

Montería, 23 de marzo de 2023.

**JUZGADO SEGUNDO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO JUDICIAL DE MONTERÍA**

adm02mon@cendoj.ramajudicial.gov.co

E. S. D.

**Referencia:** Radicado: 230013333002202200151  
Clase: Reparación directa.  
Demandante: Orfady del Rosario Valencia Cárdenas y otros.  
Demandados: Nación – Ministerio de Transporte y otros.

**ASUNTO:** Contestación de la demanda.

**GLORIA PATRICIA GARCIA RUIZ**, mayor de edad y residente en Montería, identificada con la cédula de ciudadanía número 31.935.038 de Cali y portadora de la Tarjeta Profesional número 122.501 del Consejo Superior de la Judicatura, obrando en calidad de **REPRESENTANTE LEGAL PARA ASUNTOS JUDICIALES, LABORALES Y ADMINISTRATIVOS** de la **CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S.**, identificada con NIT 900.894.996-0, por medio del presente escrito me permito me permito contestar la demanda y realizar una serie de pronunciamientos de cara al medio de control de la referencia, así:

**I. DEL ALCANCE Y CONDICIONES TÉCNICAS EJECUTADAS POR LA SOCIEDAD.**

Previo a la oposición de los hechos y pretensiones de la demanda, es pertinente informar al Despacho que la sociedad Concesión Ruta al Mar S.A.S., es una sociedad mercantil del tipo de las sociedades por acciones simplificadas, constituida con el objeto único de suscribir y ejecutar el Contrato de Concesión bajo el esquema de asociación público privada (APP) en los términos de la ley 1508 de 2012, derivado del acto de adjudicación del proceso VJ-VE-APP-IPV-006-201, que profiera la Agencia Nacional de Infraestructura y cuyo objeto es *“Construcción, Mejoramiento, Operación y Mantenimiento y Reversión del sistema vial para la conexión de los Departamentos Antioquia – Bolívar”*, de conformidad con el Contrato de Concesión, sus anexos, adendas, sus apéndices y demás documentos que hagan parte del proyecto.

Que la constitución de la sociedad se origina el 14 de septiembre de 2015, como consecuencia de la adjudicación del Contrato bajo esquema de APP N° 016 de 2015 mediante Resolución 1597 del 17 de septiembre de 2015 y el contrato se suscribe el 14 de octubre de 2015, entre la Concesión Ruta Al Mar S.A.S. y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI –.

Igualmente, es importante señalar que el desarrollo general del proyecto se encuentra en el esquema de las Alianzas Público-Privadas – APP, la cual no requirió del desembolso de recursos públicos y se enmarca dentro de los lineamientos contenidos en el Contrato de Concesión número 016 del 2015, cuyo objeto es la Construcción, Mejoramiento, Operación y Mantenimiento y Reversión del sistema vial para la conexión de los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar, conocido como Proyecto Vial Antioquia – Bolívar.

De conformidad con lo previsto en la Sección 2.1 Contrato Parte General, el Apéndice Técnico 1 contiene el alcance y las condiciones técnicas que rigen el Proyecto. Así pues, la aplicación dicho Apéndice deber ser efectuada en concordancia con lo establecido en la Parte General y Especial del Contrato bajo esquema de APP N° 016 de 2015. Donde en el numeral 2.5, del Capítulo II, del



Apéndice Técnico 1, modificado a través de distintos otrosíes, siendo el último de estos, el Otrosí No. 16, a través del cual se delimitan Alcance de las Unidades Funcionales, aclarando las características mínimas o máximas –según corresponda a cada una– con las cuales debe cumplir el Proyecto, así:

**“CLÁUSULA CUARTA. APÉNDICE TÉCNICO 1 DEL CONTRATO:** Modificar las siguientes Secciones del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión No. 016 de 2015, las cuales quedarán de la siguiente manera:

**3.1. Unidades Funcionales del Proyecto:** Modificar la Sección 2.4 (a), Tabla 1, del Apéndice Técnico 1, la cual queda de la siguiente manera:

**2.4 Unidades Funcionales del Proyecto**

(a) El Proyecto se encuentra dividido en las siguientes Unidades Funcionales:

**Tabla 1 – Unidades Funcionales del Proyecto**

| Unidad Funcional Integral (UFI) | Subsector | Origen (nombre, abscisa, coordenadas)                                | Destino (nombre, abscisa, coordenadas)                               | Longitud aproximada origen destino (1) | Intervención prevista           | Observación                                              |
|---------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------------------------|
| UFI1                            | 1         | Caucasia<br>PR 03+350<br>X=872749.4848<br>Y=1376644.9338             | Planeta Rica<br>PR 62+000<br>X= 835288.212<br>Y=1418729.525          | 58,6                                   | Mejoramiento                    | No incluye Intervención en Puente sobre el Rio San Jorge |
| UFI2                            | 1         | Cereté<br>PR 10+764<br>X=809954.897<br>Y=1477055.6749                | Lorica<br>PR 48+222<br>X=809162.8472<br>Y=1512218.1258               | 37                                     | Construcción de Segunda Calzada |                                                          |
| UFI3                            | 1         | Variante Planeta Rica PK 00+000<br>X= 835343.6967<br>Y=1418662.4600  | Variante Planeta Rica PK 4+530<br>X=834978.3088<br>Y=1423013.7133    | 4.5                                    | Construcción                    |                                                          |
|                                 | 2         | El 15<br>PK 00+000<br>X=813309.6020<br>Y=1447861.9930                | Vía El 15 –Sn Carlos<br>PK 10+000<br>X=819584.5183<br>Y=1455320.3397 | 10                                     | Mejoramiento                    |                                                          |
|                                 | 3         | Vía El 15 –Sn Carlos<br>PK 10+000<br>X=819584.5183<br>Y=1455320.3397 | San Carlos<br>PK 22+500<br>X=820944.9797<br>Y=1467169.3538           | 12.5                                   | Construcción                    |                                                          |
|                                 | 4         | San Carlos<br>PK 22+500<br>X=820944.9797<br>Y=1467169.3538           | Cereté<br>PK 31+990<br>X=816366.3359<br>Y=1474923.7743               | 9.5                                    | Mejoramiento                    |                                                          |



| Unidad Funcional Integral (UFI) | Subsector | Origen (nombre, abscisa, coordenadas)                               | Destino (nombre, abscisa, coordenadas)                          | Longitud aproximada origen destino (1)                  | Intervención prevista     | Observación                                   |                                                                                                              |
|---------------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                 | 5         | Variante Cereté<br>PK 00+000<br>X=814682.1199<br>Y=1475002.3657     | Variante Cereté<br>PK 05+600<br>X=809954.897<br>Y=1477055.6749  | 5.6                                                     | Construcción              |                                               |                                                                                                              |
| UFI4 <sup>(1)</sup>             | 1         | Montería<br>PR 49+500<br>X=1130171.196<br>Y=1459766.468             | Planeta Rica<br>PR 0+000<br>X=834980.9672<br>Y=1423019.543      | 49.5                                                    | Operación y Mantenimiento | Calzada Derecha sector entre Montería y El 15 |                                                                                                              |
|                                 | 2         | Montería<br>PR 49+731<br>X=1130171.196<br>Y=1459766.468             | El 15<br>PR 34+950<br>X=1143183.515<br>Y=1448114.253            | 15                                                      | Operación y Mantenimiento | Calzada Izquierda                             |                                                                                                              |
| UFI5 <sup>(1)</sup>             | 1         | Puerto Rey (Arboletes ) PR 00+000<br>X=1073036,020<br>Y=1474343,431 | Montería<br>PR 63+340<br>X=1130171.196<br>Y=1459766.468         | 63.5                                                    | Operación y Mantenimiento |                                               |                                                                                                              |
|                                 | 2         | Santa Lucía<br>PK 00+000<br>X=1114600.696<br>Y=1470297.687          | San Pelayo<br>PK 26+000<br>X=1134376.253<br>Y=1482406.161       | 26                                                      | Operación y Mantenimiento |                                               |                                                                                                              |
| UFI6                            | 1         | Cereté<br>PR 10+764<br>X=809954.897<br>Y=1477055.6749               | Lorica<br>PR 48+222<br>X=809162.8472<br>Y=1512218.1258          | 37                                                      | Mejoramiento              |                                               |                                                                                                              |
|                                 | 2         | Lorica<br>PR 5+847<br>X=808953.6961<br>Y=1518449.6188               | Coveñas<br>PR 23+309<br>X=819426.4895<br>Y=1531439.9867         | 17                                                      | Mejoramiento              |                                               |                                                                                                              |
|                                 | 3         | 1                                                                   | Coveñas<br>PR 41+440<br>X=832183.7456<br>Y=1539208.5600         | Tolú<br>PR 43+355<br>X=833092.7925<br>Y=1540876.9826    | 1.9                       | Mejoramiento                                  | Tramo definido según Otrosí No. 14                                                                           |
|                                 |           | 2                                                                   | Coveñas<br>PR 35+000                                            | Coveñas<br>PR 41+440<br>X=832183.7456<br>Y=1539208.5600 | 6.44                      | Rehabilitación                                | Se adiciona al alcance del Contrato, con Alcance de Rehabilitación, y Operación y Mantenimiento por 10 años. |
|                                 |           | 3                                                                   | Tolú<br>PR 43+355<br>X=833092.7925<br>Y=1540876.9826            | Tolú<br>PR 49+300                                       | 5.945                     | Puesta a Punto                                |                                                                                                              |
| UFI7                            | 1         | Variante Lorica<br>PR 00+000<br>X=809162.8472<br>Y=1512218.1258     | Variante Lorica<br>PR 07+779<br>X=808953.6961<br>Y=1518449.6188 | 7.8                                                     | Construcción              |                                               |                                                                                                              |



| Unidad Funcional Integral (UFI) | Subsector | Origen (nombre, abscisa, coordenadas)                            | Destino (nombre, abscisa, coordenadas)                           | Longitud aproximada origen destino (1) | Intervención prevista | Observación |
|---------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------|-------------|
|                                 | 2         | Variante Coveñas<br>PK 00+000<br>X=819426.4895<br>Y=1531439.9867 | Variante Coveñas<br>PK 21+550<br>X=832183.7456<br>Y=1539208.5600 | 21.6                                   | Construcción          |             |
|                                 | 3         | Tolú<br>PK 00+000<br>X=833092.7925<br>Y=1540876.9826             | Pueblito<br>PK27+950<br>X=847524.4634<br>Y= 559720.0437          | 28                                     | Construcción          |             |
| UFI8                            | 1         | Tolú<br>PR 49+453<br>X=835904.4824<br>Y=1544985.2296             | Tolú Viejo<br>PR 65+937<br>X=849784.6192<br>Y=1537371.0792       | 16.5                                   | Mejoramiento          |             |
|                                 | 2         | Pueblito<br>PR 93+683<br>X=847524.4634<br>Y=1559720.0437         | San Onofre<br>PR 104+820<br>X=841646.0864<br>Y=1569449.4135      | 11.2                                   | Mejoramiento          |             |
|                                 | 3         | San Onofre<br>PR 0+023<br>X=841646.0864<br>Y=1569449.4135        | Cruz del Viso<br>PR 59+352<br>X=872277.777<br>Y=1612725.206      | 59.3                                   | Mejoramiento          |             |

*Parágrafo: Las intervenciones correspondientes a los subsectores 6.3.2 y 6.3.3, incorporados con este Otrosí, los cuales serán entregados al Concesionario mediante Acta una vez sean recibidos por la ANI de parte del INVIAS. Estas se iniciarán una vez se cuente con la Resolución del Ministerio de Transporte que dé lugar al inicio de la construcción de la Estación de Peaje Caimanera de conformidad con lo previsto en el Otrosí No. 14, y para el caso del subsector 6.3.2 su operación contempla un plazo de diez (10) años contados desde la fecha de terminación de las intervenciones aquí definidas según fecha del acta terminación o recibo respectiva.*

De acuerdo con lo previsto en los apartes del Apéndice Técnico 1, transcritos anteriormente, en jurisdicción del Municipio de San Pelayo, mi representada tiene a cargo tres (3) tramos viales, que corresponden a la Unidad Funcional 5, Subsector 2 (UF5.2), la Unidad Funcional 2, Subsector 1 (UF 2 o UF 2.1), y la Unidad Funcional 6, Subsector 1 (UF 6.1).

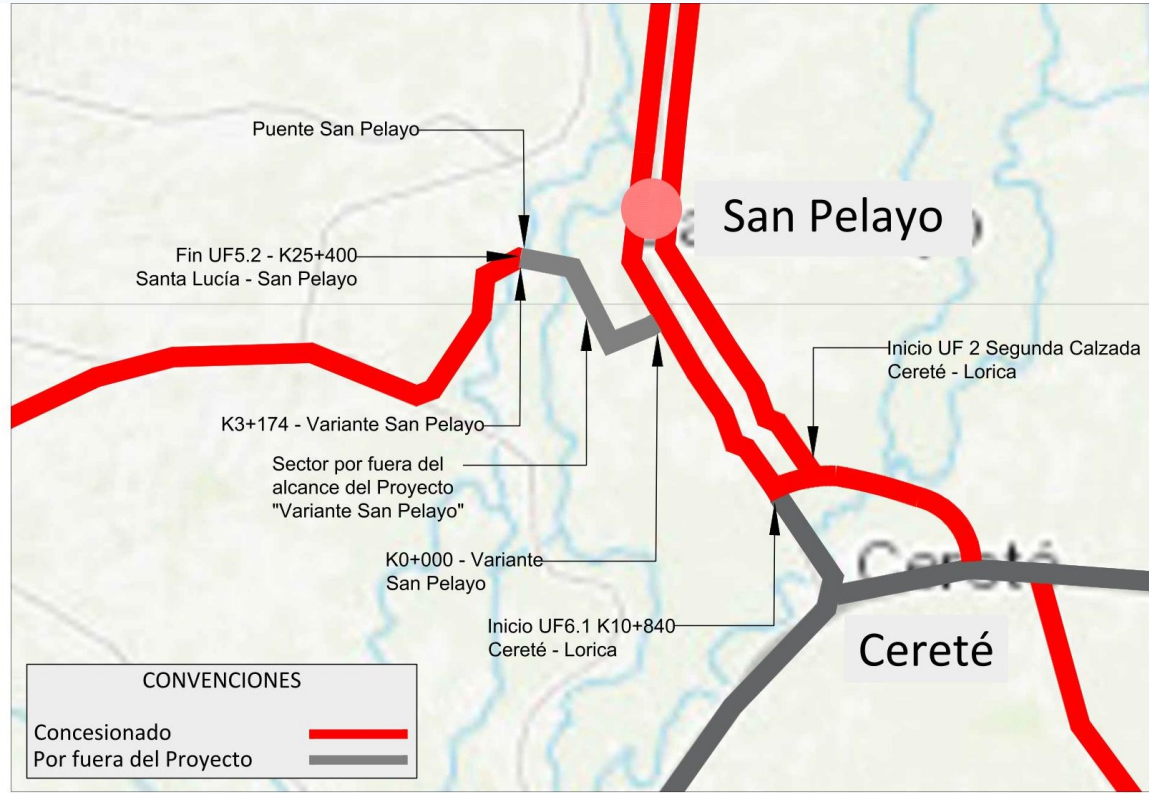
En ese orden, estos tramos viales son:

**UF 5.2:** Santa Lucía – San Pelayo, entre los PR 00+000 y el PR 25+400 (Hasta inmediatamente antes del puente sobre el río Sinú, en sentido Santa Lucía San Pelayo).

**UF 2.1 o UF 2:** Segunda Calzada Cereté – Lorica

**UF 6.1:** Vía existente entre Cereté y Lorica

Para mejor entendimiento, en el diagrama que se ve a continuación, se distinguen las vías afectas al contrato de concesión 016 de 2015 (color rojo), de las no incluidas en este (color gris).


**Ilustración 1**

En este punto, es imperativo aclarar que no toda la vía existente entre la vereda Santa Lucía del municipio de Montería y el municipio de San Pelayo se encuentra afecta al contrato de concesión 016 de 2015.

Como se puede ver en la **Ilustración 1**, anterior, y como se puede extraer de la tabla ubicada en la Sección 2.4 (a), del Apéndice Técnico 1, la vía entre la vereda Santa Lucía del municipio de Montería y el municipio de San Pelayo se fracciona en dos partes, así:

1. **Variante San Pelayo**, la cual discurre entre el K0+000 al K3+174<sup>1</sup>, es decir, inicia en el municipio de San Pelayo y finaliza hasta antes de llegar al puente sobre el río Sinú de este mismo municipio, en sentido San Pelayo – Santa Lucía.
2. **Unidad Funcional 5.2 (vía entre Santa Lucía – San Pelayo)**, la cual discurre entre los PR 00+000 y el PR 25+400<sup>2</sup> (Hasta inmediatamente antes del puente sobre el río Sinú, en sentido Santa Lucía - San Pelayo)

En este orden reiteramos que, para el caso de la vía que comunica la vereda Santa Lucía del municipio de Montería y el municipio de San Pelayo, solamente se recibió por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura el tramo comprendido entre los PR 00+000 y el PR 25+400 del Tramo Santa Lucía - San Pelayo. Este tramo fue recibido para su operación y mantenimiento de acuerdo

<sup>1</sup> Para esta vía, el K 0+000, se contabiliza a partir el municipio de San Pelayo, en sentido San Pelayo - vereda Santa Lucía.

