

Señores

JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO JUDICIAL DE
BARRANCABERMEJA – SANTANDER

adm01bmja@cendoj.ramajudicial.gov.co

E.S.D

REFERENCIA	ALEGATOS DE CONCLUSIÓN PARTE ACCIONANTE
PROCESO	REPARACION DIRECTA
DEMANDANTE S	DEICY SANDOVAL MEJIA Y OTROS
DEMANDADOS	NACIÓN – INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, CONSORCIO HYCO (J.M.V. INGENIEROS S.A.S. (JMV SAS), COHERPA INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S., CALZADA CONSTRUCCIONES S.A. de C.V. SUCURSAL COLOMBIA), ASEGURADORA AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., NACIONAL DE SEGUROS S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS NACIONALES (NACIONAL DE SEGUROS), CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A., CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2 (JOYCO S.A.S., SAITEC S.A. SUCURSAL EN COLOMBIA, SEG, GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S.)
RADICADO	680813333001-2021-00141-0

FERNANDO CHAPARRO VALERO, mayor de edad, abogado titulado y en ejercicio, identificado con cédula de ciudadanía No.91.283.066 de Bucaramanga y portador de la T.P. No. 149.125 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en mi calidad de apoderado de la parte demandante dentro del presente proceso, respetuosamente me dirijo a Usted con el objeto de descorrer traslado de alegatos de conclusión de conformidad con el inciso final del artículo 182 de la Ley 1437 de 2011 en los términos del memorial adjunto.

RESPECTO A LA REPARACION DIRECTA:

Como bien se conoce, la figura jurídica de la Reparación directa tiene su fundamento en el Art. 140 del C.P.A.C.A, del cual se faculta a toda persona la posibilidad de demandar directamente la reparación de un daño antijurídico producto de la acción u omisión de agentes estatales, como en el presente caso dicho actuar por parte de la **NACIÓN – INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, CONSORCIO HYCO (J.M.V. INGENIEROS S.A.S. (JMV SAS), COHERPA INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S., CALZADA CONSTRUCCIONES S.A. de C.V. SUCURSAL COLOMBIA), ASEGURADORA AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., NACIONAL DE SEGUROS S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS NACIONALES (NACIONAL DE SEGUROS), CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A., CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2 (JOYCO S.A.S., SAITEC S.A. SUCURSAL EN COLOMBIA, SEG, GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S.)**.

En forma desprendida, pero con la seguridad de que la justicia y la verdad están de parte de mis representados, continúo asumiendo el deber profesional de defender los intereses de la parte aquí demandante, Procuro que la justicia ponga al descubierto a los verdaderos responsables de la tragedia y que se pueda así obtener las indemnizaciones pecuniarias que logren compensar los graves daños ocasionados en la psiquis de la atribulada familia que hoy pide que la muerte de su familiar no quede impune.

Al respecto, permítaseme a priori señalar que mis poderdantes que conforman un conjunto de personas humildes, a las que sólo les queda anhelar un resarcimiento ante el desgraciado evento (ya inmodificable) que un infeliz día inmerecidamente les

FERNANDO CHAPARRO VALERO

ASESORÍA JURÍDICA A VÍCTIMAS EN ACCIDENTES AÉREOS Y DE TRÁNSITO

CALLE 35 N° 19 – 41 CENTRO INTERNACIONAL DE NEGOCIOS LA TRIADA LOCAL 112 – 113

TEL: 6427373 – CEL: 3133477844 – EMAIL: chaparrojusticia@gmail.com



sobrevino en su existencia, el cual fue la pérdida de su ser amado **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)**.

La tarea que emprendo, da por descontado el convencimiento de que me convierto en aliado de una noble causa que hoy clama justicia.

La realidad debe localizarse en el súbito agravio infligido a mis representados pues se demostró plenamente que efectivamente hubo una **FALLA DEL SERVICIO** por parte de la **NACIÓN – INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, CONSORCIO HYCO (J.M.V. INGENIEROS S.A.S. (JMV SAS), COHERPA INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S., CALZADA CONSTRUCCIONES S.A. de C.V. SUCURSAL COLOMBIA), ASEGURADORA AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., NACIONAL DE SEGUROS S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS NACIONALES (NACIONAL DE SEGUROS), CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A., CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2 (JOYCO S.A.S., SAITEC S.A. SUCURSAL EN COLOMBIA, SEG, GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S.)** conforme pasaré a exponer:

1. LA IMPUTACIÓN

De acuerdo con el Artículo 90 de la Constitución Política, "el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas". Al respecto, esta Corporación ha precisado que, aunque el ordenamiento jurídico no prevé una definición de daño antijurídico, éste hace referencia a "la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar, que no está justificado por la ley o el derecho".

En consecuencia, el Estado asume la reparación por los daños antijurídicos causados a las personas que por una falla en el servicio , producto de la falta de diligencia en su mantenimiento, creando así la administración un riesgo excepcional que excede las cargas que deben resistir los particulares puesto que es de conocimiento, que el señor **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)**, perdió su vida en el puente vehicular en el que este transitaba, bajo el amparo del principio de confianza legítima, al transitar cumpliendo la normativa de tránsito bajo la premisa de que el estado al igual que el, era diligente con el mantenimiento de la infraestructura vial. no obstante la realidad fue otra al no encontrarse correspondidas esas expectativas legítimas, siendo la realidad material, que el puente no se encuentra en buen estado, para su uso regular, evidencia de son las fotografías, junto con el comentario del informe de reconstrucción de accidente de tránsito, pues el estado del puente se encuentra deteriorado en su infraestructura como en su carpeta asfáltica, por lo tanto, el Estado es responsable de los daños causados por los hechos dañosos producto de dichas condiciones.

Así mismo en la doctrina, se ha defendido con excelencia una serie de principios que respaldan la seguridad vial, redundan a favor de los conductores y todos los asociados, lo más importante es que se respete en absoluto estos postulados como el principio de seguridad, fundamentado en el artículo 24 de la Constitución Nacional, que se ha desarrollado sobre una doble connotación, de una parte el Estado está encargado de reglar la seguridad y salubridad de todos los ciudadanos, y con ello igualmente la vigilancia de las empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte, por último el principio y goce de la vía pública el cual encuentra eco en el artículo 678 y 1005 del C.Civil, acorde en lo previsto en la constitución respecto del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades.

Basta entonces que la ocurrencia del daño antijurídico y su imputabilidad es atribuible al Estado, por ende, tiene la obligación de indemnizar, como será explicada a continuación;

RESPECTO A LA RESPONSABILIDAD DE LOS DEMANDADOS: la existencia de una obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada de realizar la acción con la que se habrían evitado los perjuicios.

- **NACIÓN – INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS:** Se atribuye responsabilidad a Invias, pues es la entidad encargada, debido a la licitación pública identificada con el No. LP-DO-16-2018, el cual adjudica el contrato de obra No 1777 del 2018, con la firma de consorcio HYCO para la continuación de la construcción, mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento, gestión social y predial y ambiental de la troncal del magdalena tramo Puerto Araujo - San Alberto en el departamento de santander a su vez se debe indicar que por medio del concurso de méritos CMA-DO-109-2018 se adjudicó el contrato de interventoría no 1188 del 2018, al consorcio interval ruta 2 para realizar interventoría del contrato nro 1777 del 2018, es por esto que se identifica responsabilidad, toda vez que la entidad tenía la obligación legal establecida en el artículo 4, numeral 4, de la Ley 80 de 1993, que le otorga el deber de realizar "revisiones periódicas de las obras ejecutadas, servicios prestados o bienes suministrados, para verificar que estos cumplan con las condiciones de calidad ofrecidas por los contratistas". Esto se relaciona con el artículo 26, numeral 8, de la misma ley, que establece que "los contratistas responderán y la entidad velará por la buena calidad del objeto contratado". Se debe indicar que en el contrato nro 1777 del 2018, en su cláusula TERCERA identificada como APROPIACIÓN PRESUPUESTAL se destinan los valores correspondientes a la ejecución del contrato.

