciden las causas que originaron del accidente de tránsito, siendo este el punto central en el que versará la discusión planteada frente al nexo causal inexistente.

En primer lugar, resulta importante hacer referencia al *"INFORME EJECUTIVO -FPJ -3"*, elaborado el día 22 de julio de 2019 por el patrullero JHAN CARLOS RUEDA GÓMEZ, quien a las 15:00 horas (minutos después del accidente), se acercó al lugar de los hechos. A través de este informe, el patrullero describió las condiciones en que se encontraba la vía al momento del accidente, de la siguiente manera: *"se trata de un tramo de vía, publica, sobre el puente del Río Sogamoso, plano, diseño en asfaltada, en buen estado de conservación, una calzada, con señalización horizontal tales como línea blanca de borde de vía y doble línea central amarilla, tiempo normal, superficie seca."* (Negritas fuera de texto)

Adicionalmente a la descripción realizada por el patrullero JHAN CARLOS RUEDA GÓMEZ, en dicho informe, se hace referencia a la información otorgada por el señor LUIS MIGUEL ARRIETA frente a las causas que generaron el desafortunado suceso, que se cita a continuación:

"el señor LUIS MIGUEL ARRIETA, quien resultó herido, como se describe anteriormente, informó que un vehículo tractocamión que se movilizaba de sentido San Alberto hacia Lizama estaba realizando una maniobra de adelantamiento impactando con una parte del semi remolque a la motocicleta donde se movilizaban generando que el conductor OSCAR STID

⁵ Cláusula 1º del contrato de interventoría No. 1188 de 2018.



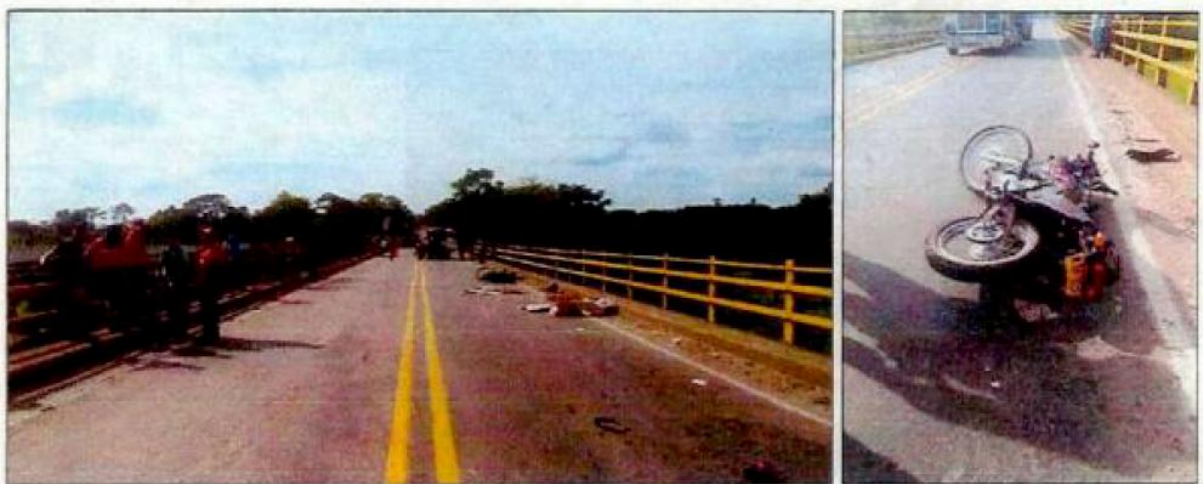
PINTO MORENO (occiso), pierda el control de la motocicleta generando el volcamiento, es de resaltar que el señor que se movilizaba como acompañante no logró identificar el tracto camión; como también es importante nombrar que el lugar de los hechos está ubicado sobre el puente del Río Sogamoso, en una vía principal, por ello no fue posible ubicar testigos en del evento.” (Negrillas fuera de texto)

Teniendo en cuenta las circunstancias inicialmente descritas por el funcionario de policía a cargo de atender el accidente que nos ocupa, debe percatarse el despacho que en el informe referido no se hace referencia alguna a algún tipo de hueco, bache o grieta existente en el puente del Río Sogamoso al momento del accidente, es decir el día 22 de julio de 2019, y que contrario a lo argumentado en la demanda, según las declaraciones del señor LUIS ARRIETA, hubo otro vehículo que afectó la estabilidad de la motocicleta, lo que causó el accidente de tránsito que ocasionó en deceso del señor OSCAR STID PINTO (Q.E.P.D.).