<sup>2</sup> Para esta vía, el PR 0+000, se contabiliza a partir de la vereda Santa Lucía del municipio de Montería, en sentido vereda Santa Lucía - San Pelayo.



con el Acta de Entrega con fecha del 23/08/2017, y lo establecido en la cláusula quinta de dicha acta que se anexa.

No corre la misma suerte el sector denominado como Variante San Pelayo comprendida, como ya se dijo, entre el K0+000 al K3+174, pues se conoce que mediante acta de diecisiete (17) de octubre de 2018, se suscribió el Acta de reversión y entrega de la sociedad Vías de las Américas S.A.S, a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI - y de ésta a la Alcaldía de San Pelayo., de la infraestructura vial y de los bienes destinados al Contrato de Concesión N° 008 de 2010, correspondiente al Tramo Santa Lucía - San Pelayo Sector Variante San Pelayo, del 25+720 (K0+000) al K28+854 (K3+134), dejando constancia de lo siguiente:

**DEJAN CONSTANCIA DE:**

**PRIMERO:** VIAS DE LAS AMERICAS S.A.S., procede a realizar la reversión y entrega real y material a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI de la infraestructura vial del Tramo vial de la vía terciaria que une al barrio El Caño (margen derecha del Río Sinú), cruzando por el barrio El Pepo y conecta con la troncal Cerete – Lorica Ruta 2103 (Barrio Jose Antonio Galán) de la Red a cargo del MUNICIPIO con el fin de realizar las actividades de obras necesarias, para el mejoramiento del corredor comprendido del K00+000 iniciando en la salida del puente metálico sobre el Río Sinú con coordenadas Norte: 1482273,39; Este: 1134648,11 que conecta con la vía Cerete – Lorica Ruta 2103 y finaliza en el K3+174 exactamente en el empalme con la ruta 2103 Cerete – Lorica con coordenadas Norte: 1481562,42; Este: 1137143,75, intervenida a nivel de mejoramiento, a través del Contrato No. 008 de 2010.

**QUINTO:** La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, procede de manera simultánea a realizar la entrega real y material al representante de la ALCALDIA DE SAN PELAYO., con todas las obras que lo conforman y en el estado en que se encuentra, la infraestructura vial del Tramo Santa Lucía – San Pelayo Sector Variante San Pelayo del 25+720(K0+000) al K28+854(K3+134) que fue recibida de la sociedad VIAS DE LAS AMÉRICAS S.A.S., cuya entrega y recibo se formaliza mediante la presente Acta.

Se debe aclarar que la sociedad Vías de las Américas S.A.S. revirtió la Variante San Pelayo a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, y esta a su vez la entregó a la Alcaldía de San Pelayo. Además, es importante mencionar que la sociedad Vías de las Américas S.A.S. liquidó el contrato de Concesión No. 008 de 2010 el 09 de marzo de 2022, de acuerdo con el acta de liquidación anexa, que igualmente puede ser descargada en la página web del SECOP <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=09-1-49664>. Dicha acta nuevamente confirma que la Variante San Pelayo fue revertida a la ANI y esta, a su vez realizó la entrega al municipio de San Pelayo, conforme se ve en el acta de 17 de octubre de 2018.

## I.I. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LOS HECHOS DE LA DEMANDA.

**Al hecho PRIMERO:** No es un hecho, se trata de una transcripción literal que hace el abogado de la parte demandante de la página web [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org). Este sitio web es una enciclopedia en línea que se compone de artículos escritos y editados por usuarios de todo el mundo. La mayoría de los artículos de Wikipedia son redactados de forma colaborativa, lo que significa que cualquier persona puede crear o editar un artículo. Es importante tener en cuenta que la exactitud y la confiabilidad de la información en Wikipedia pueden variar y caer en errores. El enunciado propuesto en el hecho se encuentra exactamente en el siguiente enlace:

[https://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADas\\_4G\\_\(Colombia\)#cite\\_note-ANI4G2014-3](https://es.wikipedia.org/wiki/V%C3%ADas_4G_(Colombia)#cite_note-ANI4G2014-3)

**Al hecho SEGUNDO:** No es un hecho, no obstante se aclara que la sociedad Concesión Ruta al Mar S.A.S., es una sociedad mercantil del tipo de las sociedades por acciones simplificadas, constituida con el objeto único de suscribir y ejecutar el Contrato de Concesión bajo esquema de APP N° 016 de 2015, en los términos de la ley 1508 de 2012, derivado del acto de adjudicación del proceso VJ-VE-APP-IPV-006-201, que profiera la Agencia Nacional de Infraestructura y cuyo objeto es *“Construcción, Mejoramiento, Operación y Mantenimiento y Reversión del sistema vial para la conexión de los Departamentos Antioquía – Bolívar”*, de conformidad con el Contrato de Concesión, sus anexos, adendas, sus apéndices y demás documentos que hagan parte del proyecto.

Según el contrato, el Apéndice Técnico 1 establece el alcance y las condiciones técnicas del proyecto, y debe ser aplicado en concordancia con la Parte General y Especial del Contrato bajo el esquema de APP N° 016 de 2015. El numeral 2.5 del Capítulo II del Apéndice Técnico 1 ha sido modificado a través de distintos otrosíes, siendo el último el Otrosí No. 16, que delimita el alcance de las unidades funcionales y aclara las características mínimas o máximas que debe cumplir el proyecto, y que son los que exponen en el primer acápite de esta contestación de la demanda, denominado *“DEL ALCANCE Y CONDICIONES TÉCNICAS EJECUTADAS POR LA SOCIEDAD”*.

**Al hecho TERCERO:** Este hecho contiene varios postulados que merecen pronunciamiento independiente.

No es cierto que la totalidad de la infraestructura que compone la *“la intersección vial entre los municipios de Loricá, Cereté y San Pelayo, ubicado en el km. 16 de la vía Montería –Loricá”* se encuentre dentro de las vías concesionadas a mi representada, como lo expone el demandante, hecho que constituye es una imprecisión.

Frente al particular, cabe aclarar que en la intersección vial que menciona el demandante confluyen las siguientes vías, así:

1. Variante San Pelayo
2. UF 6.1 – vía existente Cereté Loricá



**Ilustración 2**

Así las cosas, no es cierto la intersección que menciona el demandante sea, en su totalidad, un tramo vial concesionado a mi representada, sino que en ella confluyen la Variante San Pelayo y la UF 6.1 - vía existente Cereté Loricá, como se ve en el diagrama anterior.



Ahora bien, como explicó en el acápite anterior, para el caso de la Variante San Pelayo, sitio por el cual transitaba el señor ALEJANDRO VALENCIA VÁSQUEZ al momento del siniestro, se tiene que, a los diecisiete (17) días del mes de octubre de 2018, se suscribió Acta de reversión y entrega de la sociedad Vías de las Américas S.A.S, a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI - y de ésta al municipio de San Pelayo, de la infraestructura vial y de los bienes destinados al Contrato de Concesión N° 008 de 2010, correspondiente al Tramo Santa Lucía - San Pelayo Sector Variante San Pelayo, del 25+720 (K0+000) al K28+854 (K3+134).

Es importante aclarar que la Variante San Pelayo, que se refiere al sector vial de aproximadamente 4.3 kilómetros de longitud inicia en el Puente metálico que atraviesa el río Sinú hasta la salida a la vía Cereté - Loricá, NO forma parte del corredor concesionado tal como se indica en el acta previamente mencionada. Por lo tanto, su administración, operación, mantenimiento y señalización son responsabilidad exclusiva del municipio de San Pelayo. En ese orden, no es cierto que la intersección de la que habla la parte demandante NO está completamente incluida en el alcance del contrato, como se puede apreciar en la ilustración 2., anterior.

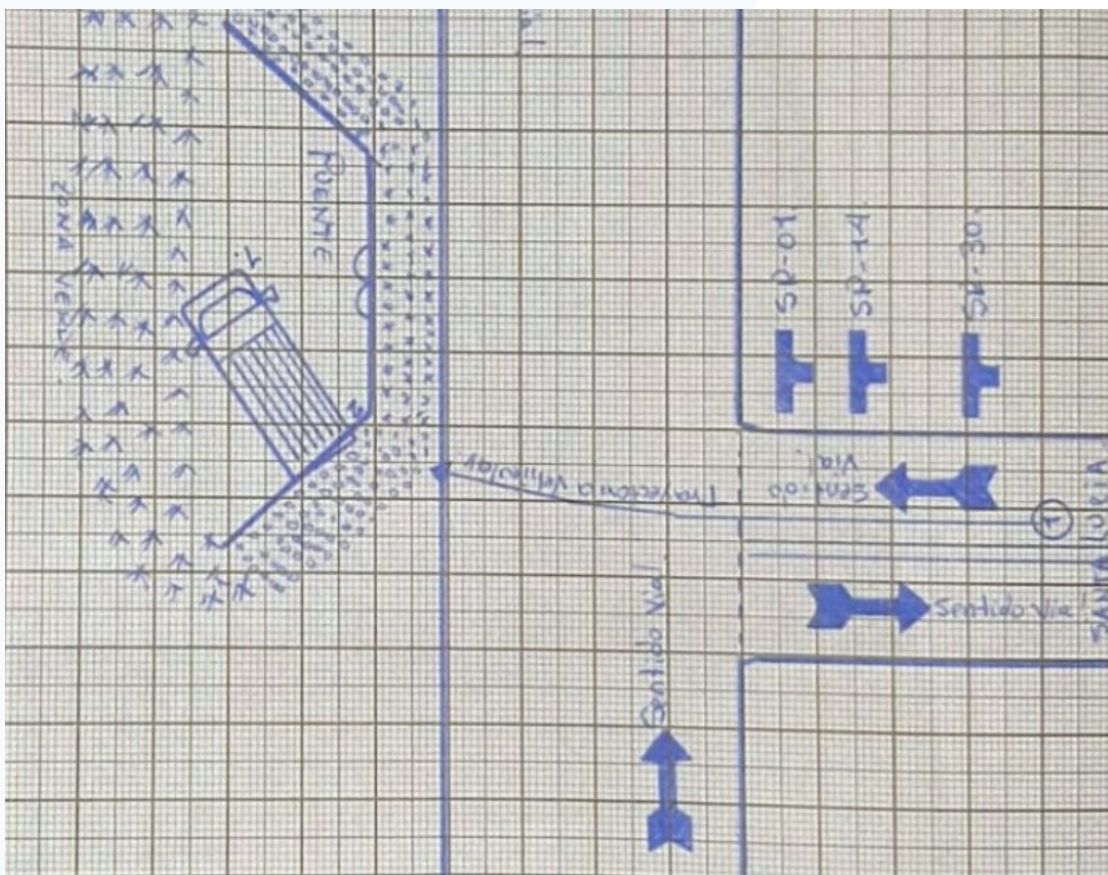
De otra parte, no me constan las afirmaciones respecto a las calificaciones y tablas que realizaría el INVIAS, traídas a colación por el demandante, pues están fuera del ámbito de conocimiento de la parte que represento. Por lo tanto, nos basaremos en lo que se demuestre en el proceso.

Lo anterior, sin perjuicio de que no se prueba de forma eficiente que esta tabla que se acompaña haya sido efectivamente elaborada por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

**Al hecho CUARTO:** No es cierto, según versiones de testigos del lugar, y lo que descrito e ilustrado en el Informe Policial de Accidente de Tránsito No. C001092703 elaborado por la Autoridad de Tránsito que atendió el siniestro vial. En el numeral 11 de dicho informe es atribuida la hipótesis de causación 131 *“Salirse de la Calzada”* al conductor del vehículo de placas SND458, identificado como Alejandro Valencia Vásquez.

Se puede evidenciar que Alejandro Valencia Vásquez, se dirigía en un camión en sentido Santa Lucía - San Pelayo, al llegar a la intersección por causas desconocidas no atendió las señales de tránsito (PARE) dispuestas en el sitio donde finaliza la Variante San Pelayo, continuando derecho, cruzando la vía Cereté – Loricá, se saliendo de la vía, pierde el control y termina volcado. Debido al fuerte impacto fallece en el lugar de los hechos.

Es importante reiterar que la vía por la que venía transitando el señor Valencia Vásquez corresponde a la Variante San Pelayo, que es un sector vial de aproximadamente 4.3 kilómetros de longitud que abarca desde el Puente metálico que cruza el río Sinú hasta la salida a la vía Cereté - Loricá. Es crucial destacar que dicha vía NO forma parte del corredor concesionado, de acuerdo con las actas de entrega con fecha del 23/08/2017 y 17/10/2018. Es significativo aclarar esta información porque es sumamente relevante para determinar aspectos como el alcance del Contrato bajo el esquema de APP N° 016 de 201 en concordancia con el Acta de Entrega de fecha 23/08/2017 y responsabilidad en el caso de litigio. Mírese que en el IPAT No. C001092703, se observa el sentido en que transitaba el señor Valencia Vásquez, así:



**Ilustración No. 3:** En esta se evidencia el sentido en que transitaba el camión y la señalización que no atendió.

El informe en comento registra en su numeral 7.6 y 7.7, el buen estado tanto de la vía y la señalización vertical instalada para la fecha de ocurrencia del hecho, tanto en la Variante San Pelayo, a cargo exclusivamente del municipio de San Pelayo; como en la vía Cereté - Loricá a la altura del PR 16+050 y que corresponde a la Unidad Funcional Integral 6, Subsector 1 del Proyecto Vial Conexión Antioquia – Bolívar.

Entendiendo y analizando el IPAT No. C001092703 y su croquis, se extrae lo siguiente:

- El accidente se divide en dos etapas: la primera es cuando el conductor manejaba sobre la vía no concesionada, sin advertir la señalización (PARE) que allí se encontraba, y la segunda es la posición final del vehículo después de haber sobrepasado la señalización.
- Que el vehículo haya quedado ubicado sobre el PR 16+050 de la Unidad Funcional Integral 6, Subsector 1 del Proyecto Vial Conexión Antioquia – Bolívar, se debió al resultado de una combinación de factores, incluyendo la falta de atención del conductor a la señalización de la vía, así como la velocidad y trayectoria que traía el vehículo.

Entonces, para clarificar el asunto, la falta de precaución del conductor, combinada con la trayectoria y la velocidad del vehículo, llevó a que el conductor no se percatara de la señal de PARE que existía en la vía no concesionada. Como resultado, el vehículo que venía sobre una vía no concesionada y señalizada, cruzó la vía concesionada a mi mandante y terminó posicionado sobre ella, no queriendo

decir que, por haber terminado en ese punto, sea mi representada quien deba responder por la imprudencia y culpa exclusiva del conductor.

**Al hecho QUINTO:** No me constan las afirmaciones del demandante, por lo tanto, nos basaremos en lo que se demuestre en el proceso.

**Al hecho SEXTO:** Este hecho contiene varios postulados que merecen pronunciamiento independiente.

No es cierto que la vía y la intersección se encontraban sin la debida señalización, pues el informe en comento en sus numerales 7.6 y 7.7, registra el buen estado tanto de la vía y la señalización vertical instalada para la fecha de ocurrencia del hecho, tanto en la Variante San Pelayo, que no hace parte del corredor vial concesionado por mi mandante, de acuerdo con las actas de entrega con fecha del 23/08/2017 y 17/10/ 2018; como en la vía Cereté - Loricá a la altura del PR 16+050 y que corresponde a la Unidad Funcional Integral 6, Subsector 1 del Proyecto Vial Conexión Antioquia – Bolívar.

Respecto del sector vial denominado “Variante San Pelayo”, es necesario destacar el siguiente estado de la señalización vertical y horizontal para la fecha de ocurrencia del accidente, el cual consta en las imágenes aportadas por el convocante y las que a continuación se exhiben:

**6.1. Registro fotográfico de la VARIANTE SAN PELAYO, vía NO concesionada en el punto inmediatamente anterior al sitio donde se intercepta con la vía concesionada. En este punto se evidencia la existencia de señales de tránsito que el señor Valencia Vásquez no respetó antes de llegar a la intersección:**







**6.2. Registro fotográfico sentido Cereté – Lórica donde se evidencia que existía señalización, no obstante, sobre esta vía el señor Valencia Vásquez no transitaba al momento del accidente:**



El IPAT No. C001092703 se señala al conductor del vehículo de placas SND458, Alejandro Valencia Vásquez, como responsable del accidente atribuyéndole en el numeral 11 de dicho informe, la hipótesis de causación 131 “*Salirse de la Calzada*” y provocando el accidente. También se puede evidenciar en las fotografías que se aportan y en el mismo IPAT que la vía y la señalización estaban en buen estado en el momento del accidente.

Es así como estando en buenas condiciones de señalización, tanto la vía no concesionada como la concesionada, se puede determinar que fue la conducta negligente del señor Valencia Vásquez,



quien, al no respetar la señalización de tránsito, es él quien tiene culpa exclusiva de las consecuencias del accidente y no mi representada, pues ésta no participó en el hecho dañoso y los demandantes no logran probar las condiciones del accidente de la forma que lo indican. Ahora bien, teniendo completamente probado que la vía estaba debidamente señalizada y que el conductor no la respetó, se deben considerar los posibles factores por los cuales esta persona inadvirtió la señalización, que pudieron haber influido en su comportamiento al volante y en su irrespeto a la señalización, como:

1. **Hora en la que realizaba el tránsito:** la hora de ocurrencia de los hechos fue 23:20, hora en la que la visibilidad pende exclusivamente de las luces con las que cuenta el vehículo.
2. **Condiciones de dispositivos de iluminación del vehículo:** No se conoce si los dispositivos con los que contaba el vehículo iluminaban de manera suficiente para percatarse de la señalización dispuesta en la vía.
3. **Fatiga:** Dado que el accidente ocurrió a las 23:20 horas, es posible que el conductor estuviera cansado o fatigado después de un largo día de conducción o trabajo, lo que podría haber afectado su capacidad para mantener la atención y respetar la señalización en la vía.
4. **Condiciones personales:** Factores como la distracción, el consumo de alcohol o drogas, y otras condiciones personales pueden haber influido en la capacidad de Alejandro Valencia Vásquez para seguir las normas de tránsito y respetar la señalización.