A su vez es importante indicar que "la Sección Tercera ha desarrollado un marco jurisprudencial del análisis de responsabilidad del Estado en eventos de accidentes de tránsito por falta de señalización en la vía. Ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el sostenimiento de la red vial, de manera que deberá responder en los siguientes eventos: i) cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito y ii) cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiera efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía, evento en el cual se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, valoración que será más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que esta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad. TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL CESAR Valledupar, dieciocho (18) de abril de dos mil veinticuatro (2024) RADICACIÓN: 20-001-33-33-004-2013-00032-01 MAGISTRADO PONENTE: CARLOS MARIO ARANGO HOYOS

- **SE IDENTIFICA RESPONSABILIDAD DEL CONSORCIO HYCO compuesto por CALZADA CONSTRUCCIONES S.A de C.V, COHERPA INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S y JMV INGENIEROS S.A.S:** por realizar licitación pública a través del Proceso de selección No. LP-DO-016-2018 misma licitación pública que adjudicó el contrato de obra No 1777 del 2018 cuyo propósito es la CONTINUACIÓN: DE LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN, GESTIÓN SOCIAL, PREDIAL Y AMBIENTAL DE LA TRONCAL MAGDALENA, TRAMO PUERTO ARAUJO- SAN ALBERTO EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER. Es por esto que la tragedia se causa en razón a un incumplimiento de la **CLÁUSULA PRIMERA DEL CONTRATO NÚMERO 001177**, siendo así ataca

FERNANDO CHAPARRO VALERO

ASESORÍA JURÍDICA A VÍCTIMAS EN ACCIDENTES AÉREOS Y DE TRÁNSITO
CALLE 35 N° 19 - 41 CENTRO INTERNACIONAL DE NEGOCIOS LA TRIADA LOCAL 112 - 113
TEL: 6427373 - CEL: 3133477844 - EMAIL: chaparrojusticia@gmail.com



el deber de diligencia adecuado, al incumplir el clausulado del contrato conforme al art 1603, que al estar bajo el estándar de culpa leve y siendo interpretado en conjunto con el art 63 se entiende, que la diligencia que se debe esperar de este Consorcio, es aquella prudencia que lleva un hombre medio en sus negocios, dicha interpretación halla fuerza con el supuesto de la norma al entender que el objeto del contrato tiene inmerso del mantenimiento el cual lo mínimo que se espere es que se cumplan con la calidad esperada para transitar, siendo esto congruente a su vez al art 5 numeral 4 de la ley 80 de 1993, no obstante la realidad material de la malla vial de aquella época, es por lo más deficiente, ya sea por descuido u omisión de las entidades implicadas. a su vez se indica el deber contenido en el art 5 numeral 2 de la ley 80 de 1993 donde se indica que los contratistas ‘Colaborarán con las entidades contratantes en lo que sea necesario para que el objeto contratado se cumpla y que éste sea de la mejor calidad; acatarán las órdenes que durante el desarrollo del contrato ellas les impartan y, de manera general, obrarán con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales, evitando las dilaciones y entramamiento que pudieran presentarse.’ encontrándose así en contra de una obligación emanada por la ley al no cumplir con la calidad que se espera para transitar.

Se debe identificar que según **EL DOCUMENTO DE CONFORMACIÓN DEL CONSORCIO HYCO** con REFERENCIA proceso de selección No LP-DO-016-2018, se identifica en su numeral 4 que “la responsabilidad del consorcio es solidaria y subsidiaria. Además se indica que el contrato 001177 anteriormente referenciado en su cláusula TERCERA identificada como APROPIACIÓN PRESUPUESTAL destina en su numeral G el valor de mantenimiento rutinario.

- **ASEGURADORA AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. y NACIONAL DE SEGUROS S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS NACIONALES (NACIONAL DE SEGUROS):** a quienes se les llama en garantías conforme a su póliza identificada no 8001482201 quienes deberán indemnizar a través de sus amparos los daños que protegen dicho contrato por un total del 50% cada uno dando un total del 100%, se debe indicar que dicha figura es permitida conforme al art 1095 Co cuando cumpla con los requisitos del mismo.
- **CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A.:** se le llama en garantía conforme a su póliza identificada con el No 37272 con referencia 12003727200000 quienes deberán indemnizar a través de sus amparos los daños que protegen dicho contrato

Conforme a lo anterior, tratándose de la ocurrencia del siniestro, para el caso en concreto se hace exigible a las aseguradoras, para que respondan por el pago del siniestro.

- **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2 (JOYCO S.A.S., SAITEC S.A. SUCURSAL EN COLOMBIA, SEG, GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S.)** se indica que se le atribuye responsabilidad al tener una relación contractual que se efectuó por medio del concurso de méritos CMA-DO-109-2018, que adjudicó el contrato de interventoría no 1188 del 2018, al consorcio interval ruta 2 para realizar interventoría del contrato nro 1777 del 2018, cuya cláusula Primera identifica que el objeto de la relación contractual es realizar la interventoría de la continuación de : DE LA CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN, GESTIÓN SOCIAL, PREDIAL Y AMBIENTAL DE LA TRONCAL MAGDALENA , TRAMO PUERTO ARAUJO- SAN ALBERTO EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER. se indica a su vez que se imputa responsabilidad por mandato de la “ LEY 1474 DE 2011 ARTÍCULO 84. FACULTADES Y DEBERES DE LOS SUPERVISORES Y LOS INTERVENTORES. se debe mencionar que “la supervisión e interventoría contractual implica el seguimiento al ejercicio del cumplimiento obligatorio por la entidad contratante sobre las obligaciones a cargo del contratista.



Los interventores y supervisores están facultados para solicitar informes, aclaraciones y explicaciones sobre el desarrollo de la ejecución contractual, y serán responsables por mantener informada a la entidad contratante de los hechos o circunstancias que puedan constituir actos de corrupción tipificados como conductas punibles, o que puedan poner o pongan en riesgo el cumplimiento del contrato, o cuando tal incumplimiento se presente.” en forma específica la obligación abstraída de la sanción del siguiente;

PARÁGRAFO 10.: No exigir, el supervisor o el interventor, la calidad de los bienes y servicios adquiridos por la entidad estatal, o en su defecto, los exigidos por las normas técnicas obligatorias, o certificar como recibida a satisfacción, obra que no ha sido ejecutada a cabalidad. También será falta gravísima omitir el deber de informar a la entidad contratante los hechos o circunstancias que puedan constituir actos de corrupción tipificados como conductas punibles, o que puedan poner o pongan en riesgo el cumplimiento del contrato, o cuando se presente el incumplimiento.

El interventor que incumpla el deber de entregar información a la entidad contratante relacionada con el incumplimiento del contrato, con hechos o circunstancias que puedan constituir actos de corrupción tipificados como conductas punibles, o que puedan poner o pongan en riesgo el cumplimiento del contrato.”

es notable que la interventoría no ha realizado su deber de inspección y vigilancia puesto que ha pesar de tener la posibilidad de acceder a las estadísticas de accidentes de tránsito en dicha zona geográfica, no ha prestado atención a los 13 accidentes ocurridos del 3 de julio del 2019 al 22 del mismo que si se divide el número de días en accidentes daría el resultado 1.4 accidentes realizados por día, dato por lo menos preocupante referente a ese mes. Se debe indicar que dicha información se encuentra en respuesta realizada por HYCO del 13 de mayo del 2020, pero con sello del edificio Segovia del 22 de mayo del 2020.

a su vez es importante advertir que se tiene conocimiento de cada hecho ocurrido, pues en el expediente reposan los informes técnicos de accidentalidad, donde siempre se atribuyen responsabilidad a los conductores o a eventos externos siempre dejando la misma consideración “ Toda eventualidad que se presenta en el corredor vial objeto de nuestro contrato nos compromete con la gestión oportuna en pro de evitar y mitigar los factores que puedan incidir en un riesgo latente para los usuarios viales, además contando con el acompañamiento por parte de las entidades policiales.” no obstante no se toman medidas concluyentes para disminuir el índice de accidentes y a su vez en el del caso particular, siendo este el ocurrido el día 22 julio 2019 el cual produjo la muerte del señor **PINTO MORENO OSCAR STID (Q.E.P.D.)**, no se identifica ningún desperfecto de la vía e incluso se le atribuye responsabilidad a un tracto camión fantasma que nunca se encontraron evidencias de su participación en el accidente, esto conforme a la conclusión del documento.

Respecto al contrato de interventoría se le atribuye responsabilidad toda vez que;

“Estas obligaciones se atribuyen al interventor aun cuando consten en un contrato del cual no es parte, pues la doctrina en casos como el presente, bajo la denominación de coligación negocial ha explicado la interdependencia que entre

dos contratos se establece, la cual puede ser voluntaria, cuando específicamente

se ha hecho depender un contrato del otro por la común intención expresa de las

partes, o funcional, cuando resulta de la unidad de la función perseguida, es decir, cuando las diferentes relaciones contractuales tienden a realizar un fin práctico único, de acuerdo con el significado objetivo de la operación social y económica. Los efectos que la coligación origina no obedecen a prescripciones legales específicas de los tipos contractuales, sino a la interpretación de la común intención de contratantes y de la función práctica del negocio. La interdependencia de las relaciones es, como su nombre lo indica, reciproca, en el sentido que la suerte de cada contrato está condicionada a la del otro; no obstante, existen supuestos de coligación en los cuales sólo la suerte de un contrato depende de la del otro o solo algunos aspectos específicos de un contrato dependen de los del otro, mientras que el otro contrato u otros aspectos de ese contrato permanecen por fuera de tal dependencia. En tal sentido, la Sección Tercera ha caracterizado la interventoría como un contrato íntimamente relacionado en su objeto con el de obra respecto del cual ejerce su actividad el interventor, y como un contrato que a pesar de lo anterior, resulta independiente de éste en aspectos específicos como la prórroga y el incumplimiento, esto es, que la prórroga de la obra no implica de suyo la del interventor y que el incumplimiento del contrato de obra jamás significa por sí solo el incumplimiento del de interventoría. **NOTA DE RELATORIA:** En relación con las facultades no permitidas al interventor consultar sentencia de 8 de marzo de 1996, exp. 8070. Sobre la distinción entre el contrato de obra y el de interventoría ver sentencia de 13 de septiembre de 1991, exp. 5127

Dicha jurisprudencia es acorde a la cláusula primera de los contratos 1177 y 1188, puesto que ambos están encaminados y relacionados por el mismo objeto y su cumplimiento su estudio de ejecución e incluso su designación presupuestal de la misma entidad

2. EL ÁMBITO FÁCTICO

Corresponde al incidente en que se produjo la muerte del señor **PINTO MORENO OSCAR STID (Q.E.P.D.)**, en hechos del día 22 julio 2019, y a los perjuicios que se le han generado al núcleo familiar del occiso desde la desafortunada fecha. Hechos que, de haber actuado los aquí demandados con la debida precaución y cuidado, no se hubiesen causado.