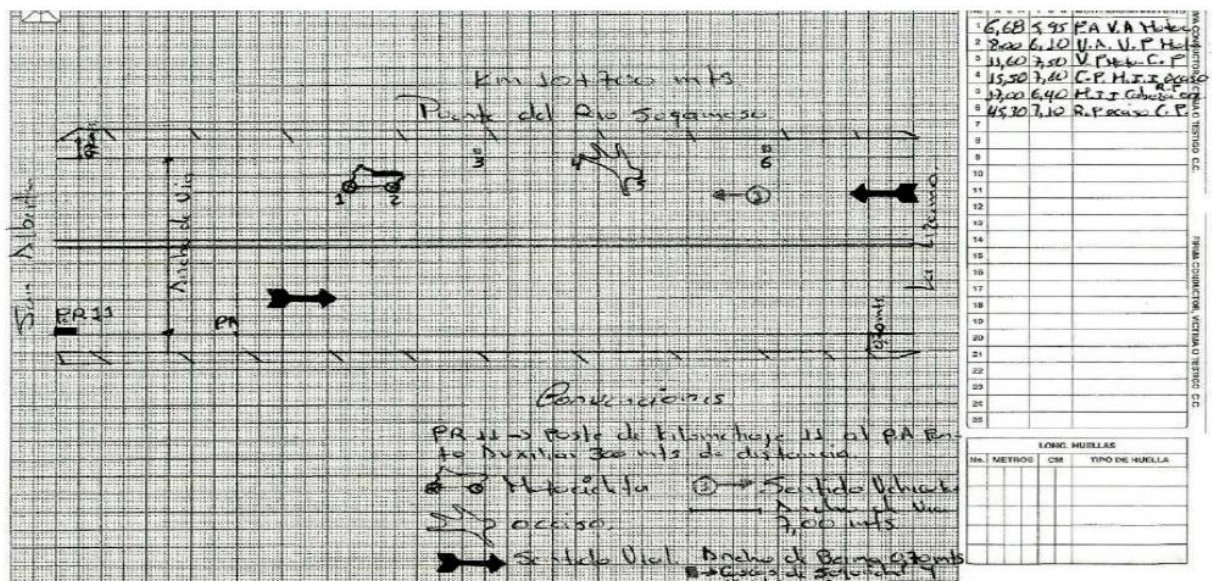
Ahora bien, respecto al “*REPORTE DE INICIACIÓN -FPJ-3-*” elaborado el día 22 de julio de 2019 a las 18:30 horas por el patrullero CARLOS ANGARITA ORTIZ, integrante de la Seccional de Tránsito y Transporte de Santander del cuadrante vial No. 8, se describió el lugar de los hechos de la siguiente manera : “*sobre el puente que cruza el Río Sogamoso, vía nacional publica, asfaltada, en buen estado de conservación plano, una calzada, dos carriles, de doble sentido de circulación, con señalización horizontal tales como línea blanca de borde de vía y doble línea central amarilla, tiempo normal, superficie seca.*” (Negrillas fuera de texto)

Las observaciones realizadas por funcionarios de la policía al momento del accidente son coincidentes y categóricas al señalar que, el día 22 de julio de 2019 el puente del Río Sogamoso presentaba una capa asfáltica plana y sin baches, situación que fue soportada con registros fotográficos que constan en los informes de ACTUACIÓN DEL PRIMER RESPONDIENTE -FPJ-4- y el INFORME INVESTIGADOR DE CAMPO -FPJ-11.

Las fotografías aportadas con el “*INFORME INVESTIGADOR DE CAMPO -FPJ-11-*”, son fiel evidencia de las condiciones óptimas de la vía al momento del accidente, lo que descarta la posibilidad de que el siniestro fuera ocasionado por las grietas, baches o huecos que aduce el apoderado que se encontraban en la vía el día 22 de julio de 2019.



De otra parte, en el “*INFORME DE POLICIA DE ACCIDENTES DE TRANSITO No. C 000949049-*”, elaborado el día 22 de julio de 2019 por el patrullero CARLOS ANGARITA ORTIZ con el apoyo del patrullero CARLOS VILLAMIZAR ALBARRACÍN, reposa el croquis de accidente de tránsito, cuya imagen se relaciona a continuación:



En el croquis al que se hace referencia, se puede evidenciar que en el lugar del accidente hay una motocicleta, dos cascos, el cadáver del señor **OSCAR STID PINTO (Q.E.P.D.)** y las imágenes de la señalización horizontal existentes en la vía (líneas amarillas y línea blanca continuas de referencia). Sin embargo, no se describe ningún bache, ni hueco, ni grieta pronunciada o algún deterioro de la vía que haya provocado el accidente.

Así mismo, en el citado informe de tránsito los agentes señalaron en el ítem 7 del formato respecto de las características del lugar, que la vía es recta, plana, con una calzada, dos carriles, con superficie de rodadura asfaltada, en buen estado, en condición seca con visibilidad normal, en donde hay línea amarilla continua y línea de borde blanca. En dicho informe se observa que las condiciones de la vía descritas el día de la ocurrencia del siniestro, llevan a desmentir la teoría planteada por el apoderado de los demandantes.