La Concesión Ruta al Mar S.A.S. no puede ser considerada responsable del accidente ocurrido. La culpa recae exclusivamente en el conductor del vehículo involucrado, quien no respetó las señalizaciones de tráfico y, por lo tanto, fue el causante del accidente.

Además, como ya se ha dicho, el tramo vial por el cual transitaba el señor Valencia Vásquez, llamado "Variante San Pelayo", estaba adecuadamente señalizado y era responsabilidad no recae la responsabilidad de señalizarla conforme al acta de entrega con fecha del 23/08/2017.

Lo anterior se ajusta al alcance del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2017, que se complementa respecto a la Unidad Funcional Integral 5 Subsector 2, en los PR 00+000 al 25+400 del Tramo Santa Lucía - San Pelayo, con las Actas de Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018. Por lo tanto, no hay motivos para que la Concesión Ruta al Mar S.A.S. asuma la responsabilidad de reparar los daños ocasionados por el accidente.

Es importante aclarar que no son verdaderas las interpretaciones y transcripciones incompletas del Contrato de Concesión presentadas por el apoderado de la parte demandante. Esto busca confundir y desviar la atención de la discusión hacia temas que no son relevantes en este caso en particular. Como ya se ha mencionado, la Unidad Funcional Integral 5 Subsector 2 sólo comprende los PR 00+000 al 25+400 del Tramo Santa Lucía - San Pelayo, según el Acta de Entrega del 23/08/2017, excluyendo la Variante San Pelayo, un sector vial de aproximadamente 4.3 kilómetros de longitud que abarca desde el Puente metálico que cruza el río Sinú hasta la salida a la vía Cereté - Loricá, que también estaba debidamente señalizada.

Por lo tanto, la discusión no debe centrarse en los aspectos contractuales mencionados por el apoderado de los demandantes, los cuales mi representada ha cumplido debidamente. En cambio, el foco debe estar en la negligencia del conductor del vehículo implicado en el accidente, quien manejaba su vehículo en el tramo vial que se extiende desde el Puente Metálico que cruza el río Sinú hasta la salida a la vía Cereté - Loricá, recordando que la administración de este tramo vial no estaba a cargo de mi representada sino del Municipio de San Pelayo, conforme a las Actas de Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018.



**Al hecho SÉPTIMO:** No es cierto, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI no es responsable de los daños deprecados en la demanda, por ser la suscriptora del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2017, pues conforme al Acta de Entrega del 23/08/2017, de la Unidad Funcional Integral 5 Subsector 2 sólo comprende los PR 00+000 al 25+400 del Tramo Santa Lucía - San Pelayo, se excluye la Variante San Pelayo, un el sector vial de aproximadamente 4.3 kilómetros de longitud que abarca desde el Puente metálico que cruza el río Sinú hasta la salida a la vía Cereté - Lorica, que también estaba debidamente señalizada y en la actualidad es responsabilidad del Municipio de San Pelayo.

Sin perjuicio de lo anterior, si se llegara a determinarse que la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI es responsable del siniestro presentado en la Variante San Pelayo, sector vial de aproximadamente 4.3 kilómetros de longitud que va desde el Puente metálico que cruza el río Sinú hasta la salida a la vía Cereté - Lorica, donde transitaba el señor Valencia Vásquez, sería en virtud de lo previsto en el acta de entrega de diecisiete (17) de octubre de 2018, en la cual la sociedad Vías de las Américas S.A.S, entrega a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI - y de ésta a la Alcaldía de San Pelayo., la infraestructura vial y de los bienes destinados al Contrato de Concesión N° 008 de 2010, correspondientes al Tramo Santa Lucía - San Pelayo Sector Variante San Pelayo, del 25+720 (K0+000) al K28+854 (K3+134), dejando constancia de lo siguiente:

DEJAN CONSTANCIA DE:

**PRIMERO:** VIAS DE LAS AMERICAS S.A.S., procede a realizar la reversión y entrega real y material a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI de la infraestructura vial del Tramo vial de la vía terciaria que une al barrio El Caño (margen derecha del Río Sinú), cruzando por el barrio El Pepo y conecta con la troncal Cerete – Lorica Ruta 2103 (Barrio Jose Antonio Galán) de la Red a cargo del **MUNICIPIO** con el fin de realizar las actividades de obras necesarias, para el mejoramiento del corredor comprendido del K00+000 iniciando en la salida del puente metálico sobre el Río Sinú con coordenadas Norte: 1482273,39; Este: 1134648,11 que conecta con la vía Cerete – Lorica Ruta 2103 y finaliza en el K3+174 exactamente en el empalme con la ruta 2103 Cerete – Lorica con coordenadas Norte: 1481562,42; Este: 1137143,75, intervenida a nivel de mejoramiento, a través del Contrato No. 008 de 2010.

**QUINTO:** La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, procede de manera simultánea a realizar la entrega real y material al representante de la **ALCALDIA DE SAN PELAYO.**, con todas las obras que lo conforman y en el estado en que se encuentra, la infraestructura vial del Tramo Santa Lucía – San Pelayo Sector Variante San Pelayo del 25+720(K0+000) al K28+854(K3+134) que fue recibida de la sociedad VIAS DE LAS AMÉRICAS S.A.S., cuya entrega y recibo se formaliza mediante la presente Acta.

Es así como se sustrae de la discusión la responsabilidad solidaria respecto a la Concesión Ruta al Mar S.A.S., por los daños alegados por los demandantes, pues, en primer lugar la culpa recae exclusivamente en el conductor del vehículo involucrado, quien no respetó las señalizaciones de tráfico y, por lo tanto, fue el causante del accidente; y en segundo lugar, el tramo vial por el cual transitaba el señor Valencia Vásquez, llamado "Variante San Pelayo", estaba adecuadamente señalizado y era responsabilidad exclusiva del Municipio de San Pelayo de acuerdo con lo previsto en el acta de diecisiete (17) de octubre de 2018.

**Al hecho OCTAVO:** No es un hecho la afirmación del apoderado de la parte demandante, sino más bien una interpretación subjetiva de normas jurídicas. Sin embargo, es importante señalar que la Concesión Ruta al Mar S.A.S. no tiene ninguna responsabilidad en el accidente, en los términos establecidos en el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2017 y a las Acta de



Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018, y la culpa exclusiva de la víctima que previamente se ha expuesto.

**Al hecho NOVENO:** No es un hecho la afirmación del apoderado de la parte demandante, sino una interpretación subjetiva de normas jurídicas. Sin embargo, es importante señalar que la Concesión Ruta al Mar S.A.S. no tiene ninguna responsabilidad en el accidente, en los términos establecidos en el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2017 y a las Actas de Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018, y la culpa exclusiva de la víctima que previamente se ha expuesto.

**Al hecho DÉCIMO:** No es cierto y no es un hecho la afirmación del apoderado de la parte demandante, sino una interpretación subjetiva de normas jurídicas. Sin embargo, es importante señalar que la Concesión Ruta al Mar S.A.S. no tiene ninguna responsabilidad en el accidente, en los términos establecidos en el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2017 y a las Actas de Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018, y la culpa exclusiva de la víctima que previamente se ha expuesto.

**Al hecho UNDÉCIMO:** No es cierto y no es un hecho la afirmación del apoderado de la parte demandante, sino más bien una interpretación subjetiva de normas jurídicas y hechos que no son relevantes en el caso y que tampoco son probados. Sin embargo, es importante señalar que la Concesión Ruta al Mar S.A.S. no tiene ninguna responsabilidad en el accidente, en los términos establecidos en el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2017 y a las Actas de Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018, y la culpa exclusiva de la víctima que previamente se ha expuesto.

**Al hecho DUODÉCIMO:** No es cierto y no es un hecho la afirmación del apoderado de la parte demandante, sino más bien una interpretación subjetiva de normas jurídicas y hechos que no son relevantes en el caso y que tampoco son probados. Sin embargo, es importante señalar que la Concesión Ruta al Mar S.A.S. no tiene ninguna responsabilidad en el accidente, en los términos establecidos en el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2017 y las Actas de Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018, y la culpa exclusiva de la víctima que previamente se ha expuesto.

**Al hecho DÉCIMO TERCERO:** No es cierto y no es un hecho la afirmación del apoderado de la parte demandante, sino más bien una interpretación subjetiva de normas jurídicas y hechos que no son relevantes en el caso y que tampoco son probados. Sin embargo, es importante señalar que la Concesión Ruta al Mar S.A.S. no tiene ninguna responsabilidad en el accidente, en los términos establecidos en el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2017 y las Actas de Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018, y la culpa exclusiva de la víctima que previamente se ha expuesto.

**Al hecho DÉCIMO CUARTO:** No es un hecho la afirmación del apoderado de la parte demandante, sino más bien una interpretación subjetiva de normas jurídicas y jurisprudencia. Sin embargo, es importante señalar que la Concesión Ruta al Mar S.A.S. no tiene ninguna responsabilidad en el accidente, en los términos establecidos en el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2017 y las Actas de Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018, y la culpa exclusiva de la víctima que previamente se ha expuesto.

**Al hecho DÉCIMO QUINTO:** No es un hecho es una transcripción parcial y sesgada del Informe Policial, donde el abogado de la parte demandante pretende distraer la atención de lo que en el mismo si se señala, como lo es:



N SEÑALIZACIÓN VERTICAL. EL VEHICULO IMPLICADO TRANSITABA EN LA VIA DEL SENTIDO VIAL SANTA LUCIA – SAN PELAYO LA CUAL ES UNA VIA RECTA, PLANA, UNA CALZADA, DOS CARRILES, DOBLE SENTIDO VIAL, CON SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL, CON DOBLE LINEA CONTINUA AMARILLA, CON SEÑALIZACIÓN VERTICAL SR-01 (PARE), SP-14 (DIFURCACION EN T), SR-30 (VELOCIDAD MAXIMA 20KM/H). ESTA VÍA SE CONECTA CON EL TRAMO VIAL MONTERIA-LORICA. EN EL LUGAR DE LOS HECHOS SE ENCONTRO EL SEÑALIZADOR DE BARRERA NUMERO UNO.

Claramente se indicó que la señalización vertical instalada para la fecha de ocurrencia del hecho, tanto en la Variante San Pelayo, a cargo exclusivamente de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, por lo que la falta de precaución del conductor, combinada con la trayectoria y el exceso de velocidad del vehículo (recordemos que en el sitio debía transitar a máximo 20Km/h), llevó a que el conductor no se percatara de la señal de PARE que existía en la vía no concesionada. Como resultado, el vehículo que venía sobre una vía no concesionada y señalizada cruzó la vía concesionada por mi mandante y terminó posicionado sobre ella, no queriendo decir que, por haber terminado en ese punto, sea mi representada quien deba responder por la imprudencia y culpa exclusiva del conductor.

Las otras afirmaciones hechas por el apoderado de la parte demandante en este caso son subjetivas y especulativas, y carecen de pruebas que las respalden. Sin embargo, es importante señalar que la Concesión Ruta al Mar S.A.S. no tiene ninguna responsabilidad en el accidente, en los términos establecidos en el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2017 y las Actas de Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018, y la culpa exclusiva de la víctima que previamente se ha expuesto.

**Al hecho DÉCIMO SEXTO:** No es cierto, no existe nexo causal entre el daño sufrido por el señor Valencia Vásquez y las actuaciones de mi representada, pues, en primer lugar, existe culpa exclusiva de la víctima, conforme a todo lo anteriormente expuesto y que tiene fundamento probatorio, como lo es lo señalado en el Informe Policial de Accidente de Tránsito No. C001092703 elaborado por la Autoridad de Tránsito que atendió el siniestro vial. En el numeral 11 de dicho informe le es atribuida la hipótesis de causación 131 “*Salirse de la Calzada*” al conductor del vehículo de placas SND458, identificado como Alejandro Valencia Vásquez.

También, se logra evidenciar de dicho IPAT que Alejandro Valencia Vásquez, se dirigía en un camión en sentido Santa Lucía - San Pelayo, al llegar a la intersección por causas desconocidas no atiende señales de tránsito, continuando derecho cruzando la vía Cereté – Lórica, se sale de la vía, pierde el control y termina volcado. Lo anterior, siempre teniendo presente que la Concesión Ruta al Mar S.A.S. no tiene ninguna responsabilidad en el accidente, en los términos establecidos en el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2017 y las Actas de Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018, y la culpa exclusiva de la víctima que previamente se ha expuesto.

Es importante señalar que, en un proceso judicial, las afirmaciones hechas por las partes deben estar respaldadas por pruebas y evidencias concretas. En este caso, sobre las demás afirmaciones que hace el apoderado son subjetivas, lo que significa que están basadas en opiniones y no en hechos objetivos. Además, estas afirmaciones son especulativas, ya que se hacen con poca o ninguna base probatoria y son el resultado de suposiciones infundadas y no tienen el suficiente respaldo probatorio para ser consideradas como verdaderas o como pruebas concluyentes en el caso en cuestión.

**Al hecho DÉCIMO SÉPTIMO:** No es un hecho, en este caso, sobre las demás afirmaciones que hace el apoderado son subjetivas, lo que significa que están basadas en opiniones y no en hechos objetivos. Además, estas afirmaciones son especulativas, ya que se hacen con poca o ninguna base probatoria y son el resultado de suposiciones infundadas y no tienen el suficiente respaldo probatorio para ser consideradas como verdaderas en el caso en cuestión.

**Al hecho DÉCIMO OCTAVO:** No me constan las afirmaciones del demandante, por lo tanto, nos basaremos en lo que se demuestre en el proceso.

**Al hecho DÉCIMO NOVENO:** No me constan las afirmaciones del demandante, por lo tanto, nos basaremos en lo que se demuestre en el proceso.

**Al hecho DUODÉCIMO:** No es un hecho que pueda ser demostrado o refutado, sino de un requisito procesal que debe cumplirse para poder avanzar en el proceso judicial.

## II. A LAS PRETENSIONES Y CONDENAS DE LA DEMANDA.

Teniendo en cuenta lo manifestado en el presente documento frente a los hechos y lo que se pone en conocimiento del Despacho con este escrito, me permito manifestar que me opongo de forma general e integral a cada una de las pretensiones formuladas en la demanda, toda vez que los elementos en que los que se funda el demandante, de un lado no constituyen una fuente de obligación jurídica a cargo de la Concesión Ruta al Mar S.A.S., y por otra parte, no se avizora estructuración de los requisitos probatorios eficaces que de acuerdo a la jurisprudencia y normatividad jurídica sirven de sustento para que se declare la responsabilidad civil extracontractual en contra de mi representada.

Presento oposición a las pretensiones de la demanda de la siguiente forma:

**2.1. A la pretensión PRIMERA, por la cual la parte actora solicita declarar a los demandados que son administrativa, extracontractual y solidariamente responsables de la totalidad de los daños y perjuicios ocasionados a cada uno de los demandantes con ocasión de la muerte del señor Alejandro Valencia Vásquez:**

Me opongo a esta pretensión, toda vez que a la luz del inciso primero del artículo 167 del C.G.P.<sup>3</sup> constituye una carga procesal del demandante demostrar las imputaciones consignadas en la demanda, a partir de las cuales pretende que se declare responsable a una entidad estatal o aun particular que cumpla funciones públicas, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política. De igual modo, para que se pueda configurar la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado, es necesario que se encuentren reunidos los requisitos de la responsabilidad civil extracontractual.

Ahora bien, para el caso particular tenemos que, ni en la demanda, ni en las pruebas que el demandante aporta al proceso se encuentra demostrada el nexo causal entre el daño<sup>4</sup> y el hecho generador del mismo, que ligue y permita imputar la responsabilidad a mi representada, teniendo entonces como inconveniente continuar con el juicio de responsabilidad e incurriéndose en error grave por parte del demandante, al considerar que es el juzgador es quien tiene la responsabilidad de asumir dicha carga o la labor probatoria, pues los juicios de atribución jurídica de responsabilidad que finalmente se realicen indefectiblemente derivan de hallarse probado el daño, su título y atribución jurídica por parte del actor.

**2.2. A la pretensión SEGUNDA, por la cual la parte actora solicita declarar a los demandados se encuentran en la obligación de indemnizar la totalidad de los daños y perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales de mis mandantes, derivados del siniestro vial del que**

<sup>3</sup> "Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen."

<sup>4</sup> Sin el cual, sería inocuo un juicio de responsabilidad.