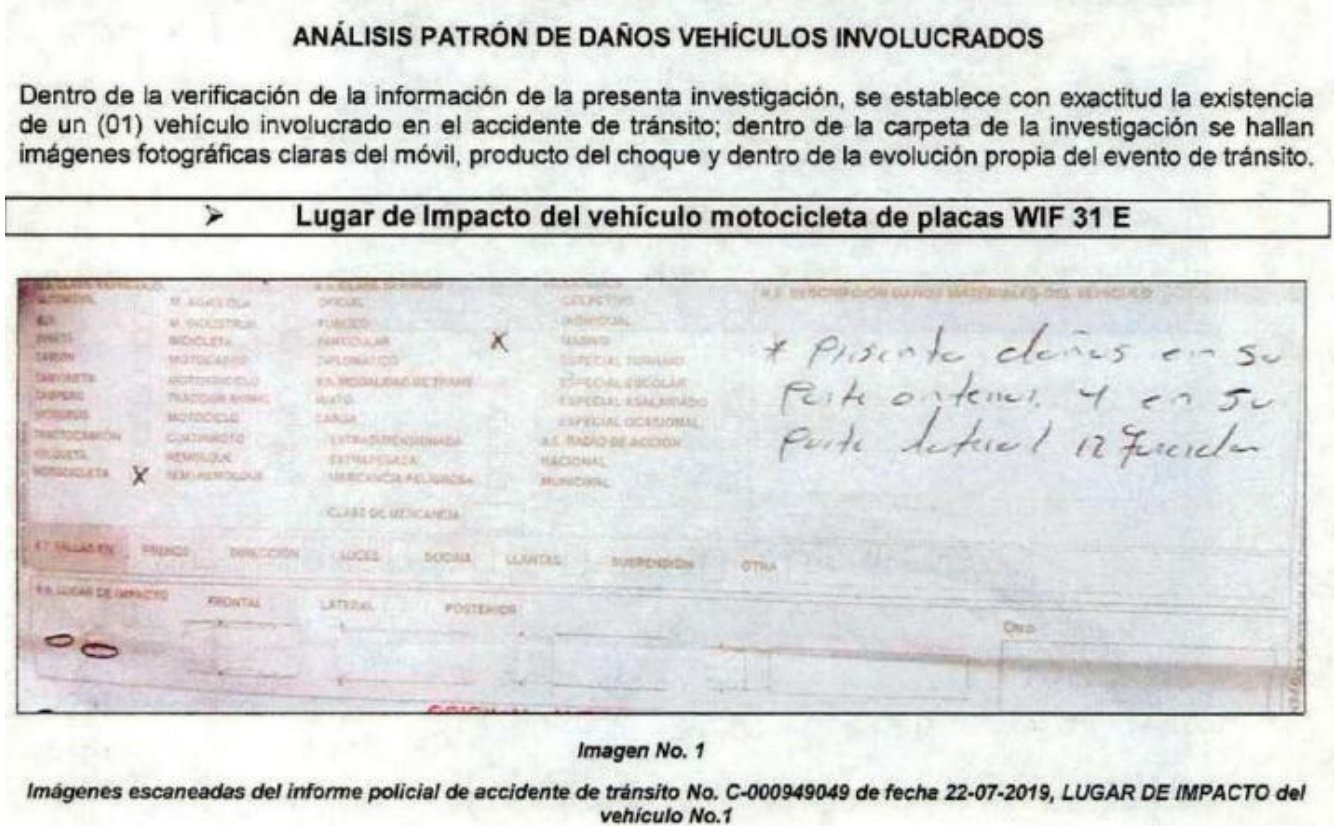
Se determinó, mediante las pruebas solicitadas y allegadas al proceso, que debido a la muerte del señor **PINTO MORENO OSCAR STID (Q.E.P.D.)**, son responsables los aquí demandados en el presente proceso, con fundamento en los hechos que son base de la causa pretendí. Además, que los perjuicios que se causaron a su núcleo familiar (víctimas) corresponden a los solicitados en este libelo demandatorio, y que, por otra parte, en consecuencia, a la responsabilidad que recae en cabeza de los demandados por los hechos, deben los mismos reparar los perjuicios mencionados.

RESPECTO LA OMISIÓN DE PONER EN FUNCIONAMIENTO LOS RECURSOS DE QUE SE DISPONE PARA EL ADECUADO CUMPLIMIENTO DEL DEBER LEGAL.

No se halla en el proceso prueba alguna donde se indique reparaciones de forma anterior al evento siniestral, aun teniendo asignaciones presupuestales para el rubro de mantenimiento, elemento propio del objeto del contrato del cual, sin este, no se tendrían los elementos esenciales del contrato y se transformaría a otro e incluso sus obligaciones serían diversas.



No obstante se debe indicar señor juez que si se encuentra probadas la condiciones anormales de la vía a la cual se le destina presupuesto público de INVIAS, evidencia de esto se encuentra en el **INFORME DE INVESTIGADOR DE LABORATORIO RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO**. elaborado por el señor GIOVANY RENDÓN URUEÑA en su calidad de intendente, dicho documento es identificado con el Número de radicado / 686556000225201900283 y Orden de Policía Judicial No. 4600599, en dicho documento se identifica con grado de conocimiento de que solo ha estado involucrado un vehículo como se evidencia en la próxima imagen ubicada en la página 3 del informe anteriormente identificado



Respecto a el análisis de los daños se evidencia hallazgos de estos ubicados "en la parte frontal y parte lateral izquierdo del vehículo motocicleta de placas WIF 31 E; como también, describe "Presenta daños en su parte anterior y en su parte lateral izquierdo", es decir, en la parte frontal y lateral" corroborable en la página 3 del documento que no ha sido tachado como falso

Imágenes escaneadas del informe policial de accidente de tránsito No. C-000949049 de fecha 22-07-2019, LUGAR DE IMPACTO del vehículo No.1

El Policía de tránsito por medio de un ovalo describe el lugar de impacto en la parte frontal y parte lateral izquierdo del vehículo motocicleta de placas WIF 31 E; como también, describe "Presenta daños en su parte anterior y en su parte lateral izquierdo", es decir, en la parte frontal y lateral.



Doblamiento manillar

Desplazamiento de la base del espejo retrovisor

Imagen No. 2

2DC-FR-0028
VER- n

Página 3 de 16

Aprobación: 03/08/2017

es importante apreciar, señor juez que el principal daño que habilita una idea con grado certero de conocimiento sobre lo ocurrido en la tragedia, es la imagen contenida en la página 4, del documento de experticio, donde se muestra la deformación de un rin, que demuestra un doblamiento interno, predispuesto al resultado de una fuerza externa dirigida hacia el interior del rin, resultado producto de un descenso precipitado en un hundimiento, lo cual produce el daño del rin



Doblamiento del rin delantero

Imagen No. 4

Con lo anterior, se puede establecer que los daños más representativos del vehículo motocicleta de placas WIF 31 E, fue en la parte frontal, y los rayones o limaduras en la parte lateral derecha, estos últimos son producidos por el arrastre con la superficie, por un volcamiento que presentó la motocicleta.

esta teoría se respalda en el mismo documento en específico en su pagina 10 a través de las fotografías 15 y 16 donde se indica la existencia de un hueco que produce la tragedia además, en el mismo documento se deja constancia que se transitaba cerca a la línea blanca, no en ella sino en su carril amparado del principio de confianza legítima de forma próxima a la línea blanca respetado su límite. Es de notar que en la descripción y el silogismo de la imagen 16 se usa la palabra bache como elemento que

llevó a la deformación del rin, hipótesis racional fundamentada en las leyes naturales propias, como la gravedad y la tercera ley de Newton. (como petición especial solicito señor juez vuelva a leer el texto que describe la imagen 15 y 16 con el fin de llegar a un grado de convencimiento).