Adicional a las observaciones y conclusiones realizadas por las autoridades de policía que atendieron el accidente, el **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** elaboró un “*INFORME TÉCNICO DE ACCIDENTALIDAD*” en cumplimiento de sus obligaciones contractuales, cuya finalidad es reportar toda eventualidad que se pudiera presentar en la vía y así mitigar los factores que puedan generar un riesgo para los usuarios.

En el referido informe suscrito por el ingeniero SAMUEL GUZMÁN AVENDAÑO en calidad Director de Interventoría del Contrato 1188 de 2018, Troncal Magdalena Tramo 2, se realizó una descripción detallada de las condiciones de mantenimiento y señalización del Puente Río Sogamoso, relacionando evidencia documental fotográfica, la cual fue puesta a disposición de Instituto Nacional de Vías- INVIAS el día 02 de septiembre de 2019.

De acuerdo con el análisis técnico que reposa en el citado “INFORME TÉCNICO DE ACCIDENTALIDAD” elaborado por la Interventoría, con ocasión al accidente, se observa que respecto del tramo en el que ocurrió el accidente se señaló que este “se encuentra sobre un puente en superficie plano y recta, el cual presenta berma en sus costados; con calzada bidireccional conformada por dos carriles utilizados en sentido La Lizama/San Alberto y el otro en sentido San Alberto/La Lizama. La superficie de rodadura está conformada por asfalto en adecuadas condiciones de transitabilidad y su visual no se encontraba disminuida”

En virtud de lo anterior, la Interventoría procedió a elaborar un registro fotográfico de las condiciones del Puente Río Sogamoso, en el cual no se evidencia bache, hueco o grieta que hubiera causado el accidente.



Fotografía 10. Posición final del motociclista.

Adicional a las observaciones planteadas, respecto a la señalización horizontal del Puente Río Sogamoso el despacho deberá tener en cuenta las señales verticales que se encontraban más próximas al lugar del accidente, las cuales se relacionan a continuación:

- SP 36 – Puente angosto, en el PR 011+010, lado izquierdo.
- SP46 – Zona de peatones, en el PR 010+019, lado derecho.
- SR30 – Velocidad máxima permitida, en el PR 010+019, lado derecho.
- SP36 – Puente angosto, en el PR 010+113, lado derecho.

Lo anterior, con el fin de corroborar que efectivamente en el lugar en donde se ocasionó el accidente de tránsito, existían señales que advertían a los conductores las condiciones en que se debían desplazar en la vía, tal como consta en las fotografías aportadas a continuación:



En concordancia con los hechos relatados en el escrito de demanda y las pruebas que con ella se allegaron, la velocidad a la que se dirigían la víctima y su acompañante excedió su límite, tal como se dio a conocer en el video aportado por la demandante, en el que el señor LUIS MIGUEL ARRIETA, manifiesta que iban a 80 km/h.

Como sustento de lo señalado, se evidencia la falta de prudencia y pericia de los señores LUIS MIGUEL ARRIETA y OSCAR PINTO (Q.E.P.D), toda vez que, existía una señal de restricción de velocidad que se encuentra en el PR 010+019 lado derecho, antes de llegar al punto del accidente, correspondiente a una señal SR30 de velocidad máxima permitida (40km/h) (ver foto anterior)

Por otra parte, con relación al “INFORME DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO” elaborado el 15 de mayo de 2020 por el Intendente GIOVANY RENDON UREÑA, debe indicarse que existen múltiples dudas frente a la calidad de los métodos científicos

empleados a partir de los elementos materiales probatorios y evidencias físicas recaudadas, pues se omitieron datos relevantes en este informe, tales como: la velocidad en la que se dirigían los señores Pinto y Arrieta, el estado de la vía al momento del accidente de acuerdo con los primeros informes de policía, las declaraciones del señor Arrieta, el acatamiento de las normas de tránsito, entre otros datos que fueron omitidos al momento de proponer la hipótesis del accidente de tránsito.

Para abordar este tema, me permito traer a colación el *“Libro de Investigación de Accidentes de Tránsito en Colombia”*⁶ el cual fue elaborado por la Escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional de Colombia, a través del cual se pretende documentar los conceptos, procedimientos y la metodología necesaria para la investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito, divulgando de manera especial los resultados de la Investigación Institucional que la Escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional de Colombia ha desarrollado en los últimos años.

Acudiendo a este acervo académico de pertinente relevancia para el caso que nos ocupa, nos corresponde de manera previa desestimar el informe que se pretende hacer valer para demostrar el nexo de causalidad que motivó esta demanda.