**fuero víctimas el 07 de Julio de 2020, y que conllevo la muerte del señor Alejandro Valencia Vásquez.**

A la luz del inciso primero del artículo 167 del C.G.P.<sup>5</sup> constituye una carga procesal de la parte demandante demostrar las imputaciones consignadas en la demanda, a partir de las cuales pretende que se declare responsable a una entidad estatal o aun particular que cumpla funciones públicas, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política. De otra parte, para que se pueda configurar la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado, es necesario que se encuentren reunidos los requisitos de la responsabilidad civil extracontractual; para el caso, tenemos que ni en la demanda, ni en las pruebas que la parte demandante aporta al proceso se encuentra demostrado el daño, el hecho generador del mismo y el nexo causal entre estos que permita imputar la responsabilidad a mi representada, teniendo entonces como inconveniente continuar con el juicio de responsabilidad e incurriéndose en error grave por parte del demandante, al considerar que es el juzgador es quien tiene la responsabilidad de asumir dicha carga o la labor probatoria, pues los juicios de atribución jurídica de responsabilidad que finalmente se realicen derivan de hallarse probado el daño, su título y atribución jurídica por parte del actor. Teniendo en cuenta lo anterior, con respecto al daño que alegan haber sufrido los demandantes con ocasión al presunto accidente, no existe prueba alguna que refleje los perjuicios morales presuntamente causados.

Sobre el particular y para dar fuerza a lo ya esbozado, conviene traer a colación un fallo del Tribunal Administrativo del Cauca, del 28 de agosto de 2014, en el cual se presentan condiciones fácticas y medios de pruebas similares a los obrantes en el presente caso; donde la parte demandante no se esmeró en demostrar la falla en el servicio de los demandados, además ocurriendo el accidente por una causa atribuible al conductor del automotor, este fallo expresa:

*“Del material probatorio aportado llega la Sala a la conclusión, que el accidente de tránsito por el que se demanda ocurrió por causas atribuibles al conductor del automotor, cuando se desplazaba con exceso de cupo – casi el doble del permitido-, quien también incurrió en infracciones de tránsito entre ellas la impericia en el manejo, por lo que le fue impuesto un comparendo.*

*No prueba la parte actora, teniendo a su cargo la obligación contenida en el artículo 177 del Código de Procedimiento Civil que exige la demostración de los supuestos de hecho alegados, la versión del conductor acerca de la invasión de su carril por otro automotor que a su vez lo encandelilló, provocando su salida de la vía carreteable, circunstancia que a la vez daría lugar a la causal de exoneración de culpa de un tercero.*

*Tampoco demuestra que el accidente haya tenido como causa eficiente la falta de señalización y demarcación de la vía, porque además de que el informe de accidente de tránsito no lo consigna como la causal del mismo, lo que evidencian los medios documentales ya relacionados, es que en ejercicio de una actividad peligrosa como lo es la conducción de vehículos, el señor conductor del vehículo accidentado incurrió en infracciones de tránsito, entre ellas viajar con sobrecupo, impericia en la conducción, y posiblemente exceso de velocidad, lo que provocó que se saliera de la vía y se volcara. (...).*

*Esta circunstancia tampoco está acreditada en el proceso, en tanto que así no hubiera señalización o demarcación en la vía, no se prueba que fuera esta la causa eficiente del accidente, más aún cuando el Código de Tránsito tiene previstas reglas que deben*

<sup>5</sup> “Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.”



*acoger y respetar los conductores, así hayan o no demarcaciones en la vía, sin que el desconocimiento de ellas pueda generar responsabilidad en la Administración.*

*Al respecto, el Tribunal Administrativo del Cauca en varios pronunciamientos ha referido que la falta de señalización en una vía no puede tomarse como la causa eficiente del hecho dañoso, entre ellas la sentencia de 27 de julio de 2012, radicado 2007 00082 00, con ponencia de la doctora Carmen Amparo Ponce (...)*

*En consecuencia, si bien se encuentra acreditado uno de los elementos de la responsabilidad como es del daño, al no probarse que la causa eficiente fuera la falta de señalización en la vía, no logra configurarse el nexo causal y por tanto no se evidencia la alegada falla en el servicio atribuida a la demandada, motivos por los cuales la Sala no comparte la decisión de primera instancia que accedió a las pretensiones y en consecuencia revocará la sentencia, para negar las pretensiones.”<sup>6</sup>*

En este caso se puede probar que el accidente de tránsito ocurrió debido a las causas atribuibles al conductor del camión, señor Alejandro Valencia Vásquez, quien se desplazaba sobre una vía no concesionada por mi mandante, irrespetando las señales de tránsito allí dispuestas, por lo que se salió del carril. La parte actora no podrá demostrar que el accidente fue causado por la supuesta falta de señalización en la vía, ya que el mismo IPAT que aportan expresamente muestra que existía la señal de PARE y que el conductor no la respetó. Aunque se acredita el daño, no se puede probar el nexo causal y, por tanto, no se evidencia la falla en el servicio atribuida a la demandada, por lo que no se debe acceder a las pretensiones y ser negadas en su totalidad.

**2.3. A la pretensión TERCERA, por la cual se solicita condenar a las demandadas a pagar en favor de las demandantes la suma total de Seiscientos Setenta y Dos Millones Trescientos Sesenta y Tres Mil Trescientos Noventa y Nueve pesos M/Cte. (\$672.363.399), por concepto de perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales, discriminados así:**

#### **2.3.1. Por perjuicios patrimoniales:**

##### **2.3.1.1. En la modalidad de lucro cesante futuro:**

Sobre el particular es procedente una vez más dejar por sentado que la parte actora no ejerce actividad probatoria alguna tendiente a allegar los medios de prueba que permitan determinar irrestrictamente la configuración de elementos necesarios para declarar la responsabilidad patrimonial y que de ello devenga la condena solicitada, es decir no asume la carga probatoria mínima que le corresponde, toda vez que no arrima al proceso medios de prueba que conlleven a demostrar a su Despacho que las circunstancias de modo, tiempo y lugar de ocurrencia del hecho que señala como dañino y nexo de causalidad esté ligado a la actividad u omisión de mi defendida, que le fuera determinante para la producción de los perjuicios reclamados, los cuales ni siquiera aparecen como entidades reales.

Respecto al lucro cesante solicitado, el Consejo de Estado ha sostenido, que se trata de la ganancia frustrada o el provecho económico que deja de reportarse y que de no producirse el daño habría ingresado ya o en el futuro al patrimonio de los perjudicados o víctimas indirectas<sup>7</sup>. Pero como todo perjuicio, para que proceda su indemnización, debe ser cierto, como quiera que el perjuicio eventual

<sup>6</sup> TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL CAUCA, SALA DE DECISIÓN Nro.4, Expediente No. 190012300320050062501, Magistrada ponente: GLORIA MILENA PAREDES ROJAS, sentencia del veintiocho (28) de agosto de dos mil catorce (2014)

<sup>7</sup> Consejo de Estado, Sala de Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia de 21 de mayo de 2007. C.P.: Mauricio Fajardo, exp. 15989 y de 1 de marzo de 2006. Exp. 17256. M.P.: María Elena Gómez Giraldo

no otorga el derecho a reparación alguna y podría convertirse en fuente de enriquecimiento sin causa.

Con respecto a ello, me opongo a su reconocimiento y pago a cargo de mi defendida por cuanto no se aportó prueba de la actividad productiva ejercida para la fecha de ocurrencia de los hechos por el demandante, razón por la cual, cualquier suma que se le reconociese al demandante carecería de todo sustento. Igualmente, para la cuantificación de este perjuicio se parte de un salario mínimo no vigente para la fecha de ocurrencia de los hechos.

En este contexto, se señala que no hay pruebas que indiquen que el señor Alejandro Valencia Vásquez tenía una actividad productiva o que recibía un salario en la fecha de los hechos, que fue el 7 de julio de 2020. Además, se menciona en la demanda que, a la fecha de los hechos, el señor Valencia tenía 63 años y 59 días de edad, lo que significa que ya había superado la edad de retiro en Colombia, que es de 62 años, según lo establecido en el artículo 33 de la Ley 100 de 1993. Por lo tanto, no es posible asumir que el señor Valencia estaba trabajando en ese momento, ya que había alcanzado la edad de retiro.

### 2.3.1.2. En la modalidad de daño emergente:

Se reclama en la demanda el pago para la señora Nataly Valencia Valencia, por concepto de perjuicios patrimoniales en la modalidad de daño emergente, la suma de Un Millón Trescientos Treinta Mil Pesos M/Cte. (\$1.330.000), por concepto de gastos funerarios para las honras exequiales de su padre Alejandro Valencia Vásquez. No obstante, las coberturas incorporadas en el SOAT del vehículo con placas SDN458, en el que transportaba el occiso, vigente a la fecha de los hechos, de acuerdo con el numeral 1 del Art 2.6.1.4.2.11 y siguientes del Decreto de 780 de 2016 expedido por El Ministerio de Salud y Protección Social, son los siguientes:

| <b>Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios [1]</b> | <b>Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios [2]</b> | <b>Incapacidad Permanente [3]</b> | <b>Muerte de la víctima y Gastos Funerarios [4]</b> | <b>Gastos de transporte y movilización de las víctimas [5]</b> |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Hasta 263,13 UVT                                                      | Hasta 701,68 UVT                                                      | Hasta 180 smldv                   | Equivalente a 750 smldv                             | Equivalente a 8,77 UVT                                         |

La señora Nataly Valencia Valencia debe peticionar el pago de los gastos funerarios para las honras exequiales de su padre a Seguros del Estado S.A., ya que existe el Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito con póliza No. 13116400011460 expedida para el vehículo con placas SDN458 por dicha aseguradora. Inclusive, si previamente solicitó y se le pagó el valor por gastos funerarios a la demandante, incurriría en enriquecimiento sin causa, de concedérsele esta pretensión.

### 2.3.2. Por perjuicios extrapatrimoniales:

#### 2.3.2.1. Por concepto de perjuicios morales:

Sobre el particular es procedente una vez más insistir en que la parte actora no ejerce actividad probatoria alguna tendiente a allegar los medios de prueba que permitan determinar de forma estricta



y eficiente, la configuración de elementos necesarios para declarar la responsabilidad patrimonial y que de ello devenga la condena solicitada. Es decir, el demandante no asume la carga probatoria mínima que le corresponde, toda vez que no arrima al proceso medios de prueba que conlleven a demostrar a su despacho en las circunstancias de modo, tiempo y lugar de ocurrencia del hecho que señala como dañino se vea involucrada la responsabilidad de mi representada, mucho menos que denote su certeza, condición de no eventual e hipotético y nexo de causalidad con la actividad u omisión de mi defendida que le fuera determinante para la producción de los perjuicios reclamados, los cuales ni siquiera aparecen como entidades reales.

Me opongo a la estimación que hacen los demandantes sobre los perjuicios morales presuntamente causados. Si bien es cierto que la estimación monetaria de los perjuicios extrapatrimoniales es imposible dada su naturaleza, considero que la determinación que han hecho en su escrito se opone abiertamente a los parámetros reiteradamente considerados por la jurisprudencia nacional. Además, dicha determinación es desmedida y desproporcionada en relación con las pruebas presentadas en el proceso y a la realidad de las indemnizaciones de esta clase en el país.

A efecto de lo anterior, recogiendo la sentencia de unificación del Consejo de Estado<sup>8</sup>, con ponencia del Doctor Jaime Orlando Santofimio Gamboa expresó de forma clara la reiteración de lo que hoy en día constituye el referente jurisprudencial a seguir en lo que tiene que ver con la reparación de los daños patrimoniales:

*“Así las cosas, tenemos que el concepto de perjuicio moral se encuentra compuesto por el dolor, la aflicción y en general los sentimientos de desesperación, congoja, desasosiego, temor, zozobra, etc., que invaden a la víctima directa o indirecta de un daño antijurídico, individual o colectivo.*

*En consecuencia, para la reparación del perjuicio moral en caso de muerte se han diseñado cinco niveles de cercanía afectiva entre la víctima directa y aquellos que acuden a la justicia calidad de perjudicados o víctimas indirectas, los cuales se distribuyen así:*

*Nivel No. 1. Comprende la relación afectiva, propia de las relaciones conyugales y paterno- filiales o, en general, de los miembros de un mismo núcleo familiar (1er. Grado de consanguinidad, cónyuges o compañeros permanentes o estables). A este nivel corresponde el tope indemnizatorio de 100 SMLMV.*

*Nivel No. 2. Donde se ubica la relación afectiva propia del segundo grado de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 50% del tope indemnizatorio.*

*Nivel No. 3. Está comprendido por la relación afectiva propia del tercer grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 35% del tope indemnizatorio.*

*Nivel No. 4. Aquí se ubica la relación afectiva propia del cuarto grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 25% del tope indemnizatorio.*

<sup>8</sup> Consejo de Estado; Radicación número: 66001-23-31-000-2001-00731-01(26251); Actor: ANA RITA ALARCON VDA. DE GUTIERREZ Y OTROS; Demandado: MUNICIPIO DE PEREIRA; Asunto: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA. Sentencia del 28 de agosto de 2014.



*Nivel No. 5. Comprende las relaciones afectivas no familiares (terceros damnificados). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 15% del tope indemnizatorio. La siguiente tabla recoge lo expuesto:*

| GRAFICO No. 1                               |                                                    |                                                                                 |                                                    |                                                     |                                                            |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| REPARACION DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE |                                                    |                                                                                 |                                                    |                                                     |                                                            |
|                                             | NIVEL 1                                            | NIVEL 2                                                                         | NIVEL 3                                            | NIVEL 4                                             | NIVEL 5                                                    |
| Regla general en el caso de muerte          | Relaciones afectivas conyugales y paterno-filiales | Relación afectiva del 2º de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos) | Relación afectiva del 3º de consanguinidad o civil | Relación afectiva del 4º de consanguinidad o civil. | Relaciones afectivas no familiares - terceros damnificados |
| Porcentaje                                  | 100%                                               | 50%                                                                             | 35%                                                | 25%                                                 | 15%                                                        |
| Equivalencia en salarios mínimos            | 100                                                | 50                                                                              | 35                                                 | 25                                                  | 15                                                         |

*Así las cosas, para los niveles 1 y 2 se requerirá la prueba del estado civil o de la convivencia de los compañeros. Para los niveles 3 y 4, además, se requerirá la prueba de la relación afectiva, y finalmente, para el nivel 5 deberá ser probada la relación afectiva.*

No existe una justificación clara y precisa que permita determinar con certeza la gravedad de los perjuicios morales alegados por la parte demandante. Por otra parte, es importante mencionar que la estimación de los perjuicios morales es un tema complejo, ya que su naturaleza hace imposible establecer una cifra exacta para su compensación. No obstante, la jurisprudencia nacional ha establecido parámetros que permiten hacer una estimación adecuada y proporcional, tomando en cuenta las pruebas allegadas al proceso y la realidad de las indemnizaciones. En este sentido, considero que la determinación de los perjuicios morales por parte de la parte demandante es desmedida y desproporcionada, ya que se aparta de los parámetros establecidos por la jurisprudencia y no se ajusta a la realidad de las indemnizaciones en Colombia. Por tanto, de ser necesario y se aporten pruebas idóneas que permitan establecer la gravedad de los perjuicios morales y, a partir de ella, hacer una estimación justa y proporcional de la indemnización correspondiente.

### III. DE LAS PRUEBAS ALLEGADAS POR EL DEMANDANTE

Me permito igualmente hacer señalar que las pruebas allegadas con la demanda no dan cuenta de que los supuestos daños sufridos por el demandante se desprenda la responsabilidad en cabeza de mi defendida en los términos del artículo 90 constitucional. No obstante, me permito hacer algunos señalamientos sobre las mismas:

#### 3.1. SOBRE LAS PRUEBAS DOCUMENTALES APORTADAS:

##### 3.1.1. De los Registros civiles de nacimiento y cedula de ciudadanía.

Esta prueba solo pretende demostrar el vínculo sanguíneo entre el señor Alejandro Valencia Vásquez con los demandantes. Pese a ello, no constituye una prueba que de fe de la relación afectiva entre la posible víctima directa y aquellos que acuden a la justicia en calidad de perjudicados o víctimas indirectas, pues el hecho tengan parentesco entre sí no significa que exista unión por estrechos lazos afectivos, de solidaridad y cercanía.

### 3.1.2. Informe Policial de Accidente de Tránsito No. C001092703:

Informe Policial de Accidente de Tránsito No. C001092703 elaborado por la Autoridad de Tránsito que atendió el siniestro vial. En el numeral 11 de dicho informe es atribuida la hipótesis de causación 131 “*Salirse de la Calzada*” al conductor del vehículo de placas SND458, identificado como Alejandro Valencia Vásquez.

Se puede evidenciar que Alejandro Valencia Vásquez, se dirigía en un camión en sentido Santa Lucía - San Pelayo, al llegar a la intersección por causas desconocidas no atiende señales de tránsito, continuando derecho cruzando la vía Cereté – Lorica, se sale de la vía, pierde el control y termina volcado. Debido al fuerte impacto fallece en el lugar de los hechos.

Con este documento se demuestra la falta de precaución del conductor, combinada con la trayectoria y la velocidad del vehículo, llevó a que el conductor no se percatara de la señal de PARE que existía en la vía no concesionada. Como resultado, el vehículo que venía sobre una vía no concesionada y señalizada cruzó la vía concesionada por mi mandante y terminó posicionado sobre ella, no queriendo decir que, por haber terminado en ese punto, sea mi representada quien deba responder por la imprudencia y culpa exclusiva del conductor.

### 3.1.3. Fotografías del estado de la vía.

La parte demandante ha presentado una serie de fotografías en las que se puede apreciar la señalización vertical instalada en la Variante San Pelayo, en la fecha en que ocurrió el accidente en cuestión. Es importante destacar que esta vía no forma parte del corredor vial concesionado por la empresa a la que represento, de acuerdo con las Actas de Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018. Además, es posible observar en las fotografías todas las señales de tránsito que el señor Valencia Vásquez no respetó antes de llegar a la intersección donde se produjo el accidente. De esta forma, estas fotografías se convierten en una evidencia clave para demostrar que la responsabilidad del accidente recae en el señor Valencia Vásquez.