Imagen No. 15

La señora DEICY SANDOVAL MEJIA en la entrevista manifiesta que descargo un video en las páginas públicas de FACEBOOK, con el membrete de "EL CARTEL", donde se filma minutos posteriores al accidente, ilustrando imágenes y heridas del señor LUIS MIGUEL ARRIETA DIAZ (acompañante) y de su esposo OSCAR STID PINTO MORENO, quien perdió la vida en el lugar de los hechos; cuyo video las personas que se encontraban en el sitio hacen alusivo a un hueco, preguntando al señor LUIS MIGUEL ARRIETA, si el motivo del accidente fue el hueco, quien realiza señas de aprobación, dando entender que el hueco, es el causante del siniestro vial. Por ello, se puede interpretar que en el lugar de los hechos y en el momento del siniestro vial había una falla vial (hueco o bache), cuya falla es un peligro inminente para los que transitan por el sector.

➤ Doblamiento del rin delantero de la motocicleta de placas WIF 31 E



Imagen No. 16

En la fijación fotográfica se evidencia doblamiento del rin delantero y limpieza en la llanta, cuyos daños se presentan debido al impacto, ahora bien, al relacionar estas evidencias con los otros daños de la motocicleta, limaduras y rayones en la parte lateral derecha, debido al volcamiento que presentó el vehículo, se puede considerar que la motocicleta presentó su mayor concentración de energía en la parte frontal involucrando el rin y la llanta delantera, posiblemente realizado con el bache

Es importante mencionar que a pesar de las diferentes pruebas y testimonios presentados en pruebas documentales del estado real de la vía, el IPAT **comete el error** de presentar a la vía como en **buen estado de conservación**, sin iluminación artificial, superficie seca; con señalización líneas centrales amarilla continua y línea de borde de color blanca. No obstante entrando en las limitaciones que la ley impone no se puede tachar de falso dicho documento, sino controvertir de tal forma que se vea el Craso error cometido por el policial que solo el tiempo dará el olvido.



Es importante mencionar que en el **FORMATO DE ENTREVISTA FPJ 14** entrevista realizada al señor Luis Miguel Arieta Diaz sobreviviente del previsible accidente efectuado en la fecha 14/02/2020 a la hora 13:10 en el lugar Seccional de tránsito y transporte magdalena medio del cual también se nutre el **INFORME DE INVESTIGADOR DE LABORATORIO RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO** se indican las manifestaciones realizadas por el entrevistado

Yo venía veía del municipio de Barrancabermeja hacia el corregimiento la Payoa, más o menos salimos de Barranca a la una y media, salimos en la motocicleta, la iba manejando el Oscar Pinto, porque la motocicleta era de la esposa, salimos sin ningún problema, íbamos para la Payoa arreglar un cargador en una trituradora, ellos nos contrataron para que arregláramos la máquina, y Oscar era mi ayudante, íbamos para allá y no paramos en ningún lado, al llegar al puente que cruza el río Sogamoso, Oscar creo que no vio el hueco y perdió control de la motocicleta y se fue en contra de la baranda del puente y yo salí hacia el carril izquierdo, yo veo que él pega contra la baranda del puente, él iba forcejeando la motocicleta y golpeo la baranda, yo caí como a cuatro metros donde él quedó, al momentito pasó una mula (tracto camión) y llegó el ejército, ellos llamaron la ambulancia, y como a los cuarenta minutos llegó, casi a la hora, Oscar murió al instante, cuando llegó el mulero fue el que me prestó los primeros auxilios, casi a la hora llegó la ambulancia al lugar de los hechos, yo tenía una herida en el brazo derecho, por el cual salía la sangre y en el brazo izquierdo tenía una fractura en todo el codo, y raspones en el pecho, cara y piernas, y luego la ambulancia me llevó para el municipio de sabana de Torres y como a la una de la mañana me llevaron para la clínica de Barrancabermeja, en la clínica Reina Lucía, en la clínica dure toda la noche y el resto del día, ya como a la seis de la tarde me dieron de alta, y a los veinte días, me operaron del brazo izquierdo, porque ya lo tenía muy inflamado y luego me operaron y siguieron con las terapias, sin embargo, no he podido estirar el brazo porque me quedó una secuela.

El señor LUIS MIGUEL ARRIETA DIAZ manifiesta que venían del municipio de Barranca con destino a la Payoa (Sabana de Torres), y que venían en una motocicleta, manejando el señor OSCAR PINTO. Con ello, se puede interpretar que el señor LUIS MIGUEL ARRIETA venían en la motocicleta de placas WIF 31 E de sentido La Lizama-San Alberto y el conductor era el señor OSCAR STID PINTO MORENO.

El señor LUIS MIGUEL ARRIETA DIAZ, manifiesta que el señor OSCAR PINTO, conductor de la motocicleta no vio el hueco, y perdió el control del vehículo e impactando la baranda del puente; con ello, se puede interpretar que el señor OSCAR STID PINTO, conductor de la motocicleta, no percibió la presencia del hueco, dando a entender que el conductor de la motocicleta pierde control de su vehículo por la presencia del hueco, motivo del siniestro vial.

sobre el estado de la vía los documentos toman la declaración del señor Luis Arrieta donde indica

PREGUNTADO: MANIFIESTA A ESTA UNIDAD INVESTIGATIVA CÓMO ERAN LAS CARACTERÍSTICAS, CONDICIONES Y DE SEÑALES DE TRÁNSITO EN LA VÍA; EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE. **CONTESTADO:** Sobre el puente del río Sogamoso, la vía es pésima, tenía unos huecos, había un hueco el que nos causó el accidente, era un hueco grande, nosotros hicimos un video como estaba el hueco en el momento del accidente, no había señalización, estaban las rayas blancas y amarillas, pero el hueco no tenía señalización, el video lo tiene la esposa de Oscar, ahí se observa lo grande que es el hueco.

se indica que esta información se puede encontrar en la página 12 del **INFORME DE INVESTIGADOR DE LABORATORIO RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO**



PREGUNTADO: MANIFIESTA A ESTA UNIDAD INVESTIGATIVA CUANTOS Y CUALES VEHÍCULOS ESTÁN INVOLUCRADOS EN EL ACCIDENTE. CONTESTADO: Solo uno, la motocicleta donde nos movilizábamos, la conducía Oscar

PREGUNTADO: MANIFIESTA A ESTA UNIDAD INVESTIGATIVA PARA USTED CUAL FUE LA CAUSA DEL ACCIDENTE. CONTESTADO: El accidente se presentó por el mal estado de la vía, Oscar paso por un hueco y ese hueco lo hizo perder el control de la motocicleta, haciendo impactar contra la baranda del puente

PREGUNTADO: MANIFIESTA A ESTA UNIDAD INVESTIGATIVA PARA USTED CUAL FUE LA CAUSA DEL ACCIDENTE. CONTESTADO: El accidente se presentó por el mal estado de la vía, Oscar paso por un hueco y ese hueco lo hizo perder el control de la motocicleta, haciendo impactar contra la baranda del puente

Imagen No. 21

El señor LUIS MIGUEL ARRIETA DIAZ, manifiesta que solo un vehículo está involucrado en el accidente, la motocicleta donde se movilizaban; así mismo, manifiesta que el evento se presentó por el mal estado de la vía, porque pasaron por un hueco, generando que perdiera el control del vehículo, interpretando que, por la falla vial, el conductor pierde control de la motocicleta.

A su vez es importante evidenciar los pantallazos de google maps realizados al puente donde se logra ver tal hundimiento. en la página 13.



Imagen No. 22 y 23

Sobre la posible dinámica del accidente de tránsito, se indica que la experiencia ha identificado que

Quando un conductor percibe un riesgo, inician una serie de eventos, procesos, que se desarrollan con el unico fin de evitar el peligro o hacerlo menos grave, estos procesos dependen de aspectos dinámicos, anímicos, conductuales, siendo los más usados las maniobras evasivas hacia izquierda o derecha, así como los procesos de frenada de emergencia; para este caso, no hay evidencias de huella de frenado o evidencias de giro, por ello, es posible que el conductor de la motocicleta no alcanzo a percibir el peligro.

(dicha premisa es planteada en la página 14 del referenciado documento)

Por último se identifican las conclusiones más importantes y su respaldo en el documento:

1. No se encuentra incidencia de otro vehículo que se vea involucrado en el evento, dicha premisa es congruente con las conclusiones 1, 2 y 8 contenidas en la página 14 del documento.