Al respecto, el capítulo 4 titulado *“Metodología para la Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito en Colombia”* la recopilación del acervo probatorio se denomina como: *“una actividad que comprende una serie de tareas que tienen diligencias dentro y fuera del lugar de los hechos, desde la atención misma del accidente por parte del primer responsable, como de la Policía Judicial que recolecta las evidencias físicas, hasta los exámenes especializados para los EMP y EF y la búsqueda de información en bases de datos o fuentes externas que se deben apoyar en expertos.”*⁷

En ese sentido, la búsqueda del material probatorio por parte del intendente GIOVANY RENDON UREÑA para la elaboración del *“INFORME DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO”* debió delimitar las características propias del accidente de tránsito desde su escena temporo-espacial preliminar, hasta la escena de posiciones finales de las evidencias para destacar la tipología geométrica, las posibles averías, la velocidad de diseño, la señalización horizontal y vertical, el material de construcción y la consulta en bases de datos sobre adecuaciones, modificaciones y/o mantenimiento realizado y proyectado, tal como se señala en el documento citado en líneas anteriores. Todo lo cual fue omitido sin explicación metodológica o científica alguna, al no haber prueba o algún requerimiento por parte del investigador a esta Interventoría indagando sobre el estado o mantenimiento de la vía.

Es así como la ausencia de material probatorio en el informe citado, hace evidente la incertidumbre respecto a la conclusión alimentada de fotografías tomadas un año después de la ocurrencia de los hechos, las declaraciones contradictorias realizadas por el señor Arrieta y los videos aportados por la familia de la víctima, sin que se llegare a contemplar la idea de recopilar información desde un punto de vista técnico que le permitiera establecer el estado del puente el día del accidente, más allá de tomar imágenes desde el aplicativo de Google Maps que carecen de claridad y precisión.

En síntesis, el nexo de causalidad argumentado en la demanda carece de sustento probatorio, teniendo en cuenta que: **1)** El material fotográfico que reposa en el expediente es fiel evidencia de que a la fecha del accidente el puente Río Sogamoso se encontraba en condiciones óptimas, según consta en los informes iniciales de policía e Informes de accidentalidad, **2)** en las declaraciones del señor LUIS MIGUEL ARRIETA se identificó que el causante del accidente fue un tercero que invadió el carril por donde se dirigía en compañía de **OSCAR PINTO (Q.E.P.D)**, **3)** en el video aportado en el escrito de demanda se pone de presente la declaración del señor Arrieta, en la cual confiesa que al momento del accidente se dirigían a una velocidad de 80 km/h, excediendo los límites permitidos de acuerdo con los parámetros de señalización en la vía, **4)** el informe de reconstrucción del accidente no aporta ningún grado de credibilidad

⁶ 3file:///C:/Users/Juridico/Downloads/libro_investigacion_de_accidentes_de_transito_en_colombia_2017.pdf

⁷ Escuela de Seguridad Vial, *“Libro de Investigación de Accidentes de Tránsito en Colombia”*, Imprenta Nacional de Colombia, pag. 154

que permita inferir la hipótesis planteada por el apoderado de los demandantes relacionada con la ocurrencia del accidente de tránsito y 5) finalmente no existe evidencia fotográfica del 22 de julio de 2019 aportada por los demandantes, día en que se ocasionó el accidente de tránsito, en el que se logre evidenciar existencia de algún bache, hueco, grieta o deterioro de la vía que fue transitada por OSCAR PINTO (Q.E.P.D) y LUIS MIGUEL ARRIETA el día en que se produjo el accidente.

Es decir que dentro de las obligaciones que en su momento ejecutó el **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** y sus sociedades integrantes, no se evidencia la existencia de una presunta acción u omisión que hubiese generado el posible daño, por ende al no existir configuración de un presunto incumplimiento de un actuar o una omisión no es factible acarrear un daño antijurídico, puesto que no se evidencio en ninguna etapa del proceso que haya una relación de causalidad respecto de mis representadas y el hecho que genero la muerte del señor OSCAR PINTO (Q.E.P.D) al no probarse por parte de los demandantes omisión o acto de negligencia derivados de mis representadas que hayan atribuido directamente a generarle los supuestos perjuicios patrimoniales reclamados.

III. Inexistencia de responsabilidad civil extracontractual por parte del CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2.

El Artículo 3º de la Ley 80 de 1993 establece que:

“Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines “

Cabe precisar que la responsabilidad del contratista frente a terceros no es absoluta al encontrarse exento de culpa cuando el daño alegado se produjo por las siguientes causas: i) por culpa de la víctima, ii) por culpa o dolo de un tercero o iii) no tiene relación con la labor desempeñada por el contratista.