### 3.1.4. Declaraciones juradas:

Las manifestaciones contenidas en el documento anteriormente relacionado, se rinden bajo la gravedad de juramento y como declaración extra juicio, esta última situación *per se* obliga so pena de no ser tenida en cuenta por estar afecta de inconducencia, a que quien pretenda hacer valer una declaración de esta naturaleza dentro de un proceso que se adelante en sede judicial, deberá expresar la clase de proceso a que se circunscribe y que la misma se encuentra autorizada por la ley para este efecto; teniendo en cuenta lo anterior y viendo que en ninguna de las declaraciones antes mencionadas se hace alusión a que se realizan con fines de obrar como medio probatorio dentro del presente medio de control, deberá entonces el despacho imprimirle el efecto jurídico previsto por el C.G.P. y desestimarlas como medio probatorio por estar afectas de inconducencia, previsión que pasa muchas veces por alto por las autoridades judiciales y que arroja de manera consecuente un saldo negativo para quien intenta dentro un proceso servirse de ella.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Al respecto ver sentencia de la sección tercera del Consejo De Estado de fecha 5 de abril de 2013 rad. 2781 M.P Danilo Rojas Betancur.

### 3.1.5. Copia simple de reportes periodísticos.

Los documentos aportados por la parte demandante, donde se avizora una publicación realizada por un periódico, deben decirse que el hecho publicado puede ser cierto desde la perspectiva de la teoría del periodismo, pero esto no significa que tenga la misma validez en el proceso judicial donde las reglas de apreciación y valoración que dispone el juez trascienden de aquella labor de registro mediático<sup>10</sup>. La eficacia probatoria de tales elementos no obedece a la publicación masiva del hecho en la prensa, ni a la transmisión reiterada por la radio y la televisión, sino que depende del estricto cumplimiento de los requisitos legales para la aducción, el decreto, la práctica y contradicción de la prueba.

En su jurisprudencia, el Consejo de Estado mantiene esta posición al estimar que las publicaciones periodísticas, cuando aparecen en los diferentes medios de comunicación, “(...) *son indicadores sólo de la percepción del hecho por parte de la persona que escribió la noticia*”<sup>11</sup>. Advirtió que “(...) *si bien son susceptibles de ser apreciadas como medio probatorio, en cuanto a la existencia de la noticia y de su inserción en medio representativo (periódico, televisión, Internet, etc.) no dan fe de la veracidad y certidumbre de la información que contienen*”<sup>12</sup>.

### 3.1.6. Consignaciones en SuperGiros:

Solicito al Despacho no otorgar valor probatorio al momento de dictar sentencia, puesto que por sí mismo no son constancia del oficio o trabajo que ejecutaba el señor Valencia Vásquez, por lo tanto, no es posible darles valor probatorio, además de no tener certeza de quién suscribe los documentos.

## IV. ARGUMENTOS DE DEFENSA.

### 4.1. La no configuración de los elementos necesarios para la declaratoria de responsabilidad patrimonial del estado.

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*”.

Son tres los requisitos que consagra el artículo 90 de la Constitución Política, para exigir del Estado la indemnización de los perjuicios que por su acción u omisión haya causado a los particulares, a saber: a) La existencia de un daño antijurídico; b) Que dicho daño haya sido ocasionado por la acción o la omisión de la autoridad pública (nexo de causalidad); c) Que dicho daño sea imputable al Estado.

Los anteriores elementos no se configuran ni se demuestran en la presente causa judicial, como pasa a exponerse:

---

10 En sentencias de junio 15 de 2000 y enero 25 de 2001, al igual que en auto de noviembre diez de 2000, según radicaciones 13338, 11413 y 8298, respectivamente, el Consejo de Estado, Sección Tercera, expuso una tesis según la cual una versión periodística aportada al proceso sólo prueba que la noticia apareció publicada en el respectivo medio de comunicación.

11 Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de junio 6 de 2007, expediente AP-00029, M. P. María Elena Giraldo Gómez.

12 Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de junio 6 de 2007, expediente AP-00029, M. P. María Elena Giraldo Gómez.



1. El daño antijurídico: El primer y principal elemento de la responsabilidad patrimonial del estado gravita en el daño, entendido como la pérdida, afectación o menoscabo, cierto y particular, sufrido en los derechos, intereses, libertades y creencias, que una persona no tiene por qué soportar, es decir que en nuestro ordenamiento colombiano no basta con que se produzca el fenómeno o acto o hecho dañoso con el que se ocasiona un perjuicio, sino que es necesario adicionalmente que el mismo esté revestido de antijuricidad para que pueda ser indemnizado o reparado según el caso.

Siguiendo la jurisprudencia que comprende el daño antijurídico desde la dogmática jurídica de la responsabilidad civil extracontractual y del Estado, se tiene que esta impone considerar dos componentes:

*“a) El alcance del daño como entidad jurídica, esto es, “el menoscabo que a consecuencia de un acaecimiento o evento determinado sufre una persona ya en sus bienes vitales o naturales, ya en su propiedad o en su patrimonio”; o la “lesión de un interés o con la alteración “in pejus” del bien idóneo para satisfacer aquel o con la pérdida o disponibilidad o del goce de un bien que lo demás permanece inalterado, como ocurre en supuestos de sustracción de la posesión de una cosa”; y, b) aquello que derivado de la actividad, omisión, o de la inactividad de la administración pública no sea soportable i) bien sea porque es contrario a la Carta Política o a una norma legal, o ii) porque sea “irrazonable”, en clave de los derechos e intereses constitucionalmente reconocidos; y, iii) porque no encuentra sustento en la prevalencia, respeto o consideración del interés general”.*<sup>13</sup>

El daño es el primer elemento necesario para la declaratoria de responsabilidad, si no se configura el daño y sus componentes, nada se debe indemnizar.<sup>14</sup>

En este orden de ideas, la doctrina también ha dicho reiteradamente, *“El daño es la razón de ser de la responsabilidad, y por ello, es básica la reflexión de que su determinación en sí, precisando sus distintos aspectos y su cuantía, por lo cual ha de ocupar el primer lugar, en términos lógicos y cronológicos, en la labor de las partes y juez en el proceso. Si no hubo daño o no se puede determinar o no se le pudo evaluar, hasta allí habrá de llegarse; todo esfuerzo adicional, relativo a la autoría y a la calificación moral de la conducta del autor resultará necio e inútil”.*<sup>15</sup> (Subrayado fuera del texto original).

Es de público conocimiento entonces, que el daño se trata de un requisito indispensable para declarar la responsabilidad del Estado, en consecuencia sus elementos integradores son conocidos, mejor que nadie, por la mismo víctima que los ha sufrido, y en efecto al él le toca, poner de presente los medios conducentes para conocer su existencia y su extensión, así lo ha dejado ver el Consejo De Estado cuando afirma: *“No basta entonces que en la demanda se hagan afirmaciones sobre la existencia del daño, porque el demandante no puede limitarse a hacer avante su pretensión al a hacer afirmaciones sin respaldo probatorio, que por demás no pueden ser valoradas como si se trataran de hechos notorios o presumibles y no de situaciones cuya situaciones por mandámdote legal, corresponde al demandante”*<sup>16</sup>.

Se exige con este requisito no tanto la existencia del daño, que es un requisito a priori para la responsabilidad y está consagrado en todas las disposiciones sobre responsabilidad, sino

<sup>13</sup> En cuanto al daño antijurídico ver, Corte Constitucional, Sentencia C-254 de 2003; y Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 9 de febrero de 1995, exp. 9550.

<sup>14</sup> Ver “La imputación depende, pues, tanto de elementos subjetivos como objetivos”. SANCHEZ MORON, Miguel. Derecho administrativo. Parte general., ob., cit., p.927 y Corte Constitucional, sentencia C-043 de 2004.

<sup>15</sup> “EL DAÑO – Análisis Comparativo de la Responsabilidad Extracontractual del Estado en Derecho Colombiano y Francés”, autor Juan Carlos Henao. Ed. Universidad Externado de Colombia, páginas 35 y 36.

<sup>16</sup> Consejo De Estado, Sección Tercera, 6 de febrero de 1992. C.P Dr. Uribe Acosta., expe: 6030



la comprobación de la existencia del daño, es decir, la prueba del mismo. Tal perjuicio se encuentra revestido de tal exigencia probatoria en cualquiera de los títulos de imputación, que conviene transcribir la siguiente jurisprudencia del Consejo de estado:

*“La Sala encuentra que el elemento de imputación fáctica necesario para predicar en cabeza de la administración pública responsabilidad, no se encuentra demostrado, sin que para ello influya el régimen de imputación jurídica, aplicable al supuesto hecho esto es subjetivo u objetivo, lo anterior, como quiera en tantos los regímenes objetivos y subjetivos es requisito sine qua non que la parte actora demuestre plenamente la ocurrencia del daño antijurídico, así como el nexo que vincula a este perjuicio con la actuación administrativa.”*<sup>17</sup> (Subrayado fuera del texto original)

Descendiendo al caso concreto, se itera que la parte demandante omitió el deber de probar lo pretendido a través de los medios idóneos la responsabilidad y las omisiones aducidas a mi defendida, y como consecuencia de ello, no se tiene certeza de que la ocurrencia del siniestro sea responsabilidad de mi defendida, ni otro tipo de medio probatorio idóneo que lo acredite, por ende no puede evaluarse o determinarse que las afecciones aducidas sean atribuibles al accidente en comentó ni la actuación u omisión de mi defendida, ya que los perjuicios invocados se encuentran desprovistos de toda intuición o presunción que pudieran aligerar de manera importante la carga de su prueba para quien los alega; así mismo como entidades reales los perjuicios no aparecen demostrados.

2. Para que el Estado indemnice los perjuicios causados por ese daño, es necesario que además de ser antijurídico, esto es, que el daño se produzca como consecuencia de una conducta desarrollada como consecuencia de una omisión o ausencia en el cumplimiento de sus funciones legales o contractuales, es decir, que la administración haya dejado de actuar cuando su obligación era hacerlo y por tal razón genera un daño.

Acá se estaría en presencia de lo que nuestro Consejo de Estado y que también ha sido acogido por la Corte Constitucional denomina “*imputatio facti*”, que es la misma causalidad material o nexo causal, es decir la relación de causa a efecto que hay entre el daño y la acción u omisión de la autoridad pública.

La necesidad de demostración del nexo causal encuentra sustancialmente justificación en la perspectiva contenida en la ley 1437 de 2011 artículo 306, que remite en lo que toca a las obligaciones probatorias, a la sistemática civil, esto es al artículo 167 de la ley 1564 de 2012 (C.G.P.).

La jurisprudencia ha insistido en tal punto; para ello recuerda que sobre el nexo de causalidad se han expuesto dos teorías; la primera de la equivalencia de las condiciones, teoría que fue desplazada por la de causalidad adecuada; en la cual, se considera que el daño fue causado por el hecho o fenómeno que normalmente ha debido producirlo, se ha exigido, en consecuencia, que ese hecho sea relevante y eficiente.<sup>18</sup>

Como se expone a lo largo del texto, la conducción de vehículos automotores constituye un riesgo potencial permanente para la vida e integridad de las personas, que socialmente se tolera en razón de los beneficios generales que la actividad representa; cuando se produce un daño relacionado con dicha actividad, lo que debe analizarse es si éste constituye realización del riesgo, por haberse desencadenado el potencial dañoso de la actividad, o si

<sup>17</sup> Consejo De Estado, sentencia 31 de mayo de 2007, radicado 16.989 Mp. Enrique Gil Botero.

<sup>18</sup> Ver: Consejo De Estado Sala de Lo Contencioso Administrativo Sección Tercera, Consejera Ponente: María Elena Giraldo Gómez (25) De Julio De Dos Mil Dos (2002), Radicación Número: 05001-23-26-000-1994-0340-01(13811).



el resultado es ajeno al riesgo y la actividad peligrosa sólo fue causa pasiva en la producción del daño. Por lo tanto, si quien ejerce la actividad peligrosa no logra demostrar la relación material entre el hecho dañino y la conducta de la administración o sus agentes, debe abrirse paso a su autorresponsabilidad o al hecho de un tercero.

3. Como tercer elemento necesario para predicar la responsabilidad extracontractual del Estado aparece la Imputación, para esta, debe tenerse claro si ha existido causalidad material o física por acción u omisión de las demandadas, esto implica necesariamente que quien causó materialmente el daño sea quien jurídicamente debe responder. De esta situación se deriva lo que se denomina imputación fáctica e imputación jurídica, la primera hace referencia a quien materialmente causó el daño de acuerdo con el juicio de causalidad, mientras la segunda a quien tiene el deber de responder económica y patrimonialmente por una conducta por los efectos nocivos de la conducta desplegada por él o por quien debe responder.

Más recientemente, el Consejo de Estado ha puntualizado: *“La imputabilidad consiste pues en la determinación de las condiciones mínimas necesarias para que un hecho pueda ser atribuido a alguien como responsable del mismo. Con el objeto de que deba soportar las consecuencias. De allí que el elemento necesario para la imputación del daño es la existencia del nexo causal entre la actividad (lícita o no) o la omisión de la autoridad pública (art. 90 CP) y el daño antijurídico que se reclama”*.

Al no hacer esfuerzo alguno la parte actora por aportar prueba de la imputación fáctica que relata en su demanda, mucho menos la imputación jurídica que se determina conforme a un deber jurídico que opera de acuerdo con el título de imputación; acogiendo lo recabado en la Jurisprudencia Nacional respecto de la tesis de que la base de la responsabilidad patrimonial del Estado y de las demás a particulares que ejerce funciones públicas se deriva de la imputabilidad del perjuicio a una de ellas, no será posible en la presente causa judicial extender la responsabilidad al estado por hechos que no fueron demostrados.

Teniendo en cuenta que el demandante fundamenta su reclamación en la falla o falta del servicio al asegurar que la administración dejó de cumplir la obligación de señalar adecuadamente la vía ocasionándose el hecho dañino, desde ya para el título de imputación invocado, resulta necesario traer a colación, sentencia del Consejo De Estado, que ha sido reiterada, como pilar de creación de la teoría falla o falta del servicio en la que se destaca:

*“Cuando el estado, en desarrollo de sus funciones incurre en la llamada falta o falla del servicio, tramitándose de omisiones se requiere:*

- a) *una falta o falla del servicio de la administración, por omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia demostrada.*
- b) *un daño que implica lesión o perturbación de un bien protegido por el derecho.*
- c) *una relación de causalidad entre la falla o falta de la administración y daño, sin la cual aún demostrada la falta o falla no habrá lugar a indemnización* <sup>19</sup>.

Presupuestos que no se configuran ni son probados por la parte demandante, como se profundizara en la excepción correspondiente.

---

<sup>19</sup> C.E sección tercera oct 28/76.



#### 4.2. Carga de la prueba compete a la parte que alega un Derecho.

La jurisprudencia del máximo órgano contencioso Administrativo ha sostenido que el título de imputación de responsabilidad a la administración debe estar en consonancia con la realidad probatoria, en cada caso concreto. Esto, porque, en cuanto el artículo 90 constitucional no privilegia un régimen especial de responsabilidad, siendo los títulos o razones que permiten atribuir la responsabilidad al Estado elementos argumentativos de la sentencia.

La carga de la prueba es *“Una noción procesal que consiste en una regla de juicio, que le indica a las partes la autorresponsabilidad que tienen para que los hechos que sirven de sustento a las normas jurídicas cuya aplicación reclaman aparezcan demostrados y que, además, le indica al juez cómo debe fallar cuando no aparezcan probados tales hechos”*<sup>20</sup>. Así pues, la carga de la prueba expresa las ideas de libertad, de autorresponsabilidad, de diligencia y de cuidado sumo en la ejecución de una determinada conducta procesal.

El contenido material que comporta la carga de la prueba está determinado por la posibilidad que tienen las partes de obrar libremente para conseguir el resultado jurídico esperado de un proceso, aparte de indicarle al juez cómo debe fallar frente a la ausencia de pruebas que le confieran certeza respecto de los asuntos sometidos a su conocimiento.

Sobre el particular la Alta Corporación de lo Contencioso Administrativo ha expresado, al respecto:

*“Así, se insiste, que el escasísimo material probatorio que milita en el expediente no permite esclarecer los hechos que rodearon el accidente de la señora Álvarez Narváez y, por consiguiente, no es posible concluir que el mismo hubiera ocurrido tal como se dijo en la demanda, de modo que, ante la ausencia de pruebas, no existen elementos de juicio suficientes para pregonar que, en este caso, se configuró una falla en la prestación del servicio, imputable a la demandada.*

***“De acuerdo con el artículo 177 del C.P.C.<sup>21</sup>, la carga de la prueba compete a la parte que alega un hecho o a quien lo excepciona o lo controvierte; por lo tanto, es indispensable demostrar, por los medios legalmente dispuestos para tal fin, los hechos que sirven de fundamento fáctico de la demanda, de modo que la mera afirmación de los mismos no sirve para ello. Así, es necesario establecer cuál es la actividad del ente demandado que guarda el necesario nexo de causalidad con el daño y que permite imputarle responsabilidad a aquél<sup>22</sup>, situación que acá no se dio; por lo tanto y como la parte actora no cumplió con la carga probatoria mínima que le era exigible, relativa principalmente a acreditar la responsabilidad de la entidad demandada, la Sala debe concluir que no se encuentra acreditada la responsabilidad de dicha entidad por los imputados<sup>23</sup>” (Negritas fura del texto original).***

De lo anterior se colige que el material probatorio aportado a un proceso judicial resulta de suma importancia a fin de precisar el grado de responsabilidad que pueda tener la entidad demandada por los hechos imputados, pues solo con ellos puede saberse a ciencia cierta si alguna acción o alguna omisión suya fue determinante en la producción del accidente y, por ende, del daño que demanda, siendo que la acción de responsabilidad no prospera cuando no se cumple con la carga exigida.