(en caso de excepción evento extraño incidencia de un tercero usar para desestimación)

2. **Se identifica el lugar de los hechos y sus características** "El accidente se produjo sobre el puente que cruza el río Sogamoso en la vía la Lizama-San Alberto, con una calzada recta, plano, dos carriles, de doble sentido de circulación, diseñada en asfalto, en mal estado de conservación, con fisuras y huecos, sin iluminación artificial (postes de alumbrado público), con bermas y andenes en los costados, transitada por toda clase de vehículos, estos vehículos lo realizan de manera ocasional" **dejando en evidencia el mal estado comprendido con fisuras y hundimientos. dicha premisa se encuentra justificada con las conclusiones 3 y 4 del documento**

12

(en caso de excepción de inexistencia del hecho usar para desestimación)

3. **Es importante indicar que hasta el día de la elaboración del documento, siendo este el día 11 de mayo de 2020 Hora: 09:00, no se presentan cambios considerables de la vía con respecto a la fecha del evento.** dicha premisa se encuentra respaldada de la conclusión 5 del documento contenido en la página 15 de este.
4. **Respecto a las cualidades óptimas que se encontraba el vehículo,** se indica que no presentaba fallas mecánicas, ni elementos que provocaron vulnerar su libre tránsito y desplazamiento, de acuerdo con las conclusiones 6 y 7 del documento.

(en caso de culpa exclusiva de la víctima usar para Desestimación)

5. Se identifica que el señor **OSCAR STID PINTO MORENO**, tuvo algún indicio de reacción como huella de frenado, dejando al señor OSCAR STID PINTO MORENO en una **posición donde no se le permitía alertarse para reaccionar, desfavoreciendo así su posibilidad de reaccionar.** de acuerdo con las conclusión 9 del documento.

Siendo esto concorde al actuar negligente del consorcio que llevaba a cabo la reparación y su interventor que no verifica el estado de las obras junto con la entidad que a su vez no corrobora.

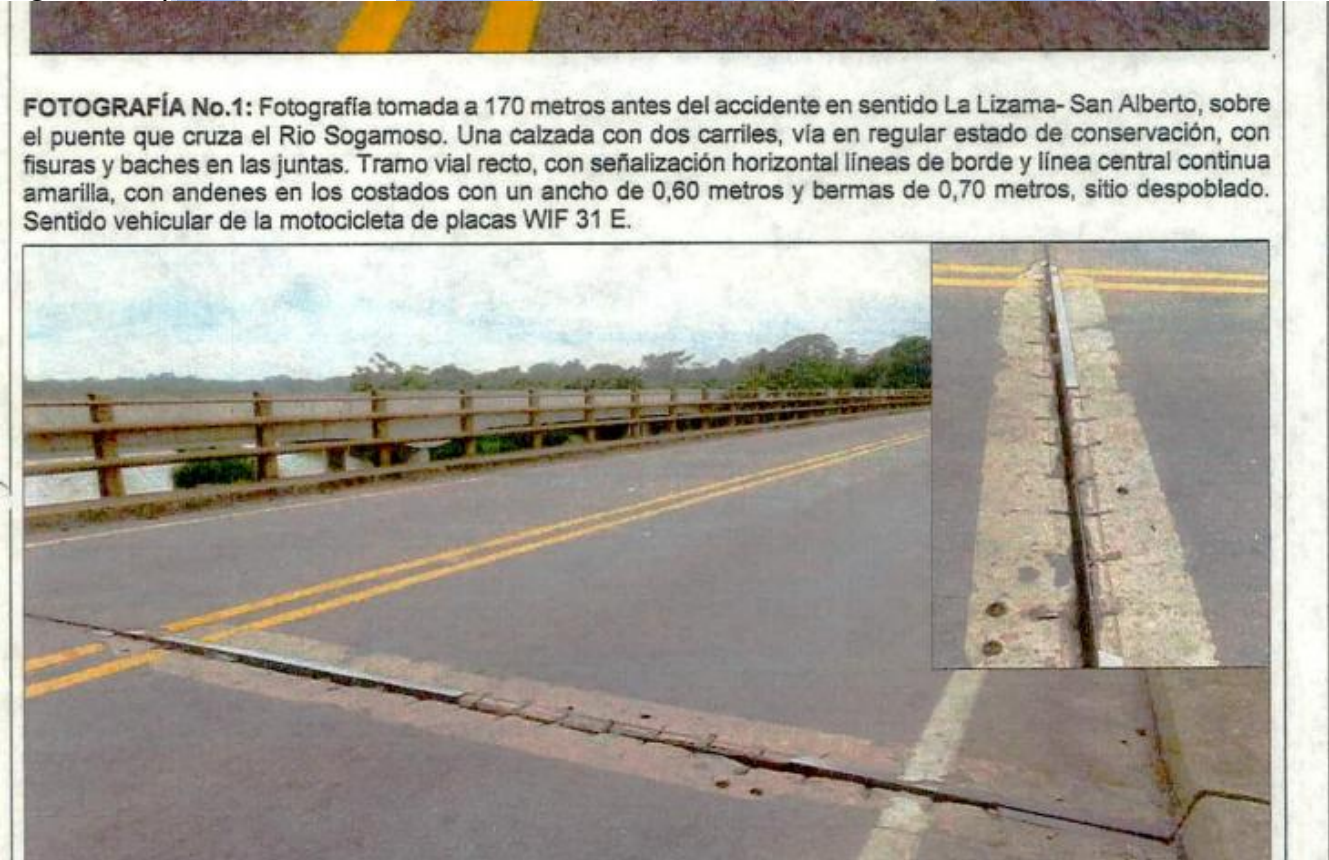
6. Por ultimo se indica que el señor " OSCAR STID PINTO MORENO conductor del vehículo motocicleta de placas WIF 31 E, pierde control de su vehículo en el momento que transitaba por el carril derecho de sentido La Lizama-San Alberto, junto a la línea de borde de color blanco" dicha conclusión identificada como la 10 permita inferir que el señor OSCAR PINTO se movilaba acatando las leyes que regulan el tránsito, estando ubicado en
7. **Por último respecto al factor determinante:** se indica el *factor vía:* bajo la hipótesis de "Posible pérdida de control por parte del conductor de la motocicleta de placas WIF 31 E, por el mal estado de las justas del puente, con fisuras, baches. "

Respecto al ACTA DE INSPECCIÓN A LUGARES — FPJ -9 identificada con el radicado de la noticia criminal No 6 8 6 5 5 6 0 0 2 2 5 2 0 1 9 0 0 2 8 3 en su página 1 se identifica el mal estado de conservación en el momento, con fisuras, grietas y hundimientos como el que produjo el incidente.



CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR DE LOS HECHOS:	
CARACTERÍSTICAS	DESCRIPCIÓN
LUGAR	Sector rural de la Vía 10+700, zona rural, jurisdicción del municipio de Sabana de Torres. coordenadas 7°09'56.3"N 73°33'16.9"W (7.165647, -73.554685)
DISEÑO	Puente.
GEOMÉTRICAS	Recta
PENDIENTE	0,5 % ascendente de sentido Lizama-San Alberto
UTILIZACIÓN	Doble sentido.
CALZADAS	Una con un ancho de 7,20 metros actualmente
CARRILES	Dos
MATERIAL	Asfalto
ESTADO	Mal estado de conservación en el momento, con fisuras, hundimiento y grietas
CONDICIONES DE LA VÍA	Seca en el momento del accidente
CONDICIONES CLIMÁTICAS	Normal en momento del accidente
ILUMINACIÓN ARTIFICIAL	Con iluminación natural en el momento del accidente

dejando en evidencia que incluso de forma posterior, la falta de mantimineto prestado a la infraestructura vial del puente, identificable en la página 3 del documento, logrando apreciar "con fisuras t baches en las juntas"





FOTOGRAFÍA No.3: Fotografía tomada a 70 metros antes del accidente en sentido La Lizama- San Alberto, sobre el puente que cruza el Rio Sogamoso. Una calzada con dos carriles, vía en regular estado de conservación, con hundimiento, fisuras transversales y grietas en las juntas. Tramo vial recto, con señalización horizontal líneas de borde y línea central continua amarilla, con andenes en los costados con un ancho de 0,60 metros y bermas de 0,70 metros, sitio despoblado. Sentido vehicular de la motocicleta de placas WIF 31E

es importante indicar que incluso antes del accidente el puente se encontraba en un deplorable estado de conservación como lo indica el informe en su pagina 4

0,70 metros, sitio despoblado. Sentido vehicular de la motocicleta de placas WIF 31E



FOTOGRAFÍA No.4: Fotografía tomada antes del accidente en sentido La Lizama- San Alberto, sobre el puente que cruza el Rio Sogamoso. Una calzada con dos carriles, vía en mal estado de conservación, con deformación hundimiento, fisuras transversales y grietas en las juntas. Tramo vial recto, con señalización horizontal líneas de borde y línea central continua amarilla. Sentido vehicular de la motocicleta de placas WIF 31E





FOTOGRAFÍA No.5 y 6: Fotografía tomada en el área de impacto en sentido La Lizama- San Alberto, sobre el puente que cruza el Rio Sogamoso. Una calzada con dos carriles, vía en mal estado de conservación, con hundimiento, fisuras transversales y grietas en las juntas. Tramo vial recto, con señalización horizontal líneas de borde y línea central continua amarilla, con andenes en los costados con un ancho de 0,60 metros y bermas de 0,70 metros, sitio despoblado. Sentido vehicular de la motocicleta de placas WIF 31E