Para el caso que nos atañe, previo a poder imputar algún tipo de responsabilidad a mis representadas, es necesario tener en cuenta las obligaciones que se encontraban a cargo del **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2**, derivadas del contrato No. 1188 de 2018 suscrito con el **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS** el 9 de octubre de 2018, cuyo objeto fue el siguiente: “*EL INTERVENTOR se obliga para con el INSTITUTO a realizar la INTERVENTORIA PARA LA CONTINUACION DE LA CONSTRUCCION, MEJORAMIENTO, REHABILITACION, MANTENIMIENTO, GESTION SOCIAL, PREDIAL Y AMBIENTAL, DE LA TRONCAL MAGDALENA, TRAMO PUESTO ARAUJO – SAN ALBERTO EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER.*”

Tal y como se describe en el informe de interventoría del mes de julio de 2019 presentado por el **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** al INVIAS, el proyecto de la Troncal del Magdalena tiene como objetivo fundamental mejorar la infraestructura vial para incrementar la competitividad, promover el crecimiento económico, disminuir significativamente los costos de operación vehicular y mejorar la dinámica de comercialización de productos de la región. Con el fin de lograr este objetivo, el alcance del proyecto se enmarcó en tres capítulos, 1) mantenimiento de los tramos de las vías Araujo – La Lizama (PR 61+000 a PR 149+484) La Lizama – San Alberto (PR 0+000 a PR 91+000), 2) construcción de una segunda calzada en la vía No. 4513 La Lizama – San Alberto (PR 58+200 al PR 63+227) (PR 76+800 al PR 77+700), y 3) terminación de la construcción de la doble calzada la vía No. 4513 La Lizama – San Alberto.

Como punto inicial en la ejecución de las labores encomendadas a mi representado, es de resaltar que el Contrato de interventoría No. 1188 de 2018 inició el día 30 de octubre de 2018, y desde entonces se han venido adelantando actividades de supervisión al mantenimiento rutinario en todo el corredor de las rutas 4511 y 4513, adicionalmente ha venido realizando actividades de mantenimiento correctivo y preventivo como es el parcheo de emergencia con

mezcla asfáltica tipo MDC-19 a lo largo de los 179,48 km del proyecto y se han adelantado actividades de fresado donde se han venido atendiendo los sitios de mayor afectación de la superficie de rodadura.

Lo anterior se ejecutó conforme a lo especificado en el Apéndice A del contrato de obra No. 1177 de 2018⁸ a cargo del Consorcio HYCO, en el cual se establece lo siguiente:

*“(…) Teniendo en cuenta que se requiere austeridad en la ejecución de recursos de mantenimiento y rehabilitación, **las intervenciones masivas en grandes extensiones deberán ser limitadas en aras de buscar la optimización de los recursos** y los casos particulares deberán ser presentados previamente al interventor y al Instituto para su consideración, **realizar mantenimiento en los sectores priorizados y autorizados por la interventoría y el Invías del tramo PUERTO ARAUJO – SAN ALBERTO**; el INVÍAS podrá ordenar algún tipo de intervención adicional y/o complementaria. El Contratista acometerá el mantenimiento preventivo del Corredor Vial con actividades tales como sello de fisuras y grietas, parcheos y/o bacheos etc., que deberán estar en el Plan de Intervención Prioritaria para los sectores en los cuales esté previsto el mantenimiento.” (Negrilla fuera el texto)*

Así mismo, en el informe de interventoría citado en líneas anteriores, se evidenció la colocación de la señalización horizontal pintando líneas de borde de pavimento y del eje central, en los sectores donde se han realizado las intervenciones de fresado y en los sectores donde la demarcación se encontraba en mal estado, así como la pintura de marcas viales.

Antes de la ocurrencia del accidente, en la ejecución de las labores de interventoría se evidenció de manera satisfactoria que el Consorcio HYCO en los meses de noviembre y diciembre de 2018, llevó a cabo actividades de parcheo de emergencia en todo el corredor vial, atendiendo los sectores con mayor deterioro. Esto con el fin de mejorar las condiciones de transitabilidad y seguridad para la temporada de fin de año, según se evidencia en los informes semanales del mes de noviembre del año 2018.

El parcheo de emergencia finalizó el 06 de diciembre de 2018, cumpliendo con el plazo estipulado según se evidencia en los informes semanales de interventoría de los días 6 y 13 de diciembre de 2019. Al ser esta una actividad periódica durante la ejecución del contrato de obra, la interventoría en cabeza del Consorcio Intervial Ruta 2 estuvo atento a su desarrollo y cabal cumplimiento.

Para el caso del sector entre el PR 9+000 al PR 11+000 de la Ruta Nacional 4513, zona circundante al Puente Río Sogamoso, se instaló mezcla densa en caliente tipo MDC-19 para bacheo, según se puede evidenciar en el registro fotográfico que a continuación se muestra:

Registro fotográfico del mantenimiento periódico realizado entre el PR9+000 al PR12+000 RN4513 en el mes de abril de 2019:

⁸ Contrato 1177 de 2018 cuyo objeto es la continuación de la construcción, mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento, gestión social, predial y ambiental de la troncal del magdalena, tramo puerto Araujo- San Alberto en el departamento de Santander.



Mantenimiento periódico en el PR9+200	Mantenimiento periódico en el PR9+900
25/04/2019 4:38:10 PM	26/04/2019 9:33:27 AM
Mantenimiento periódico en el PR11+200	Mantenimiento periódico en el PR11+400

Adicional a lo anterior, y como parte de las tareas de mantenimiento de la ruta 4513 (tramo La Lizama – San Alberto) al igual que el corredor Ruta 4511, durante el mes de julio de 2019 se continuó con trabajos de fresado de carpeta asfáltica existente e instalación de mezcla densa en caliente tipo MDC-19 para parcheo entre los PR19+041 al PR21+516, PR56+302 al PR56+970 y PR81+527 al PR82+70.