<sup>20</sup> Referente a la carga de la prueba, consultar sentencia de 28 de abril de 2010, Exp. 17995, M.P. Mauricio Fajardo Gómez.

<sup>21</sup> Reformado por el 167 del C.G.P.

<sup>22</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de 27 de abril de 2006, expediente 16.079

<sup>23</sup> Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección “A” Consejero ponente: Carlos Alberto Zambrano Barrera sentencia de fecha doce (12) de septiembre de dos mil doce (2012) Radicación número: 76001232500019980147101 (25426).

En el presente, ante la deficiencia de la aportación probatoria del demandante, no estaría demás tener en cuenta por el Despacho que la conducción de un vehículo automotor está catalogada como una actividad peligrosa precisamente por los resultados lamentables que la impericia, imprudencia, o incumplimiento de las normas acarrea.

Así las cosas, lo importante no es la calificación jurídica e interpretación subjetiva que le puede dar el demandante, lo que no coincide con nuestra legislación positiva, concretamente el artículo 187 del CPACA, del cual se deriva que la sentencia debe analizar los hechos en que se funda la controversia y que estos hechos se encuentren probados plenamente y con fundamento en las normas jurídicas pertinentes, de manera que lleven a pleno convencimiento al juzgador de lo ocurrido.

Por último, resulta importante advertir que si bien el derecho a prueba es una garantía raigambre constitucional establecida en el artículo 29, que por tanto, legitima a las partes para ejercer su postulación sin más límite que la verdad procesal y las reglas que la contienen, no deriva en la obligación para el juez de inquirir la prueba que por descuido dejó de aportar la parte interesada, ni supone que el juez está obligado a suplir las deficiencias probatorias que aparecen dentro del proceso, no teniendo en este preciso sentido aplicación la distribución de la carga dinámica de la prueba, por cuanto quien mejor que el actor para probar el daño padecido, su nexo de causalidad e imputación.

Por todo lo anterior es claro, desde ya recalcar entonces el deficiente cumplimiento de la carga probatoria por parte del accionante, quien no acredita la ocurrencia del hecho dañino, mucho menos que el mismo se tornara antijurídico, más aún no demuestra el nexo causal entre el daño y la falla de la administración, siendo inadmisibles la existencia de dudas y apariencias no probadas, por lo cual deberá absolverse a las demandadas, sin entrar a suplirse por el juez el papel que le asiste a la parte que pretende sacar adelante su causa judicial.

## V. EXCEPCIONES.

### 5.1. Falta de legitimación en la causa por pasiva.

La exigencia de legitimación en la causa por pasiva atañe a la aptitud que debe reunir la persona – natural o jurídica – contra quien se dirige la demanda para oponerse jurídicamente a las pretensiones que el demandante formula en su contra. En ese sentido, no basta con ser objeto de demanda para concurrir legítimamente a un juicio, es obligatorio estar debidamente legitimado para ello.

Frente a lo anterior, el H. Consejo de Estado ha distinguido entre la legitimación en la causa de hecho y la legitimación en la causa material; distinción que ha realizado en los siguientes términos:

*“(...) toda vez que la legitimación en la causa de hecho alude a la relación procesal existente entre demandante -legitimado en la causa de hecho por activa- y demandado -legitimado en la causa de hecho por pasiva- y nacida con la presentación de la demanda y con la notificación del auto admisorio de la misma a quien asumirá la posición de demandado, dicha vertiente de la legitimación procesal se traduce en facultar a los sujetos litigiosos para intervenir en el trámite del plenario y para ejercer sus derechos de defensa y de contradicción; la legitimación material, en cambio, supone la conexión entre las partes y los hechos constitutivos del litigio, ora porque resultaron perjudicadas, ora porque dieron lugar a la producción del daño.*

*De ahí que un sujeto pueda estar legitimado en la causa de hecho pero carecer de legitimación en la causa material, lo cual ocurrirá cuando a pesar de ser parte dentro*



*del proceso no guarde relación alguna con los intereses inmiscuidos en el mismo, por no tener conexión con los hechos que motivaron el litigio, evento éste en el cual las pretensiones formuladas estarán llamadas a fracasar puesto que el demandante carecería de un interés jurídico...”*

*En suma, en un sujeto procesal que se encuentra legitimado de hecho en la causa no necesariamente concurrirá, al mismo tiempo, **legitimación material**, pues ésta **solamente es predicable de quienes participaron realmente en los hechos que han dado lugar a la instauración de la demanda o, en general, de los titulares de las correspondientes relaciones jurídicas sustanciales**; por consiguiente, el análisis sobre la legitimación material en la causa se contrae a dilucidar si existe, o no, relación real de la parte demandada o de la demandante con la pretensión que ésta fórmula o la defensa que aquella realiza, pues la existencia de tal relación constituye condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito favorable a una o a otra”<sup>24</sup> (Subrayado y negrillas fuera de texto).*

A su vez, el Consejo De Estado, sala De Lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera M.P Mauricio Fajardo Gómez, en fallo del 28 de junio de 2011 lo siguiente:

*“De ahí que un sujeto puede estar legitimado en la causa incluso de hecho, pero carece de legitimación en la causa material, lo cual ocurrirá cuando a pesar de ser parte dentro del proceso no guarde relación alguna con los intereses inmiscuidos en el mismo, por no tener conexión con los hechos que motivaron el litigio, evento este en el cual las pretensiones formuladas carecerían de un interés jurídico perjudicado y susceptible de ser resarcido o el demandado no sería el llamado a reparar los perjuicios ocasionados por el actor”.*

A estas luces, la legitimación en la causa por pasiva, como presupuesto para solicitar el amparo de un derecho sustancial, debe ser probada plenamente por la parte que solicita, por lo cual teniendo en cuenta la no acreditación a través de medio probatorio alguno de que la vía para la fecha de la supuesta ocurrencia de los hechos estuviera a cargo de mi defendida y que las condiciones de dicha vía haya sido la cusa adecuada eficiente y determinante para la producción del hecho dañino dentro en el estudio de imputación fáctica, tampoco sería imputable jurídicamente el daño bajo el título falla del servicio a mi defendida por el funcionamiento anormal o deficiente, sin que pueda presumirse, pues pese a la admisión legal de tal presunción en especiales casos que no este, en la responsabilidad administrativa se itera jamás ha operado un método para relevarse de ese Onus Probandi.

Es pertinente dejar por sentado que la legitimación en la causa por pasiva, como presupuesto para solicitar el amparo de un derecho sustancial, debe ser probada plenamente por la parte que solicita, por lo cual teniendo en cuenta la no acreditación a través de medio probatorio alguno de la injerencia de mi representada en la causación del daño alegado, deberá declararse probada la excepción aquí propuesta.

Como ya he advertido, en el numeral 11 de dicho informe Policial de Accidente de Tránsito No. C001092703 es atribuida la hipótesis de causación 131 “*Salirse de la Calzada*” al conductor del vehículo de placas SND458, identificado como Alejandro Valencia Vásquez. También, en sus numerales 7.6 y 7.7, registra el buen estado tanto de la vía y la señalización vertical instalada para la fecha de ocurrencia del hecho, tanto en la Variante San Pelayo, a cargo exclusivamente del

<sup>24</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Sentencia de 8 de abril de 2014, Rad. 76001233100019980003601(29321). Magistrado Ponente: Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

municipio de san Pelayo como en la vía Cereté - Lórica a la altura del PR 16+050 y que corresponde a la Unidad Funcional Integral 6, Subsector 1 del Proyecto Vial Conexión Antioquia – Bolívar.

Entendiendo y analizando el IPAT No. C001092703 y su croquis, se extrae lo siguiente:

- El accidente se divide en dos etapas: la primera es cuando el conductor manejaba sobre la vía no concesionada, sin advertir la señalización (PARE) que allí se encontraba, y la segunda es la posición final del vehículo después de haber sobrepasado la señalización.
- Que el vehículo haya quedado ubicado sobre el PR 16+050 de la Unidad Funcional Integral 6, Subsector 1 del Proyecto Vial Conexión Antioquia – Bolívar, se debió al resultado de una combinación de factores, incluyendo la falta de atención del conductor a la señalización de la vía, así como la velocidad y trayectoria que traía el vehículo.

Entonces, para clarificar el asunto, la falta de precaución del conductor, combinada con la trayectoria y la velocidad del vehículo, llevó a que el conductor no se percatara de la señal de PARE que existía en la vía no concesionada. Como resultado, el vehículo que venía sobre una vía no concesionada y señalizada, cruzó la vía concesionada a mi mandante y terminó posicionado sobre ella, no queriendo decir que, por haber terminado en ese punto, sea mi representada quien deba responder por la imprudencia y culpa exclusiva del conductor

Lo anterior, de conformidad con lo previsto en la Sección 2.1 Contrato Parte General, el Apéndice Técnico 1 contiene el alcance y las condiciones técnicas que rigen el Proyecto. Así pues, la aplicación dicho Apéndice deber ser efectuada en concordancia con lo establecido en la Parte General y Especial del Contrato bajo esquema de APP N° 016 de 2015. Donde en el numeral 2.5, del Capítulo II, del Apéndice Técnico 1, modificado a través de distintos otrosíes, siendo el ultimo de esto, el Otrosí No. 16, a través del cual se delimitan Alcance de las Unidades Funcionales, aclarando las características mínimas o máximas –según corresponda a cada una– con las cuales debe cumplir el Proyecto, así:

**“CLÁUSULA CUARTA. APÉNDICE TÉCNICO 1 DEL CONTRATO:** *Modificar las siguientes Secciones del Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión No. 016 de 2015, las cuales quedarán de la siguiente manera:*

**3.1. Unidades Funcionales del Proyecto:** *Modificar la Sección 2.4 (a), Tabla 1, del Apéndice Técnico 1, la cual queda de la siguiente manera:*

2.4 Unidades Funcionales del Proyecto

(b) *El Proyecto se encuentra dividido en las siguientes Unidades Funcionales:*

**Tabla 2 – Unidades Funcionales del Proyecto**

| Unidad Funcional Integral (UFI) | Subsector | Origen (nombre, abscisa, coordenadas)                    | Destino (nombre, abscisa, coordenadas)                      | Longitud aproximada origen destino (1) | Intervención prevista | Observación                                              |
|---------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------------|
| UFI1                            | 1         | Caucasia<br>PR 03+350<br>X=872749.4848<br>Y=1376644.9338 | Planeta Rica<br>PR 62+000<br>X= 835288.212<br>Y=1418729.525 | 58,6                                   | Mejoramiento          | No incluye Intervención en Puente sobre el Río San Jorge |



| Unidad Funcional Integral (UFI) | Subsector | Origen (nombre, abscisa, coordenadas)                                | Destino (nombre, abscisa, coordenadas)                               | Longitud aproximada origen destino (1) | Intervención prevista           | Observación                                   |
|---------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------|
| UFI2                            | 1         | Cereté<br>PR 10+764<br>X=809954.897<br>Y=1477055.6749                | Lorica<br>PR 48+222<br>X=809162.8472<br>Y=1512218.1258               | 37                                     | Construcción de Segunda Calzada |                                               |
| UFI3                            | 1         | Variante Planeta Rica PK 00+000<br>X= 835343.6967<br>Y=1418662.4600  | Variante Planeta Rica PK 4+530<br>X=834978.3088<br>Y=1423013.7133    | 4.5                                    | Construcción                    |                                               |
|                                 | 2         | El 15<br>PK 00+000<br>X=813309.6020<br>Y=1447861.9930                | Vía El 15 –Sn Carlos<br>PK 10+000<br>X=819584.5183<br>Y=1455320.3397 | 10                                     | Mejoramiento                    |                                               |
|                                 | 3         | Vía El 15 –Sn Carlos<br>PK 10+000<br>X=819584.5183<br>Y=1455320.3397 | San Carlos<br>PK 22+500<br>X=820944.9797<br>Y=1467169.3538           | 12.5                                   | Construcción                    |                                               |
|                                 | 4         | San Carlos<br>PK 22+500<br>X=820944.9797<br>Y=1467169.3538           | Cereté<br>PK 31+990<br>X=816366.3359<br>Y=1474923.7743               | 9.5                                    | Mejoramiento                    |                                               |
|                                 | 5         | Variante Cereté<br>PK 00+000<br>X=814682.1199<br>Y=1475002.3657      | Variante Cereté<br>PK 05+600<br>X=809954.897<br>Y=1477055.6749       | 5.6                                    | Construcción                    |                                               |
| UFI4 <sup>(1)</sup>             | 1         | Montería<br>PR 49+500<br>X=1130171.196<br>Y=1459766.468              | Planeta Rica<br>PR 0+000<br>X=834980.9672<br>Y=1423019.543           | 49.5                                   | Operación y Mantenimiento       | Calzada Derecha sector entre Montería y El 15 |
|                                 | 2         | Montería<br>PR 49+731<br>X=1130171.196<br>Y=1459766.468              | El 15<br>PR 34+950<br>X=1143183.515<br>Y=1448114.253                 | 15                                     | Operación y Mantenimiento       | Calzada Izquierda                             |
| UFI5 <sup>(1)</sup>             | 1         | Puerto Rey (Arboletes) PR 00+000<br>X=1073036,020<br>Y=1474343,431   | Montería<br>PR 63+340<br>X=1130171.196<br>Y=1459766.468              | 63.5                                   | Operación y Mantenimiento       |                                               |
|                                 | 2         | Santa Lucía<br>PK 00+000<br>X=1114600.696<br>Y=1470297.687           | San Pelayo<br>PK 26+000<br>X=1134376.253<br>Y=1482406.161            | 26                                     | Operación y Mantenimiento       |                                               |



| Unidad Funcional Integral (UFI) | Subsector |   | Origen (nombre, abscisa, coordenadas)                            | Destino (nombre, abscisa, coordenadas)                           | Longitud aproximada origen destino (1) | Intervención prevista | Observación                                                                                                  |
|---------------------------------|-----------|---|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| UFI6                            | 1         |   | Cereté<br>PR 10+764<br>X=809954.897<br>Y=1477055.6749            | Lorica<br>PR 48+222<br>X=809162.8472<br>Y=1512218.1258           | 37                                     | Mejoramiento          |                                                                                                              |
|                                 | 2         |   | Lorica<br>PR 5+847<br>X=808953.6961<br>Y=1518449.6188            | Coveñas<br>PR 23+309<br>X=819426.4895<br>Y=1531439.9867          | 17                                     | Mejoramiento          |                                                                                                              |
|                                 | 3         | 1 | Coveñas<br>PR 41+440<br>X=832183.7456<br>Y=1539208.5600          | Tolú<br>PR 43+355<br>X=833092.7925<br>Y=1540876.9826             | 1.9                                    | Mejoramiento          | Tramo definido según Otrosí No. 14                                                                           |
|                                 |           | 2 | Coveñas<br>PR 35+000                                             | Coveñas<br>PR 41+440<br>X=832183.7456<br>Y=1539208.5600          | 6.44                                   | Rehabilitación        | Se adiciona al alcance del Contrato, con Alcance de Rehabilitación, y Operación y Mantenimiento por 10 años. |
|                                 |           | 3 | Tolú<br>PR 43+355<br>X=833092.7925<br>Y=1540876.9826             | Tolú<br>PR 49+300                                                | 5.945                                  | Puesta a Punto        |                                                                                                              |
| UFI7                            | 1         |   | Variante Lorica<br>PR 00+000<br>X=809162.8472<br>Y=1512218.1258  | Variante Lorica<br>PR 07+779<br>X=808953.6961<br>Y=1518449.6188  | 7.8                                    | Construcción          |                                                                                                              |
|                                 | 2         |   | Variante Coveñas<br>PK 00+000<br>X=819426.4895<br>Y=1531439.9867 | Variante Coveñas<br>PK 21+550<br>X=832183.7456<br>Y=1539208.5600 | 21.6                                   | Construcción          |                                                                                                              |
|                                 | 3         |   | Tolú<br>PK 00+000<br>X=833092.7925<br>Y=1540876.9826             | Pueblito<br>PK27+950<br>X=847524.4634<br>Y= 559720.0437          | 28                                     | Construcción          |                                                                                                              |
| UFI8                            | 1         |   | Tolú<br>PR 49+453<br>X=835904.4824<br>Y=1544985.2296             | Tolú Viejo<br>PR 65+937<br>X=849784.6192<br>Y=1537371.0792       | 16.5                                   | Mejoramiento          |                                                                                                              |
|                                 | 2         |   | Pueblito<br>PR 93+683<br>X=847524.4634<br>Y=1559720.0437         | San Onofre<br>PR 104+820<br>X=841646.0864<br>Y=1569449.4135      | 11.2                                   | Mejoramiento          |                                                                                                              |
|                                 | 3         |   | San Onofre<br>PR 0+023<br>X=841646.0864<br>Y=1569449.4135        | Cruz del Viso<br>PR 59+352<br>X=872277.777<br>Y=1612725.206      | 59.3                                   | Mejoramiento          |                                                                                                              |

Parágrafo: Las intervenciones correspondientes a los subsectores 6.3.2 y 6.3.3, incorporados con este Otrosí, los cuales serán entregados al Concesionario mediante Acta una vez sean recibidos por la ANI



*de parte del INVIAS. Estas se iniciarán una vez se cuente con la Resolución del Ministerio de Transporte que dé lugar al inicio de la construcción de la Estación de Peaje Caimanera de conformidad con lo previsto en el Otrosí No. 14, y para el caso del subsector 6.3.2 su operación contempla un plazo de diez (10) años contados desde la fecha de terminación de las intervenciones aquí definidas según fecha del acta terminación o recibo respectiva.*

En este orden reiteramos que, para el caso de la vía que comunica la vereda Santa Lucia del municipio de Montería y el municipio de San Pelayo, solamente se recibió por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura el tramo comprendido entre los PR 00+000 y el PR 25+400 del Tramo Santa Lucia - San Pelayo. Este tramo fue recibido para su operación y mantenimiento de acuerdo con el Acta de Entrega con fecha del 23/08/2017, y lo establecido en la cláusula quinta de dicha acta que se anexa.