FOTOGRAFÍA No.7: Fotografía tomada en el área de impacto en sentido La Lizama- San Alberto, sobre el puente que cruza el Rio Sogamoso. Vía en mal estado de conservación, con hundimiento, fisuras transversales y grietas en las juntas, con una medida longitudinal de 0,39 metros, perdiendo la totalidad de las capas. Sentido vehicular de la motocicleta de placas WIF 31E

llama la atención que se espera una suma diligencia de la interventoría sobre la exigencia sobre "la calidad de los bienes y servicios adquiridos por la entidad estatal, o en su defecto, los exigidos por las normas técnicas obligatorias, o certificar como recibida a satisfacción, obra que no ha sido ejecutada a cabalidad.", a su vez se compromete el deber de ejecución de buena fe de el Consorcio anteriormente referenciado el cual ataca su deber de "Colaborarán con las entidades contratantes en lo que sea necesario para que el objeto contratado se cumpla y que éste sea de la mejor calidad; acatarán las órdenes que durante el desarrollo del contrato ellas les impartan y, de manera general, obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas



contractuales, evitando las dilaciones y entramamientos que pudieran presentarse." ley 80 art 5 numeral 2

bajo estos preceptos y la existencia de un hueco de 39 centímetros se deja en evidencia no solo la deslealtad contractual llevada a cabo por parte del consorcio sino la negligencia de la interventoría sobre esta obra.

Respecto a las contradicciones de la contraparte y la demostración de las inconsistencias en el estado del puente:

16

Se debe manifestar que la única entrevista válida ,es la realizada por el superintendente Jovany Rendon, a su vez, que en la declaración del señor LUIS MIGUEL ARRIETA DÍAZ indica que fue socorrido por un mulero.

A su vez contamos con el testimonio del señor CARLOS ADRIAN ANGARITA ORTÍZ quien para el momento de los hechos se desempeñaba como Intendente de la POLICÍA NACIONAL, adscrito a tránsito y transporte del magdalena medio, quien reconoció el tramo a donde ocurrió el evento se debe manifestar a su señoría que en el estado de la motocicleta era imposible, que esta moto se fuera estrellado con un tractocamión puesto que si esto fuera el caso la motocicleta hubiera tenido mayores daños y posiblemente hubieran muerto las dos personas.

Es importante indicar que el testimonio del señor Jovany Rendon es una persona que no le interesa el resultado del proceso, persona imparcial quien de viva voz manifestó a su señoría; que el puente donde ocurrió el accidente se encontraba en mal estado, tenía huecos, junto con las puntas que estaban en mal estado, a su vez manifestó su señoría que la persona que tendría que indicar como sucedió el accidente, es el laboratorio de investigadores de la Dsan que son las personas idóneas especializadas y expertas en temas de reconstrucción de accidentes y que permiten llegar a conclusiones fundamentadas con las pruebas del siniestro, podemos observar su señoría que la declaración del policial en uso de buen retiro, es acorde a la reconstrucción que realizó el señor Redon, pues las fotografías tomadas por éste al lugar del accidente, se constata, con los diferentes medios de prueba

así mismo se debe indicar que la única entrevista que se tomó la realizó el señor Redon

Señor juez se ha logrado probar anteriormente el estado real de la infraestructura, los deberes legales del consorcio e interventoría e incluso la causa del accidente sustentada en peritajes científicos amparado por la lógica y la razón.

se ha logrado entrever las contradicciones realizadas por parte del informe técnico de accidente de tránsito realizado por la interventoría y se ha dejado en evidencia un patrón de respuesta , que endilga responsabilidades absurdas a los demás actores viales, sin estudiar de fondo, el porqué la vía tiene un alto grado de accidentalidad, que en este caso puntual, se debió al estado de conservación de la malla vial sobre el puente.

RESPECTO A LA EVIDENCIA DE LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN EL PUENTE CON ANTERIORIDAD AL PUENTE :

en este punto se va a atender con la mayor brevedad, no se hizo y no reposa prueba alguna en contrario y si así fuera tampoco es acorde a la realidad expuesta por tanto incluso sin ser tachada se podría incurrir en un delito.



RESPECTO AL TIEMPO QUE HA DURADO LA IRREGULARIDADES VIALES:

Se debe iniciar su señoría que el tiempo de dichas irregularidades, es indeterminado no obstante si hay algo que se puede concluir, a través del razonamiento lógico y el pensamiento crítico; **la primera conclusión** es que sería falso indicar que el estado de la vía se encontraba en un estado deplorable solo el 22 de julio de 2019, pues sería irracional y aún más negligente manifestar que la falta de mantenimiento solo se debió a ese día al entender que el deterioro se debe al uso constante sobre el tiempo sin usar actos idóneos para proteger la integridad del bien o herramienta usada.

17

La segunda conclusión nace del lo indicado en los diferentes informes y documentos periciales que se han aportado al proceso donde se indica en diferentes fechas el estado de abandono del puente pues, se sigue evidenciando los hundimientos, fisuras y huecos, junto con la omisión del consorcio y la interventoría.

3. EL TÍTULO DE IMPUTACIÓN JURÍDICA

En cuanto al título de imputación jurídica ha de tenerse en cuenta, antes de señalar, que en aplicación del principio del *iura novit curia*, el juez administrativo que conozca de estos hechos que son materia de demanda, debe analizar el caso adecuando los supuestos fácticos al régimen de responsabilidad patrimonial del Estado que se ajusten debidamente, sin que esto implique una modificación o alteración de la causa pretendida, ni que responda a la formulación de una hipótesis que se aleje de la realidad material del caso.

Se deduce entonces de los hechos que rodearon la muerte del señor OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.), lo que el Consejo de Estado ha reconocido en su jurisprudencia, lo cual corresponde a que en los casos en que la administración incumple su obligación de ejercer las labores de reparación y mantenimiento de las obras civiles, omisión ésta que necesariamente genera un riesgo se deduce la imputación por FALLA DEL SERVICIO¹.

Para determinar la responsabilidad estatal a título de *FALLA DEL SERVICIO*, es necesario precisar los términos correspondientes a la imputación objetiva del acto por el que el pago de perjuicios se pretende, tales indicadores son:

- **DAÑO ANTIJURÍDICO:** Siendo el daño el primer elemento a establecer en un proceso de responsabilidad, debe precisarse que en el sub-judice el mismo se concreta en la muerte del señor **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)**, lo cual aparece plenamente acreditado con las pruebas que constan en el expediente y las que se solicitan practicar.
- **CONDUCTA DE LOS DEMANDADOS :** Atribuible a los aquí demandados: **LA NACIÓN-INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAS, CONSORCIO HYCO** conformado por las siguientes empresas *J.M.V. INGENIEROS S.A.S. (JMV SAS), COHERPA INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S., CALZADA CONSTRUCCIONES S.A. de C.V. SUCURSAL COLOMBIA*, **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** conformado por las siguientes empresas *JOYCO S.A.S. , SAITEC S.A. SUCURSAL EN COLOMBIA, SEG, GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S. ,* la omisión en las labores de reparación y mantenimiento que requieren las obras civiles de usos público para el tránsito y seguridad de las personas, las cuales para el momento de los hechos no fueron ejercidas y aún no han sido llevadas a cabo por los aquí demandados, omisión ésta que necesariamente genera un riesgo, Esta flagrante falta de acción por

¹ Consejo de Estado. Sentencia del 19/09/2011. Proceso N° 21908. C.P.: Olga Melida Valle de De la Hoz.

FERNANDO CHAPARRO VALERO

ASESORÍA JURÍDICA A VÍCTIMAS EN ACCIDENTES AÉREOS Y DE TRÁNSITO
CALLE 35 N° 19 - 41 CENTRO INTERNACIONAL DE NEGOCIOS LA TRIADA LOCAL 112 - 113
TEL: 6427373 - CEL: 3133477844 - EMAIL: chaparrojusticia@gmail.com



parte de las aquí demandados, se verá probada a través de las fotografías , informes periciales (reconstrucción de accidente de tránsito), que se allegan junto con el escrito de demanda.

- **NEXO CAUSAL ENTRE EL DAÑO Y LA CONDUCTA:** Finalmente se hace el análisis del nexo causal que debe existir entre la conducta de los demandados y el daño efectivamente causado, lo que implica que el daño debe ser efecto o resultado de aquella actuación. Siendo así, se prueba a través de la historia clínica del señor **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)** que los perjuicios sufridos por la familia de mi representado se derivan de la omisión de **LA NACIÓN-INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAS, CONSORCIO HYCO** conformado por las siguientes empresas *J.M.V. INGENIEROS S.A.S. (JMV SAS), COHERPA INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S., CALZADA CONSTRUCCIONES S.A. de C.V. SUCURSAL COLOMBIA,* **CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** conformado por las siguientes empresas *JOYCO S.A.S. , SAITEC S.A. SUCURSAL EN COLOMBIA, SEG, GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S.,* encargados de ejercer las labores de reparación y mantenimiento de las obras civiles de uso público que se encuentren en las vías de su concesión vial, las cuales no han sido llevadas a cabo por los aquí demandados, la que crea el riesgo innecesario que resulta por causar la muerte de **PINTO MORENO**.