De acuerdo con el informe de interventoría del mes de julio de 2019, el parcheo de emergencia que venía ejecutando constantemente el Consorcio HYCO, ya se encontraba finalizado con un total 179 km intervenido en las rutas 4513 y 4511(tramo La Lizama – San Alberto) en cumplimiento de los compromisos a los que había llegado el Contratista constructor con el INVIAS; hecho se ve encuentra reflejado en la tabla 23 del referido informe, así:

PARCHEO DE EMERGENCIA CON MDC-19												Km
PR	61	70	80	90	100	110	120	130	140	149		Intervenido
4.511												88
PR	0	10	20	30	40	50	60	70	80	91		
4.513												91
Km Intervenidos												179

En concordancia con lo anterior, el programa de mantenimiento rutinario se verificó en el mes de julio de 2019 frente a las proyecciones semanales concertadas con el contratista; de

donde se determinó el cumplimiento de actividades por alcance de indicadores y rendimientos.

Ahora bien, frente a las averías del puente Río Sogamoso que se presentaron en el “*INFORME DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO*” elaborado en 15 de mayo de 2020, evidencia que se ejecutaron actividades de mantenimiento en el mes de noviembre de 2020 sobre el cual se realizó instalación de mezcla asfáltica en frio en las juntas del puente, con el fin de garantizar la seguridad de los usuarios.

Registro fotográfico del mantenimiento en las juntas del puente Sogamoso el día 9 y 10 de noviembre de 2020:



Registro fotográfico del mantenimiento en las juntas del puente Sogamoso el día 20 de agosto de 2021:





En ese sentido, no se puede desconocer que se han ejecutado una serie de actividades de mantenimiento en el Puente Río Sogamoso, gestión realizada conforme a la necesidad de intervención frente al deterioro natural de la capa asfáltica y las juntas del puente; lo cual, desmiente que para el día 22 de julio de 2019 existiera algún tipo de afectación en el puente, como lo señala en el *“INFORME DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE”*.

A partir de las pruebas técnicas presentadas, la cuales son fiel memorial de la ejecución de las obras realizadas en el proyecto por parte del Consorcio HYCO, el despacho puede constatar que se ha efectuado un seguimiento continuo por parte de la interventoría e inspectores de obra para garantizar las condiciones de operación de la vía.

Es importante recalcar que la interventoría realizó de manera permanente un acompañamiento continuo en cada uno de los frentes de obra con personal de topografía, laboratorio, e inspectores debidamente capacitados, en aras de realizar una supervisión y control de los recursos encaminados a cumplir con el alcance del contrato, priorizando las zonas más afectadas de la vía.

Así pues, el cumplimiento de las obligaciones contractuales a cargo del **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2**, supera cualquier tipo de responsabilidad frente a la ocurrencia del accidente, que lamentablemente originó el deceso del señor **OSCAR STID PINTO (Q.E.P.D.)**, pues en su calidad de interventor del contrato de obra ejecutado por el Consorcio HYCO, verificó las actividades de mantenimiento realizadas en el corredor vial.

Finalmente se evidencia que estamos en presencia de la causal de exoneración de responsabilidad denominada culpa exclusiva de la víctima, tal como se logró probar a través de las declaraciones y evidencias que se muestran en el video aportado con el escrito de demanda, evaluándose las circunstancias que describen el accidente de tránsito.

Dicho esto, acudiendo a la memoria descriptiva de las pruebas aportadas al expediente, en el INFORME EJECUTIVO -FPJ-3, el REPORTE DE INICIACIÓN -FPJ-1, el INFORME EJECUTIVO -FPJ-3 – ACTOS URGENTES, la ACTUACIÓN DEL PRIMER RESPONDIENTE -FPJ-4, la SOLICITUD ANALISIS DE EMP Y EF -FPJ-12 y el INFORME INVESTIGADOR DE CAMPO -FPJ-11, elaborados por los agentes que atendieron inicialmente el accidente de tránsito, se indicó que el señor Arrieta declaró que el siniestro ocurrió con ocasión a la invasión de un tractocamión al carril por donde transitaba la víctima.

Frente a la evidencia fílmica, se debe indicar que contrario a lo expuesto en el *“INFORME DE RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO”* no se evidencia hueco, bache o grieta cerca al sector donde ocurrió el accidente.

Igualmente, contrario a todo lo argumentado por el apoderado de la parte demandante, desde un primer momento se evidencia la declaración del señor LUIS MIGUEL ARRIETA, en la cual indicó que se movilizaba con el señor **OSCAR PINTO (Q.E.P.D)** en la motocicleta a una velocidad 80km/h, de lo que se puede inferir que la víctima excedió el límite de velocidad en



el sector, sin considerar que en la vía existe una señalización vertical en donde se indica que el límite máximo de velocidad permitido es de 40km/h.