No corre la misma suerte el sector denominado como Variante San Pelayo comprendida, como ya se dijo, entre el K0+000 al K3+174, pues se conoce que mediante acta de diecisiete (17) de octubre de 2018, se suscribió el Acta de reversión y entrega de la sociedad Vías de las Américas S.A.S, a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI - y de ésta a la Alcaldía de San Pelayo., de la infraestructura vial y de los bienes destinados al Contrato de Concesión N° 008 de 2010, correspondiente al Tramo Santa Lucía - San Pelayo Sector Variante San Pelayo, del 25+720 (K0+000) al K28+854 (K3+134), dejando constancia de lo siguiente:

**DEJAN CONSTANCIA DE:**

**PRIMERO:** VIAS DE LAS AMERICAS S.A.S., procede a realizar la reversión y entrega real y material a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI de la infraestructura vial del Tramo vial de la vía terciaria que une al barrio El Caño (margen derecha del Río Sinú), cruzando por el barrio El Pepo y conecta con la troncal Cerete – Lórica Ruta 2103 (Barrio Jose Antonio Galán) de la Red a cargo del MUNICIPIO con el fin de realizar las actividades de obras necesarias, para el mejoramiento del corredor comprendido del K00+000 iniciando en la salida del puente metálico sobre el Río Sinú con coordenadas Norte: 1482273,39; Este: 1134648,11 que conecta con la vía Cerete – Lórica Ruta 2103 y finaliza en el K3+174 exactamente en el empalme con la ruta 2103 Cerete – Lórica con coordenadas Norte: 1481562,42; Este: 1137143,75, intervenida a nivel de mejoramiento, a través del Contrato No. 008 de 2010.

**QUINTO:** La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, procede de manera simultánea a realizar la entrega real y material al representante de la ALCALDIA DE SAN PELAYO., con todas las obras que lo conforman y en el estado en que se encuentra, la infraestructura vial del Tramo Santa Lucia – San Pelayo Sector Variante San Pelayo del 25+720(K0+000) al K28+854(K3+134) que fue recibida de la sociedad VIAS DE LAS AMÉRICAS S.A.S., cuya entrega y recibo se formaliza mediante la presente Acta.

Se debe aclarar que la sociedad Vías de las Américas S.A.S. revirtió la Variante San Pelayo a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, y esta a su vez la entregó a la Alcaldía de San Pelayo. Además, es importante mencionar que la sociedad Vías de las Américas S.A.S. liquidó el contrato de Concesión No. 008 de 2010 el 09 de marzo de 2022, de acuerdo con el acta de liquidación anexa, que igualmente puede ser descargada en la página web del SECOP <https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=09-1-49664>. Dicha acta nuevamente confirma que la Variante San Pelayo fue revertida a la ANI y esta, a su vez realizó la entrega al municipio de San Pelayo, conforme se ve en el acta de 17 de octubre de 2018.

Por todo lo dicho, Señor Juez, solicito que se declare la legitimación en la causa por pasiva, teniendo en cuenta la no acreditación a través de medio probatorio alguno de la injerencia de mi representada en la causación del daño alegado.



## 5.2. Ausencia de nexo de causalidad.

Como es sabido, para que exista la responsabilidad del estado se requieren: el daño, el hecho generador del mismo y un nexo de causalidad tres elementos absolutamente indispensables y necesarios.

El nexo de causalidad se entiende como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador y el daño probado. La jurisprudencia y la doctrina indican que para poder atribuir un resultado a una persona y sea declarada responsable como consecuencia de su acción u omisión, es indispensable definir si aquel aparece ligado a esta por la relación causa-efecto. Si no es posible encontrar esa relación mencionada, no tendrá sentido alguno continuar con el juicio de responsabilidad.

En ese entendido, el nexo de causalidad debe ser probado en todos los casos por quien ejerce el derecho de acción ya que por norma general el mismo no admite ningún tipo de presunción, ni tampoco los conocimientos del juez sobre la realidad social lo autoriza para deducir con certeza el nexo causal eficiente y determinante si este no se hallare probado.

No en vano expresa el profesor Javier Tamayo-Jaramillo en su Tratado de responsabilidad civil, tomo I, 384, Legis Editores, Bogotá (2007). *“Cualquiera que sea la teoría de la causalidad que se acoja, lo cierto es que, (...), siempre es indispensable que el fenómeno que se estudia como posible causa sea conditio sine qua non del daño. Es decir, desde el punto de vista jurídico, solo se considera causa del daño aquel fenómeno sin el cual el daño no se habría producido. Ello significa que si, en el caso concreto, el juez llega a la conclusión de que el daño de todas maneras se habría producido así no hubiera concurrido la culpa del demandado este no se considera causante de ese daño. Javier Tamayo-Jaramillo.”*

Tanto la Corte Suprema De Justicia como el Consejo De Estado en reiterada jurisprudencia, han erigido que el nexo de causalidad debe ser probado en todos los casos. Así por ejemplo en sentencia del 2 de mayo de 2002 se dijo: *“El accionante también tiene que demostrar en juicio la causalidad adecuada entre el daño padecido y la conducta de riesgo imputada al estado, porque la ley no ha señalado en materia de relación causal ni presunciones legales respecto de las cuales, probando un hecho el legislador infiera su causalidad adecuada, ni tampoco los conocimientos del juez sobre la realidad social lo autorizan para decidir con certeza el nexo de causalidad eficiente y determinante.”*

Queda claro, que es inexcusable la prueba de la relación causal, pues no está amparada por ninguna presunción, tarea que se convierte en el centro de discusión probatoria en cada caso, de una parte, la reclamación del particular, y, de otra la presunta actuación lesiva de la administración, claro está además de los presupuestos basilares del evento. Este diagnóstico deberá entonces ser completo y preciso, no a modo de concepto absoluto, sino considerando la posibilidad que ofrece el caso; de otro lado la fuente que da origen al proceso causal debe estar definida en términos específicos e individuales, pues si se parte de un concepto general como en este caso hace jamás podría arribarse a la demostración de un curso causal individual.

En suma, el nexo causal no resulta un dato estadístico, tampoco un presupuesto subjetivo y valorativo de la parte actora, ni puede partir de conjeturas; y, mucho menos puede ser presumido, debe partir de un vínculo de naturaleza directa, que no sea lógicamente posible suponer la existencia del daño sin la verdadera ocurrencia de la falla que se alega.

No existe nexo causal entre el daño sufrido por el señor Valencia Vásquez y las actuaciones de mi representada, pues, en primer lugar, existe culpa exclusiva de la víctima, conforme a todo lo anteriormente expuesto y que tiene fundamento probatorio, como lo es lo señalado en el Informe Policial de Accidente de Tránsito No. C001092703 elaborado por la Autoridad de Tránsito que atendió el siniestro vial. En el numeral 11 de dicho informe le es atribuida la hipótesis de causación



131 “*Salirse de la Calzada*” al conductor del vehículo de placas SND458, identificado como Alejandro Valencia Vásquez.

También, se logra evidenciar de dicho IPAT que Alejandro Valencia Vásquez, se dirigía en un camión en sentido Santa Lucía - San Pelayo, al llegar a la intersección por causas desconocidas no atiende señales de tránsito, continuando derecho cruzando la vía Cereté – Lórica, se sale de la vía, pierde el control y termina volcado. Lo anterior, siempre teniendo presente que la Concesión Ruta al Mar S.A.S. no tiene ninguna responsabilidad en el accidente, en los términos establecidos en el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP N° 016 de 2017 y las Actas de Entrega del 23/08/2017 y 17/10/2018, y la culpa exclusiva de la víctima que previamente se ha expuesto.

### 5.3. Causa extraña por hecho de un tercero.

Tradicionalmente la doctrina y la jurisprudencia han manifestado que el demandado en un juicio de responsabilidad tiene, por norma general, la posibilidad de defenderse atacando cualquiera de los elementos que se estudian dentro de la responsabilidad civil extracontractual. En este sentido, bien puede plantear su defensa respecto al elemento daño, al elemento imputación, o al elemento fundamento. La Concesión Ruta al Mar S.A.S. debe ser exonerada de toda responsabilidad al ser probada la ausencia de nexo causal, y ahora se le suma la existencia de una causa extraña por hecho de un tercero.

La Corte Suprema de Justicia, en reiterada jurisprudencia ha tratado a la incidencia del hecho de un tercero en casos donde el daño se produce por obra de una actividad peligrosa, tal es el caso de la sentencia de casación del 8 octubre 1992, con radicado 3446, donde expuso que:

*(...) el hecho de un tercero, alegado para contrarrestar la presunción que se desprende de la prueba de haberse causado el daño por motivo de una actividad peligrosa, tiene que participar en buena medida de los caracteres propios de la fuerza mayor exculpatoria, lo que al tenor de reiterada doctrina jurisprudencial le impone a los falladores la obligación de verificar la concurrencia de severas condiciones (...).*

*(...) puede sostenerse entonces que aquellas condiciones de las que depende que a la intervención de un tercero puedan imprimírsele los alcances plenamente liberatorios (...) son los siguientes: a) Debe tratarse antes que nada del hecho de una persona por cuyo obrar no sea responsable reflejo el agente presunto, vale decir que dicho obrar sea completamente externo a la esfera jurídica de este último; b) También es requisito indispensable que el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado, ya que si era evitable y no se tomaron, por imprudencia o descuido, las medidas convenientes para evitar el riesgo de su ocurrencia, la imputabilidad a ese demandado es indiscutible, lo que en otros términos quiere significar que cuando alguien, por ejemplo, es convocado para que comparezca a juicio en estado de culpabilidad presunta por el ejercicio de una actividad peligrosa, y dentro de ese contexto logra acreditar que en la producción del daño tuvo injerencia causal un elemento extraño puesto de manifiesto en la conducta de un tercero, no hay exoneración posible mientras no suministre prueba concluyente de ausencia de culpa de su parte en el manejo de la actividad; c) Por último, el hecho del tercero tiene que ser causa exclusiva del daño, aspecto obvio acerca del cual no es necesario recabar de nuevo sino para indicar, tan sólo, que es únicamente cuando media este supuesto que corresponde poner por entero el resarcimiento a la cuenta del tercero y no del ofensor presunto, habida consideración que si por fuerza de los hechos la culpa de los dos ha de catalogarse como concurrente y por lo tanto, frente a la víctima, lo que en verdad hay son varios coautores que a ella le son extraños, esos coautores, por lo*



*común, están obligados a cubrir la indemnización en concepto de deudores solidarios que por mandato de la ley lo son de la totalidad de su importe, postulado éste consagrado por el artículo 2344 del Código Civil (...). –subraya intencional-.*

Y en sentencia de casación de 18 septiembre 2009, con radicado 2005-00406-01, se condensó la doctrina precedente, así:

*(...) la intervención exclusiva de un tercero, esto es, de un sujeto ajeno al autor y a la víctima por cuya conducta se causa el daño; para romper el nexo causal, además de exclusiva, eficaz, idónea y determinante de la lesión, pues “[c]uando el hecho del tercero no es la causa determinante del daño no incide en ninguna forma sobre el problema de la responsabilidad...” (G. J. T. LVI, págs. 296 y 321), es menester “que el hecho fuente del perjuicio no haya podido ser previsto o evitado por el demandado” (cas. Civ. Octubre 8 de 1992; 24 de marzo de 1939, XLVII, 1947, p. 63). -Subraya intencional-*

Teniendo en cuenta que de acuerdo al Acta de reversión y entrega de diecisiete (17) de octubre de 2018, de la sociedad Vías de las Américas S.A.S, a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI - y de ésta al municipio de San Pelayo, se realizó la entrega de la infraestructura vial y de los bienes destinados al Contrato de Concesión N° 008 de 2010, correspondiente al Tramo Santa Lucía - San Pelayo Sector Variante San Pelayo, del 25+720 (K0+000) al K28+854 (K3+134), al municipio de San Pelayo, de ser probada la responsabilidad del Estado, quien estaría llamado a responder por la reparación de daños deprecada sería este ente territorial.

#### **5.4. Falta de demostración de falla del servicio a cargo de las demandadas.**

El Consejo de Estado<sup>25</sup> ha expuesto que la responsabilidad del Estado por la omisión en la señalización de vías y obras públicas se ve comprometida cuando se encuentran acreditados los siguientes elementos:

***“i) la existencia de una obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada de realizar la acción con la cual se habrían evitado los perjuicios; ii) la omisión de poner en funcionamiento los recursos de que se dispone para el adecuado cumplimiento del deber legal, atendidas las circunstancias particulares del caso; iii) un daño antijurídico, y iv) la relación causal entre la omisión y el daño.”***  
(Negrillas fuera del texto original).

El máximo órgano de cierre de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa ha sido exigente respecto del principio universal en materia probatoria que hace referencia a que incumbe a la parte que alega la responsabilidad estatal probar. Así lo estima en Sentencia de 5 de agosto de 1994, C.P. doctor CARLOS BETANCUR JARAMILLO, radicación 8487 cuando destaca:

***“1.- En casos como el presente, en los cuales se imputa responsabilidad a la administración por el incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de sus obligaciones, la determinación de si el daño causado al particular tiene el carácter de daño antijurídico, depende de acreditar que la conducta de la autoridad fue inadecuada. Si el daño que se imputa a ésta se deriva del incumplimiento de un deber que legalmente le corresponde, o de su cumplimiento inadecuado, la antijuridicidad del daño surgirá entonces aquí de dicha conducta inadecuada, o lo que es lo mismo, de una FALLA EN EL SERVICIO.***

<sup>25</sup> Sección Tercera, sentencia de fecha veinticinco (25) de agosto de dos mil once (2011), expediente 76001-23-31-000-1997-03685-01(20133), Consejera Ponente Gladys Agudelo Ordoñez.



*2.- Para determinar si aquí se presentó o no dicha falla del servicio, debe entonces previamente establecerse cuál es el alcance de la obligación legal incumplida o cumplida inadecuadamente por la administración. Debe precisarse en qué forma debió haber cumplido el Estado con su obligación; qué era lo que a ella podía exigírsele; y, sólo si en las circunstancias concretas del caso que se estudia se establece que no obró adecuadamente, esto es, que no lo hizo como una administración diligente, su omisión podrá considerarse como causa del daño cuya reparación se pretende.*

*“La falla de la administración, para que pueda considerarse entonces verdaderamente como causa del perjuicio y comprometa su responsabilidad, no puede ser entonces cualquier tipo de falta. Ella debe ser de tal entidad que, \_teniendo en cuenta las concretas circunstancias en que debía prestarse el servicio, la conducta de la administración pueda considerarse como “anormalmente deficiente”.*

En el presente caso el apoderado del actor no hace esfuerzo alguno por demostrar la falla del servicio, en sentido estricto, omitiendo el deber que tiene el demandante para aducir dicha condición jurídica, pues tal como lo ha manifestado la jurisprudencia, el demandante tiene la obligación de demostrar la existencia de una obligación legal o reglamentaria que tenía bajo su cargo el demandado, la omisión del demandado, un daño y una relación causal entre todas las anteriores.

En conclusión, siguiendo el soporte factico de la demanda y las imputaciones concretas en contra de los demandados se observa que en el presente no existe prueba alguna del comportamiento activo o pasivo del que pudiera derivarse responsabilidad alguna bajo este título de imputación, por lo que se solicita la prosperidad de esta excepción y en consideración se nieguen las pretensiones.