4. LA RESPONSABILIDAD DE LOS DEMANDADOS

- 4.1. La responsabilidad de la aquí demandada **LA NACION – INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS**, le asiste en calidad de **CONTRATANTE** para con los **CONTRATISTAS: CONSORCIO HYCO Y CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2**.

Conforme a lo anterior su responsabilidad se deriva por el principio de solidaridad como contratante, pues revisemos los siguientes aspectos:

(i) La empresa contratante **LA NACION – INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS** contrata con **CONSORCIO HYCO y CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** (contratistas) para que realice una labor o ejecute una obra que en principio correspondería efectuarla a ella, por ser una de las actividades relacionadas en su objeto bajo los contratos N° 001177 de 2018 y N° 001188 de 2018 respectivamente.

(ii) La empresa contratista **LA NACION – INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS** contrata a **CONSORCIO HYCO y CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** (contratistas) para la **CONTINUIDAD DE LA CONSTRUCCION , MEJORAMIENTO , REHABILITACIÓN, MANTENIMIENNT, GESTION SOCIAL, PREDIAL Y AMBIENTAL DE LA TRONCAL DEL MAGDALENA , TRAMO PUERTO ARAUJO – SAN ALBERTO EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER** al **CONSORCIO HYCO y al CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** para la **INTERVENTORIA PARA LA CONTINUACION DE LA CONSTRUCCION, MEJORAMIENTO, REHABILITACION, MANTENIMIENTO , GESTION SOCIAL ¿, PREDIAL Y AMBIENTAL DE LA TRONCAL DEL MAGDALENA , TRAMO PUERTO ARAUJO – SAN ALBERTO EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER.**

(iii) La labor ejecutada por los contratistas **CONSORCIO HYCO y CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** fue desarrollada en beneficio de la empresa contratante **LA NACION – INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS** guarda relación directa con una o varias de las actividades que aquella realiza, de acuerdo a su objeto.

(iv) La labor la ejecutada por los contratistas **CONSORCIO HYCO y CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2** fue bajo órdenes y supervisión de la empresa contratante **LA NACION – INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS**; o siguiendo lineamientos por ella establecidos;



o en las instalaciones físicas de la misma y/o haciendo uso de sus recursos físicos y de personal; o todas las anteriores, para el caso en concreto, los contratistas ejecutaron el objeto del contrato de conformidad con el respectivo pliego de condiciones, el manual de interventoría y propuesta técnica y económica, presentada, revisada y aprobada por el LA NACIÓN – INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS.

4.2 CONSORCIO HYCO, constituido por las empresas: J.M.V. INGENIEROS S.A.S. (JMV SAS), COHERPA INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S., CALZADA CONSTRUCCIONES S.A. de C.V. SUCURSAL COLOMBIA.

19

Su responsabilidad se deriva del contrato número 001177 con LA NACIÓN – INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, cuyo objeto del negocio jurídico obedece a la CONTINUIDAD 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, como la persona jurídica encargada de preservar la condición de una carretera y sus componentes, tales como el derecho de vía, calzadas, bermas, elementos de drenaje, estructuras, túneles, dispositivos de seguridad y control de tránsito, etc, con el fin de que sigan prestando de manera efectiva el servicio para el cual fueron contruidos o dispuestos.

Toda vez que las empresas que conforman el consorcio son un conglomerado que presentan una misma propuesta para la adjudicación, celebración y ejecución de un contrato, respondiendo solidariamente de todas y cada una de las obligaciones derivadas de la propuesta y del contrato.

En consecuencia de lo anterior, las actuaciones, hechos y omisiones que se presenten en desarrollo de la propuesta y del contrato, afectan a todos los miembros que lo conforman.

4.3 CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2, constituido por las empresas: JOYCO S.A.S., SAITEC S.A. SUCURSAL EN COLOMBIA, SEG, GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S.

Su responsabilidad se deriva del contrato número 01188 de 2018 con LA NACIÓN – INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, cuyo objeto era la INTERVENTORÍA PARA 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.

Dado a ser el oferente, persona jurídica, adjudicatario del contrato para efectuar en representación de INVIAS, el control y la vigilancia de los trabajos realizados por el contratista, que ha de cumplir lo establecido en los respectivos términos de referencia y en todas las disposiciones legales vigentes, en relación con el ejercicio de su función, en especial el manual de interventoría, adoptado mediante la resolución N 2566 de 2010, de la DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO NACIONAL DEL VÍAS.

4.4 LA RESPONSABILIDAD DE LOS CONSORCIOS AQUÍ DEMANDADOS CONSORCIO HYCO y CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2 y de las empresas de la cuales se conforman.

Los consorcios aquí demandados, son los encargados del mantenimiento de la vía donde ocurrió la tragedia más exactamente en el kilómetro 10+700 metros que de la vía de la Lizama conduce a San Alberto, de conformidad con las respuestas de los derechos de



petición elevados ante las correspondientes entidades se encuentran a cargo de las entidades aquí demandadas: **CONSORCIO INTERVAL RUTA 2**, el cual se encuentra constituido por las empresas *JOYCO S.A.S., SAITEC S.A. SUCURSAL EN COLOMBIA, SEG, GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S.* y el **CONSORCIO HYCO** el cual se encuentra constituido por las empresas: *J.M.V. INGENIEROS S.A.S. c; COHERPA INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S. y CALZADA CONSTRUCCIONES S.A. DE C.V.*

Las anteriores entidades designadas tienen como propósito ejecutar la política del Gobierno Nacional, en relación con la infraestructura de las obras viales según su competencia y cumplir con los lineamientos que les asisten al momento en que le es entrega la vía para su concesión, como lo es mantenimiento, reparación y supervisión de las obras civiles de uso público que allí se deban ejecutar, velando por el respeto de la vida, la seguridad y la integridad de todos y cada uno de los ciudadanos que hagan uso de estas.

20

A los aquí demandados les asiste el deber del mantenimiento, supervisión del puente que cruza el río Sogamoso más exactamente 10+700 metros que de la vía de la Lizama conduce a San Alberto, que se encuentra concesionada por **CONSORCIO HYCO** el cual se encuentra constituido por las empresas: *J.M.V. INGENIEROS S.A.S. (JMV SAS), COHERPA INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S., CALZADA CONSTRUCCIONES S.A. de C.V. SUCURSAL COLOMBIA y CONSORCIO INTERVAL RUTA 2, el cual se encuentra constituido por las empresas: *JOYCO S.A.S., SAITEC S.A. SUCURSAL EN COLOMBIA, SEG, GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S.*, lo cual han omitido sus funciones y parece olvidar sus deberes con las personas que transitan por ese lugar a diario.*

Si bien es cierto, la existencia de obras de infraestructura, para su buen funcionamiento, requieren importantes labores de reparación y mantenimiento, las cuales no han sido llevadas a cabo por los aquí demandados, omisión ésta que necesariamente genera un riesgo para los conductores que a diario transitan por esta vía.

Lo que con su actuar conlleva a una vulneración en los derechos que les asisten a los ciudadanos como lo es, la seguridad y salubridad públicas y la seguridad y previsión de desastres previsibles.

Precisamente, con las omisiones de las aquí demandados a diario los conductores que transitan por esta vía exponen su vida e integridad como le sucedió al señor **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)**, al tener que transitar por una vía totalmente deteriorado como se demostró en el **INFORME DE INVESTIGADOR DE LABORATORIO RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO y ACTA DE INSPECCIONES A LUGARES** el deterioro de esta vía en especial la del puente (ver fotografías) y así mismo se puede observar que hay partes del puente que no presenta las capas de asfalto, con lo cual se puede evidenciar que esta vía se encuentra sin mantenimiento alguno y en un estado deprimente (mal estado de conservación, fisuras, hundimiento, grietas y huecos) por parte de las entidades convocadas, situación fáctica que se infiere con el **INFORME DE INVESTIGADOR DE LABORATORIO RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO y ACTA DE INSPECCIONES A LUGARES** que con la visita técnica y análisis, que desarrollo en su conjunto el Intendente **RENDON URUEÑA** revelan el mal estado de las estructuras del puente en mención y que amenaza de modo serio a los conductores que a diario hacen uso y transitan por este sector, circunstancias bajo las cuales es procedente los convocantes inicie una demanda de acción de reparación directa.