Conforme lo anterior, la culpa de la víctima puede verse complementada por el hecho de que, al momento del accidente el señor Pinto aparentemente no portaba el casco de seguridad o lo no lo usaba adecuadamente, situación que se demuestra en el video y fotografías tomadas al cadáver, en donde se denota la ausencia de este elemento esencial para transitar por las vías del país.

Esta idea se ve reforzada por las lesiones reportadas en el “INFORME PERICIAL DE NECROPCIA No. 2019010168081000098” elaborado el día 23 de septiembre de 2019 a las 7:42 horas por el Médico Forense OSCAR ALBERTO GONZALEZ PEDRAZA, quien las describió de la siguiente manera:

PRINCIPALES HALLAZGOS DE NECROPSIA

A. TRAUMATISMO CONTUNDENTE EN EVENTO DE TRÁNSITO COMO CONDUCTOR DE MOTOCICLETA.

1. Trauma craneo encéfalo facial con lesiones faciales y galeales, fractura transversa en bisagra de la fosa craneal media y asociado a hemorragia subaracnoidea con lesiones microhemorrágicas de la sustancia blanca.

2. Traumas de extremidades superiores e inferiores con lesión solo de tejidos blandos.

B. REPERCUSIONES LOCALES POR EL TRAUMA: Politraumatismo contundente de manera frontal con zona de impacto primario muy probable en hemicara izquierda y traumatismos secundarios en extremidades por volcamiento posterior.

C. REPERCUSIONES SISTÉMICAS POR EL TRAUMA: Shock neurogénico.

D. SIN SIGNOS DE ATENCIÓN MÉDICA RECIENTE.

E. SIN SIGNOS MACROSCÓPICOS DE ENFERMEDAD.

Como opinión final concluyo:

B. OPINIÓN

Teniendo en cuenta la información registrada en acta de inspección técnica a cadáver y los hallazgos de necropsia de lesiones craneo cerebrales y la lesión sobre hemicara izquierda, ello explica la muerte del sujeto, y lo cual fue consecuencia de trauma de mecanismo contundente de alta energía en accidente de tránsito como conductor de motocicleta en situación de choque con vehículo.

GENERAL DE LA NACIÓN
FISCALÍA

De lo anterior se colige que el exceso de velocidad al que se dirigía la víctima es directamente proporcional con la probabilidad de ocurrencia del accidente de tránsito, situación que se ve agravada cuando no hay evidencia del uso de cascos de seguridad, ya que el uso adecuado de este elemento de seguridad pudo reducir el riesgo de traumatismos mortales.

Ante el evidente incumplimiento de las normas de tránsito por parte del demandante, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, en la sentencia de septiembre 13 de 2001, expediente 12487, manifiesta que se entiende como actividad peligrosa lo siguiente:

“Una actividad es peligrosa cuando rompe el equilibrio existente, colocando a las personas ante el peligro inminente de recibir lesión en su persona o en sus bienes. La inminencia de un peligro que aborda la capacidad de prevención o resistencia común de los seres humanos, son las características determinantes para definir las actividades peligrosas.”

En este punto, la responsabilidad de las actividades peligrosas que trata el Artículo 2356 del Código Civil frente a la conducción de vehículos recae sobre el sujeto que tiene la condición de control del bien con el que se realiza la actividad peligrosa.

En conclusión, en este caso la víctima que ejecutaba la actividad peligrosa de conducir maximizó su riesgo al desplazarse a una velocidad superior a la permitida sin contar con los elementos de protección reglamentarios, hecho que dispuso todas las condiciones para que acaeciera el accidente de tránsito en el que resultó muerto.

IV. Falta de pruebas, inconsistencias y falencias en el acervo probatorio respecto de los presuntos perjuicios alegados por los demandantes.

Conforme al material probatorio allegado junto con el escrito de demanda, así como las pruebas documentales y testimoniales que se incorporaron en la respectiva etapa procesal, se tiene como material probatorio documental copia de la epicrisis de urgencias del testigo **LUIS MIGUEL ARRIETA ARIAS**, informe policial del accidente de tránsito, informe investigador de laboratorio reconstrucción de tránsito, informe pericial de medicina legal y copia de la cedula de ciudadanía de algunos de sus familiares.