#### **5.5. Culpa exclusiva de la víctima.**

El tratadista GILBERTO MARTINEZ RAVE, analiza así esta causal de exoneración de responsabilidad así:

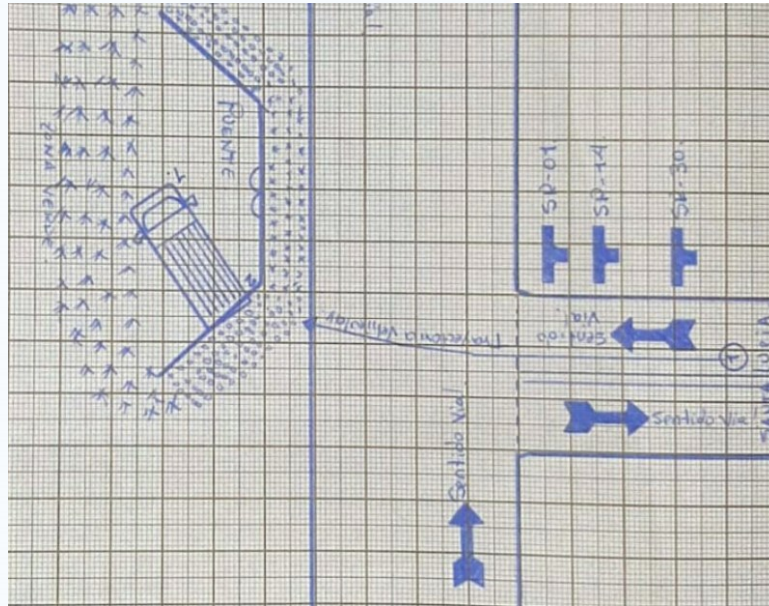
*“Pero si el hecho de la víctima es el único causante del daño, injusto sería cargar al presunto demandado el resultado dañoso. Nadie puede beneficiarse de sus propios y exclusivos hechos dañosos.”*

Cuando el hecho de la víctima es único y determinante en el resultado el nexo de causalidad se rompe, es decir, que la imputación física del resultado se hizo mal, ya que no fue aquel el causante sino la propia víctima. En ese caso no surge responsabilidad y el indebidamente imputado o demandado se libera de la obligación de indemnizar, que nunca existió. Por eso, se ha dicho por los defensores de las tesis culpabilistas, que la culpa exclusiva de la víctima exonera de responsabilidad. Así se aplica en nuestros medios judiciales<sup>26</sup>.

Adicionalmente, se puede mencionar que la jurisprudencia del H. Consejo de Estado, como de la Corte Suprema de Justicia, de vieja data han considerado que la conducción de vehículos es una actividad peligrosa, que como tal requiere especial pericia y cuidado por parte de quien la ejerce, por lo que le acarrea una presunción de responsabilidad en su contra, que tiene el deber de desvirtuar si pretende atribuir a otro la responsabilidad por la ocurrencia de un hecho dañoso en un accidente, y en el caso, con el caudal probatorio arrimado al proceso, el demandante no logra desvirtuar dicha presunción.

<sup>26</sup> La Responsabilidad Civil Extracontractual en Colombia, 4a. edición, 1988, Biblioteca Jurídica Dike, Medellín, pág. 188).

Quedando probado que la vía por la que venía transitando el señor Valencia Vásquez era la Variante San Pelayo, que es un sector vial de aproximadamente 4.3 kilómetros de longitud que abarca desde el Puente metálico que cruza el río Sinú hasta la salida a la vía Cereté – Loricá, vía que **NO** forma parte del corredor concesionado, de acuerdo con el Acta de Entrega con fecha del 23/08/2017. Es significativo indicar que en el IPAT No. C001092703, se observa el sentido en que transitaba el señor Valencia Vásquez, así:



**Imagen No. 2:** En esta se evidencia el sentido en que transitaba el camión y la señalización que no respetó.

El informe en comento registra el buen estado tanto de la vía y la señalización vertical instalada para la fecha de ocurrencia del hecho, tanto en la Variante San Pelayo, a cargo exclusivamente de La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI; como en la vía Cereté - Loricá a la altura del PR 16+050 y que corresponde a la Unidad Funcional Integral 6, Subsector 1 del Proyecto Vial Conexión Antioquia – Bolívar.

Entendiendo y analizando el IPAT No. C001092703 y su croquis, se extrae lo siguiente:

- El accidente se divide en dos etapas: la primera es cuando el conductor manejaba sobre la vía no concesionada, sin advertir la señalización (PARE) que allí se encontraba, y la segunda es la posición final del vehículo después de haber sobrepasado la señalización.
- Que el vehículo haya quedado ubicado sobre el PR 16+050 de la Unidad Funcional Integral 6, Subsector 1 del Proyecto Vial Conexión Antioquia – Bolívar, se debió al resultado de una combinación de factores, incluyendo la falta de atención del conductor a la señalización de la vía, así como la velocidad y trayectoria que traía el vehículo.

Entonces, para clarificar el asunto, la falta de precaución del conductor, combinada con la trayectoria y la velocidad del vehículo, llevó a que el conductor no se percatara de la señal de PARE que existía en la vía no concesionada. Como resultado, el vehículo que venía sobre una vía no concesionada y señalizada cruzó la vía concesionada por mi mandante y terminó posicionado sobre ella, no queriendo decir que, por haber terminado en ese punto, sea mi representada quien deba responder por la imprudencia y culpa exclusiva del conductor.



Respecto del sector vial denominado “Variante San Pelayo”, es necesario destacar el siguiente estado de la señalización vertical y horizontal para la fecha de ocurrencia del accidente, el cual consta en las imágenes aportadas por el convocante y las que a continuación se exhibe en las fotografías que se aportan con esta contestación a la demanda.

Es así como estando en buenas condiciones de señalización, tanto la vía no concesionada como la concesionada, se puede determinar que fue la conducta negligente del señor Valencia Vásquez, quien, al no respetar la señalización de tránsito, es él quien tiene culpa exclusiva de las consecuencias del accidente y no mi representada, pues ésta no participó en el hecho dañoso y los demandantes no logran probar las condiciones del accidente de la forma que lo indican. Ahora bien, teniendo completamente probado que la vía estaba debidamente señalizada y que el conductor no las respetó, se deben considerar los posibles factores por los cuales esta persona inadvirtió la señalización, que pudieron haber influido en su comportamiento al volante y en su irrespeto a la señalización, como:

1. **Hora en la que realizaba el tránsito:** la hora de ocurrencia de los hechos fue 23:20, hora en la que la visibilidad pende exclusivamente de las luces con las que cuenta el vehículo.
2. **Condiciones de dispositivos de iluminación del vehículo:** No se conoce si los dispositivos con los que contaba el vehículo iluminaban de manera suficiente para percatarse de la señalización dispuesta en la vía.
3. **Fatiga:** Dado que el accidente ocurrió a las 23:20 horas, es posible que el conductor estuviera cansado o fatigado después de un largo día de conducción o trabajo, lo que podría haber afectado su capacidad para mantener la atención y respetar la señalización en la vía.
4. **Condiciones personales:** Factores como la distracción, el consumo de alcohol o drogas, y otras condiciones personales pueden haber influido en la capacidad de Alejandro Valencia Vásquez para seguir las normas de tránsito y respetar la señalización.

La Concesión Ruta al Mar S.A.S. no puede ser considerada responsable del accidente ocurrido. La culpa recae exclusivamente en el conductor del vehículo involucrado, quien no respetó las señalizaciones de tráfico y, por lo tanto, fue el causante del accidente. Fue el actuar negligente del conductor del vehículo implicado en el accidente, quien manejaba su vehículo en el tramo vial no concesionado, pero bien señalizado, el que generó la consecuencia dañosa. Así pues, dichas acciones atribuibles a la víctima esencialmente ligada por la potencia causal de cada una de las fuentes de riesgo involucradas en el acontecimiento, es claro, que NO es mi representada quien debe asumir la responsabilidad de reparar, toda vez que no participó en el hecho dañoso y no se prueban las condiciones del accidente de la forma que es relatada por la parte demandante.

#### 5.6. Excesiva tasación de perjuicios y falta de demostración.

Desde ahora me opongo a la liquidación que presentó el apoderado de la parte actora en relación con los perjuicios por daño a la salud y perjuicios morales reclamados, ya que tal supuesto desconoce abiertamente la jurisprudencia del Consejo De Estado citada anteriormente, estando cimentada su pretensión sobre supuestos perjuicios no demostrados. Al respecto conviene reivindicar el contenido del 206 del C.G.P relativo al juramento estimatorio y las consecuencias imprimibles en caso de una sobreestimación.

Del mismo modo, debe enfatizarse que la cuantificación de perjuicios no puede edificarse sobre supuestos de hecho, sino por el contrario razonadamente, que significa explicadamente, con



motivación, justificando cada uno de los conceptos reclamados u objetados, correspondiéndole al juez entonces valorar los abusos y controlar los desafueros, para adecuar su decisión a los dictados de la ley y de la equidad, sin patrocinar enriquecimientos aventurados.

#### **5.7. Inimputabilidad jurídica del daño a mi representada.**

A pesar de haber argumentado la inexistencia del nexo causal, es importante destacar que, desde el punto de vista de la imputación fáctica, las pruebas presentadas en el proceso indican que los daños causados no son imputables a mi representada. Como se ha explicado anteriormente, el único responsable de estos daños es el señor Alejandro Valencia Vásquez, quien actuó con negligencia y violó las normas de tránsito, poniéndose a sí mismo y a los demás en peligro.

Es importante destacar que las pruebas presentadas muestran que las acciones que condujeron al daño reclamado fueron realizadas por aquellos que estuvieron directamente involucrados en el accidente y que tienen la responsabilidad de responder por los efectos negativos de sus acciones. En este caso, esto se refiere exclusivamente a la culpa de un tercero y a las víctimas del accidente. Por lo tanto, se concluye que los daños causados no pueden ser atribuidos a mi representada.

#### **5.8. Excepción genérica.**

Conforme a lo establecido en Código Contencioso Administrativo, en caso de encontrarse probados hechos que constituyan excepciones, ruego así sea declarado por usted señor Juez, puesto que al tratarse de una sentencia, cualquiera que sea el caso, deberá siempre darse aplicación a lo previsto en el artículo 282 del Código General del proceso, esto es, que de proponerse una excepción que de origen a pronunciamiento mediante este tipo de decisión, el juez deberá reconocer oficiosamente cualquier otra que ostente el mismo linaje, siempre que el hecho esté probado.

### **VI. SOLICITUDES.**

1. Declarar probadas las excepciones propuestas.
2. Condénese en costas a la demandante respecto de mi representada, conforme lo establece el artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y el artículo 366 del Código de General del Proceso.

### **VII. FUNDAMENTOS DE DERECHO.**

1. La presente contestación de demanda tiene fundamento jurídico y legal en el Código de procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Artículo 2 de la Constitución Política de Colombia, Artículo 29 de la Constitución Política de Colombia.
2. Artículo 90 de la Constitución Política.
3. Artículo 225 ley 1437 de 2011, artículos 64 a 66 del Código General Del Proceso.
4. Código General del Proceso ley 1564 de 2012.
5. Jurisprudencia y doctrina citada a lo largo del texto.
6. De la misma forma, son pertinentes al presente asunto las normas establecidas en la Ley 769 de 2002.

## VIII. PRUEBAS.

Junto con este escrito de contestación a la demanda, aporto y solicito que decretadas por el Despacho, incorporándose al proceso las siguientes pruebas documentales y de oficio.

### 8.1. Documental que se aportan:

**8.1.1.** Contrato de Concesión bajo esquema de APP N° 016 de 2015, el cual puede ser descargado y consultado en el siguiente enlace:

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-20-448>

**8.1.2.** Apéndice Técnico 1 del Contrato de Concesión bajo esquema de APP N° 016 de 2015, el cual puede ser descargado y consultado en el siguiente enlace:

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=15-20-448>

**8.1.3.** Acta de Entrega Infraestructura CORUMAR S.A.S. con fecha del 23/08/2017.

**8.1.4.** Acta de reversión y entrega de la sociedad Vías de las Américas S.A.S, a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI - y de ésta al municipio de San Pelayo, del diecisiete (17) días del mes de octubre de 2018.

**8.1.5.** Acta de liquidación del contrato de Concesión No. 008 de 2010, con fecha del 09 de marzo de 2022.

**8.1.6.** Copia del Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT No. C001092703.

**8.1.7.** Fotografías obrantes en el cuerpo de la contestación a la demanda.

### **8.2. SOLICITUD DE PRUEBA PERICIAL: Informe Técnico Pericial de Reconstrucción de Accidente de Tránsito**

Solicito que sea decretada y practicada prueba de Informe Técnico Pericial de Reconstrucción de Accidente de Tránsito, rendido por Físico Forense que hagan parte de la lista de auxiliares de la justicia.

Esta prueba es necesaria, pese a existir dentro del proceso un Informe Policial de Accidente de Tránsito No. C001092703 elaborado por la Autoridad de Tránsito que atendió el siniestro vial, con la prueba pericial que solicito sea decretada se logrará establecer de manera precisa, con procedimientos técnicos y especializados la reconstrucción del siniestro ocurrido el día 07 de Julio de 2020 aproximadamente a las 23:20 horas, donde se vio involucrado el señor Alejandro Valencia Vásquez, mientras conducía el vehículo con placas SDN-458.

Por medio de un Informe Técnico Pericial de Reconstrucción de Accidente de Tránsito, rendido por los Físicos Forenses, se podrá dar claridad y precisión sobre las posibles causas del accidente de tránsito en estudio dentro del proceso, convirtiéndose en una prueba pertinente y útil, entendiendo que existe controversia en torno a la vía por la que el señor Valencia Vásquez transitaba, así como si incumplió la señalización de tránsito dispuesta sobre esta, llamada Variante San Pelayo.

En dicha controversia se plantea, toda vez que la vía por la que venía transitando el señor Valencia Vásquez era la Variante San Pelayo, que es un sector vial de aproximadamente 4.3 kilómetros de longitud que abarca desde el Puente metálico que cruza el río Sinú hasta la salida a la vía Cereté - Loricá. Es crucial destacar que dicha vía no forma parte del corredor concesionado, de acuerdo con el acta de entrega con fecha del 23/08/2017.

Entendiendo la complejidad de encontrar a Físicos Forenses que hagan parte de la lista de auxiliares de la justicia y que cuenten con experiencia suficiente para rendir un Informe Técnico Pericial de Reconstrucción de Accidente de Tránsito; siendo diligente y atendiendo al principio de colaboración dentro de los procesos judiciales, propongo los siguientes peritos:

1. Físico Forense Diego Manuel López Morales, a quien se le puede contactar en las siguientes direcciones:

- Dirección: Calle 99A No. 70 B – 82, en Bogotá D.C.
- Teléfono: 7422426 – 7422429 – 3176424982
- E-mail: [dlopez@irsvial.com](mailto:dlopez@irsvial.com); [diego.dilop65@gmail.com](mailto:diego.dilop65@gmail.com)

2. Físico Forense Alejandro Rico León, a quien se le puede contactar en las siguientes direcciones:

- Dirección: Calle 99A No. 70 B – 82, en Bogotá D.C.
- Teléfono: 3154809336.
- E-mail: [arico@irsvial.com](mailto:arico@irsvial.com)

### 8.3. SOLICITUD DE PRUEBA TESTIMONIAL.

Comendidamente solicito al Despacho se sirva a solicitar la comparecencia del Ingeniero Edgar Herrera Marciales identificado con la cédula de ciudadanía número 79.626.009, el cual, actualmente funge como Director Técnico de la Concesión Ruta al Mar S.A.S. – CORUMAR S.A.S., pasará a declarar sobre los hechos de la demanda y la oposición a los mismos propuestos en este documento, dando claridad sobre el alcance del Contrato de Concesión bajo esquema de APP N° 016 de 2015. El Ingeniero Edgar Herrera Marciales podrá ser citado mediante comunicación dirigida al correo electrónico [edgar.herrera@rutaalmar.com](mailto:edgar.herrera@rutaalmar.com), en el Centro Logístico Industrial San Jerónimo, Bodega N° 8, Calle B, Etapa 1. Km 3 Vía Montería – Planeta Rica. PBX – (574) 7921920 Ext 7032 - Montería – Córdoba.

## IX. ANEXOS.

1. Los documentos solicitados como pruebas en el acápite anterior.
2. Certificado de Existencia y Representación Legal de Concesión Ruta al Mar S.A.S.
3. Copia de la cédula de ciudadanía de la Representante Legal para asuntos Judiciales y Administrativos, Gloria Patricia García Ruiz.
4. Copia de la tarjeta profesional de la Representante Legal para asuntos Judiciales y Administrativos, Gloria Patricia García Ruiz.



5. En cuaderno aparte llamamiento en garantía de la Compañía Aseguradora de Fianzas - Confianza S.A.

Debido al pesos en MB de los archivos, documentos e imágenes solicitados como prueba, así como los anexos que se allegan con esta contestación a la demanda, solicito al Despacho que sean integrados al expediente digital, descargándolos desde el siguiente enlace:

[https://elcondor-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/kenny\\_hernandez\\_rutaalmar\\_com/EkgKJaHBf3FHmhZJWsM62DYBsUAtd6SWqXgPiZL6tM-FWA?e=fc2XL6](https://elcondor-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/kenny_hernandez_rutaalmar_com/EkgKJaHBf3FHmhZJWsM62DYBsUAtd6SWqXgPiZL6tM-FWA?e=fc2XL6)

#### **X. NOTIFICACIÓN.**

La suscrita en el Centro Logístico Industrial San Jerónimo, Bodega N° 8, Calle B, Etapa 1. Km 3 Vía Montería – Planeta Rica. PBX – 57 (4) 792 1920 - Montería – Córdoba, y en los correos electrónicos, [notificacionesjudiciales@rutaalmar.com](mailto:notificacionesjudiciales@rutaalmar.com), [gloriap.garcia@rutaalmar.com](mailto:gloriap.garcia@rutaalmar.com) y [luis.berrio@rutaalmar.com](mailto:luis.berrio@rutaalmar.com).

Del Señor Juez,

**GLORIA PATRICIA GARCÍA RUIZ**  
C.C. No. 31.935.038 de Cali  
T.P. No. 122.501 del CSJ  
Representante Legal para  
Asuntos Judiciales, Laborales y Administrativos