En este caso, la omisión de los aquí demandados, puso al señor **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)** en un riesgo excepcional que no le correspondía sobrellevar y que terminó por acabar con su vida; toda vez que su integridad se vio expuesta a factores como la **conveniencia**, la seguridad vial y pública, en la utilización de la vía en haber contado con ellas de seguro no se hubiese generado la tragedia.

- **FACTOR DE CONVENIENCIA:** Se tienen en cuenta dentro de este aspecto lo directas que sean las vías, la distancia caminada, las pendientes, el número de andenes que acceden, la señalización, y otros elementos que facilitan el desplazamiento de los peatones dentro de las zonas especiales para su tránsito.
- **FACTOR DE SEGURIDAD VIAL:** La seguridad vial se obtiene cuando se hace la correcta separación de los tráficos de conductores y de vehículos. Los dispositivos de regulación del tráfico establecen una separación temporal entre los vehículos y los peatones, mientras que con pasos a desnivel se consigue una separación permanente de estos flujos.
- **FACTORES DE SEGURIDAD PÚBLICA:** Estos factores comprenden el tipo de actividad de la vía, la iluminación de esta y la amplitud del campo visual.

21

Factores que el hoy occiso no contaba pues analizando cada uno de estos la entidad aquí convocada no ofrece ninguna garantía para el conductor, por el mismo estado de abandono en que se encontraba y se encuentra el puente vehicular.

LA FALLA EN EL SERVICIO de los aquí demandados a través de sus representantes legales ha sido determinante en el fatídico desastre, pues nunca han estado atentas a la reparación y mantenimiento de la vía.

Es por esta razón que para la presente tragedia se hace de gran importancia analizar detalladamente el estado actual del puente vehicular que se encuentra ubicado en la vía La Lizama conduce a San Alberto más exactamente en el kilómetro 10+700 metros, de manera que se pueda determinar si los convocados en realidad están cumpliendo con las funciones que les asiste encaminadas a optimizar el tránsito vehicular y así poder ser imputada la responsabilidad con ocasión a la **FALLA EN EL SERVICIO** por **OMISIÓN** que ocasionó la tragedia.

El puente vehicular mencionado reiteradamente, ubicado en el kilómetro 10+700 metros vía la Lizama conduce a San Alberto donde ocurrió el fatal siniestro a su vez es de jurisdicción municipal de Sabana de Torres, resultando el mismo un bien de dominio público del Estado municipal (Art. 2340 inc.7 y cctes. del Código Civil), y que a la fecha en que se produjo el trágico accidente este se encontraba abandonado a su suerte sin ejercer ninguna diligencia de mantenimiento, conservación y/o reparación por parte del Ente municipal.

4. DE LA REPARACIÓN DE PERJUICIOS

Según se acredita en el presente asunto, el daño que se le ha imputado a los aquí demandados, se produjo por la muerte del señor **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)** en las circunstancias descritas en el transcurso del proceso, todo lo cual se produjo por desconocimiento al principio de seguridad en la prestación del servicio y, sin duda, ocasiono una afectación moral y material que deber ser indemnizada.

Acerca de los daños causados por la muerte de una persona, resulta necesario *precisar* que con la simple acreditación de la relación de parentesco mediante los respectivos registros civiles de nacimiento, se presume que los parientes cercanos *de una víctima* fatal han sufrido un perjuicio de orden moral; en efecto, la simple acreditación *de tal* circunstancia, para eventos de perjuicios morales reclamados por abuelos, padres, hijos, nietos y hermanos, cuando alguno de estos hubiere fallecido o sufrido una lesión, a partir del contenido del artículo 42 de la Carta Política y de las máximas de la *experiencia*, resulta posible inferir que el peticionario ha sufrido el perjuicio por cuya *reparación* demanda.

Agréguese, simplemente que, es de ordinario, esperable y comprensible, que los seres humanos sientan tristeza, depresión, angustia, miedo y otras afectaciones cuando se produce



la muerte de un familiar cercano; asimismo, la tasación de este perjuicio, de carácter extrapatrimonial, dada su especial naturaleza, no puede ser sino compensatoria, por lo cual, corresponde al juzgador, con fundamento en su prudente juicio, ayudado ahora con sentencia de unificación jurisprudencial, encontrar de manera correcta el valor que corresponda, para cuyo propósito debe tener en cuenta, la naturaleza y la gravedad de la aflicción y de sus secuelas, de conformidad con lo que se encuentra demostrado en el proceso.

En el caso que hoy nos ocupa, según lo ya expresado, puede inferirse que el daño moral sufrido por los familiares del señor **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)** fue de gran intensidad, en atención a las circunstancias en que se produjo su muerte y que quedaron establecidas en esta sentencia, razón por la cual, se impone acceder a al reconocimiento de una indemnización para mis prohijados.

Por ende, debe advertirse y refrendarse que obran en el proceso copia autentica de los respectivos registros civiles de nacimiento de los demandantes y del occiso, los cuales dan cuenta de la relación de parentesco existente entre el señor **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)** y quienes acudieron al proceso en calidad de hermanas.

Así las cosas, su señoría, resulta imperioso atribuirle responsabilidad a **NACION – INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS, CONSORCIO HYCO (J.M.V. INGENIEROS S.A.S. (JMV SAS), COHERPA INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S., CALZADA CONSTRUCCIONES S.A. de C.V. SUCURSAL COLOMBIA), ASEGURADORA AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., NACIONAL DE SEGUROS S.A. COMPAÑÍA DE SEGUROS NACIONALES (NACIONAL DE SEGUROS), CHUBB SEGUROS COLOMBIA S.A., CONSORCIO INTERVIAL RUTA 2 (JOYCO S.A.S., SAITEC S.A. SUCURSAL EN COLOMBIA, SEG, GEOTECNIA Y CONTROL DE CALIDAD S.A.S.)** producto de la asunción de un riesgo no permitido en el ejercicio en su posición de garante, traducida en la *FALLA DEL SERVICIO* en cuanto a la **NEGLIGENCIA U OMISION** como lo fue en el mantenimiento, reparación y supervisión de las obras civiles de uso público que allí se deban ejecutar, velando por el respeto de la vida, la seguridad y la integridad de todos y cada uno de los ciudadanos que hagan uso de estas, con incidencia en la producción del daño-muerte del señor **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)**.

Es menester invocar el principio **IURA NOVIT CURIA** es un principio jurídico del Derecho Procesal que indica que el Juez es conocedor del Derecho, y lo obliga a decidir de acuerdo a las normas legales, aun cuando las partes no hayan expresado la totalidad de los perjuicios en que se fundan sus derechos subjetivos, o hayan invocado normas jurídicas distintas a las que el Juez considera aplicables al caso concreto, de acuerdo a los hechos relatados y a las pruebas ofrecidas, cuyo cargo, si está en manos de los litigantes, siempre sin dictar sentencia sobre hechos no peticionados por las partes. El Juez debe aplicar el derecho, haciendo la calificación jurídica adecuada de los hechos. El Juez según Calamandrei, es servidor de la ley y su fiel intérprete, por supuesto inspirado por otros principios como el de la equidad, pues las leyes son abstractas, y el Juez debe aplicarlas adecuándolas a la situación fáctica a resolver y eligiendo entre ellas, si hay varias, la más adecuada a resolver la cuestión.

5. CONCLUSIÓN

La parte actora en el transcurso del todo el proceso logró acreditar plenamente los elementos que configuran la responsabilidad del Estado, quedando la certeza sobre la falla del servicio en cabeza de las demandados, toda vez que al analizar las pruebas documentales, se puede concluir que se encuentran elementos de convicción

FERNANDO CHAPARRO VALERO

ASESORÍA JURÍDICA A VÍCTIMAS EN ACCIDENTES AÉREOS Y DE TRÁNSITO
CALLE 35 N° 19 – 41 CENTRO INTERNACIONAL DE NEGOCIOS LA TRIADA LOCAL 112 – 113
TEL: 6427373 – CEL: 3133477844 – EMAIL: chaparrojusticia@gmail.com



suficientes para endilgar responsabilidad a los demandados, como quiera que existe plena prueba de la **FALLA DEL SERVICIO** imputable a las entidades demandadas y que fue la causa eficiente de la pérdida del señor **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)**.

Entonces se concluye que los elementos de prueba permiten concluir el nexo de causalidad entre la falla y el daño; adicionalmente, existe certeza de que el estado de la vía fue la causa eficiente del daño.

Por las presentes consideraciones solicito a su Señoría con el debido respeto se declaren prósperas las pretensiones de la Presente acción para lograr hacer justicia por la muerte del señor **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)**, Solicito al Despacho la emisión de una sentencia favorable a las pretensiones de la demanda, toda vez que se encuentra debidamente demostrado al interior del expediente, que los daños padecidos por el señor **OSCAR STID PINTO MORENO (Q.E.P.D.)**, deben ser resarcidos por los aquí demandados.

Cordialmente,



FERNANDO CHAPARRO VALERO.
C.C. N° 91.283.066 de B/manga.
T.P. N° 149.125 del C.S. de la J.