Respecto a las pruebas documentales y testimoniales que se aportaron, para la solicitud de perjuicios inmateriales, en el caso de la solicitud de perjuicios por la cercanía a la víctima, el vínculo de estado civil y de parentesco deben ser acreditados conforme a la ley. Por lo que en este punto se debe hacer mención de las pruebas allegadas con la demanda, en la que se aportó únicamente una declaración extra juicio sobre la existencia de una unión marital de hecho entre la señora Deicy Sandoval y la víctima, lo cual no es plena prueba del estado civil, ya que la unión marital de hecho se declara por cualquiera de los mecanismos que señale el artículo 4 de la ley 54 de 1990, que son:

1. Por escritura pública ante Notario por mutuo consentimiento de los compañeros permanentes.
2. Por Acta de Conciliación suscrita por los compañeros permanentes, en centro legalmente constituido.
3. Por sentencia judicial, mediante los medios ordinarios de prueba consagrados en el Código de Procedimiento Civil, con conocimiento de los Jueces de Familia de Primera Instancia.

De lo expuesto, se infiere que el vínculo conyugal que adujo la demandante no fue debidamente acreditado en la demanda.

Adicional a las reglas previamente expuestas, respecto a la indemnización correspondiente a los padres, hermanos y medios hermanos de la víctima, no puede aplicarse a la ligera una tasación máxima, cuando dentro de las pruebas allegadas en la demanda no se evidencia la cercanía y nivel de afectación moral por cada uno de los demandados; ya que, desde un punto de vista probatorio el juez debe valorar este aspecto para poder determinar el monto a resarcir.

Por lo tanto, la solicitud de indemnización por perjuicios morales no puede ser reconocida en la medida que fue solicitada por los demandantes, teniendo en cuenta las pruebas allegadas, los parámetros jurisprudenciales y el nivel de afectación. Dicho esto a pesar de que los demandantes con el material probatorio allegado solicitaron el resarcimiento de los perjuicios de orden material en la modalidad de lucro cesante y daño emergente, no obra prueba alguna respecto de la relación laboral o el monto devengado por el señor **OSCAR STID PINTO (Q.E.P.D.)**, por lo que no se logró probar la existencia del supuesto daño material causado, aun cuando dentro de los hechos de la demanda refirió al oficio que desempeñaba la víctima al momento del accidente, lo cual no fue suficiente en el transcurso del proceso.

En este sentido, en cuanto al daño material específicamente el lucro cesante consolidado y futuro que solicito la demandante, el Consejo de Estado en sentencia del 5 de octubre de 2017 (Radicado 41001233300020120020601 [15982016]) ha indicado que, en este tipo de indemnización se hace referencia al dinero, ganancia o rendimiento que una persona deja de percibir como consecuencia del perjuicio que se le ha causado.

Teniendo en cuenta lo anterior, la indemnización por este concepto procede cuando se configuran las siguientes causales y/o situaciones: cuando la ganancia **1)** exista, **2)** pueda ser probada, **3)** tenga relación directa con el daño causado y **4)** pueda ser determinada económicamente la cuantía que dejó de percibir.

Para los efectos de la presente demanda y conforme a los hechos objeto de litigio, nos permitimos poner de presente que dentro del expediente no obro una prueba documental ni testimonial fehaciente consistente en soportar los supuestos facticos, así como en el deber de acreditar la ocurrencia del daño antijurídicamente indemnizable.

V. Consideraciones finales

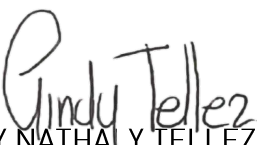
Con todo lo expuesto se solicita al Despacho que en el caso que hoy nos convoca emita fallo absolutorio de primera instancia respecto a mis representadas **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** conformado por las empresas **JOYCO S.A.S., SAITEC S.A. SUCURSAL COLOMBIA y SEG GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S.**, bajo las siguientes consideraciones:

- No existe incumplimiento u omisión de deberes legales o reglamentarios por parte del **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** que le generaran un daño antijurídico a los demandantes.
- No se produjeron acciones físicas objetivas por parte del **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** que generaran el presunto daño antijurídico objeto de este proceso.
- No es procedente hacer una imputación fáctica o jurídica de las causas generadoras del presunto daño al **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2**.
- El **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** y sus sociedades integrantes, no están en la obligación de resarcir algún tipo de perjuicio solicitado por la señora **DEICY SANDOVAL MEJIA** o algún miembro de su familia.
- No se prueba la causación de perjuicios de orden material e inmaterial reclamados por parte de los demandantes ni por algún miembro de su familia.
- No hay prueba de la relación de causalidad entre el presunto daño y la presunta acción u omisión del **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** y sus sociedades integrantes, toda vez que, la carga probatoria frente a la existencia del hecho, la relación de causalidad, la acción u omisión de las entidades demandadas y el actuar antijurídico se encuentra en cabeza de los demandantes.

Por los hechos, pruebas y explicaciones anteriores, respetuosamente solicito al señor Juez se sirva negar los argumentos manifestados por la parte demandante y aceptar como válidas las razones señaladas por el **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2**.

En los anteriores términos presento mis alegatos de conclusión. Sírvase proceder de conformidad.

Del Señor Juez,


CINDY NATHALY TELLEZ GUEVARA
C.C. 1.013.656.207 Bogotá D.C.
T.P. 303.006 del C. S. de la J.