

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20212230266111

20212230266111

18-03-2021

Señor:

JUEZ CUARTO ADMINISTRATIVO ORAL DE SINCELEJO.

E.S.D.

REFERENCIA: CONTESTACIÓN DEMANDA.

ACCIÓN: REPARACIÓN DIRECTA

DEMANDANTE: ALBERTOJOSE GONZALEZ AVILAY OTROS.

DEMANDADO: NACIÓN-MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS.

RADICADO N°: 70001-33-33-004-2019-00402-00

JORGE DANIEL OTERO LUNA, varón, mayor de edad, vecino y residente en la ciudad de Montería, abogado en ejercicio, portador de la Tarjeta Profesional N° 116183 del Consejo Superior de la Judicatura, identificado civilmente con la Cédula de Ciudadanía N° 78'714.684 de Montería, por medio del presente escrito llego ante usted, con mi acostumbrado respeto en mi calidad de apoderado judicial de La Nación Ministerio de Transporte Territorial Córdoba y Sucre, según poder que adjunto, y estando dentro del término legal para dar contestación de la Demanda de Reparación Directa, presentada en contra de mi representada por el señor ALBERTOJOSE GONZALEZ AVILAY OTROS, lo cual hago en los siguientes términos así:

RAZONES REALES Y LEGALES DE LA DEFENSA

Al Ministerio de Transporte como tal no le cabe ninguna responsabilidad en los hechos narrados por el demandante, ello se sustenta en las siguientes consideraciones de orden legal que a continuación expongo: Como se ha reiterado en varias oportunidades por parte de la Institución que en este proceso represento, la expedición de algunas leyes constituye un blindaje en la defensa de los intereses que represento. Es así como en los procesos que ahora ocupa nuestra atención, se pretende endilgarle responsabilidades a la Nación- Ministerio de Transporte, cuando en realidad los llamados a responder son otras instancia tal como lo señalo a continuación: así tenemos la ley 64 de 1.967 que creó el Fondo Vial Nacional como Establecimiento Público del orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, con el objeto de construir, conservar y mantener las carreteras del país. La precitada ley 64 fue reglamentada por el Decreto 3862 de 1.968, dando alcance a sus objetivos antes enunciados. Lo anterior quiere decir que a partir de la vigencia de la ley 64 de 1.967, la persona jurídica encargada de construir, conservar y mantener las carreteras nacionales era el Fondo Vial Nacional hoy Instituto Nacional de Vías INVIAS, y por lo tanto él tenía la obligación de responder de todos sus actos positivos o negativos.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20212230266111

20212230266111

18-03-2021

Ese Establecimiento Público siempre ha estado o estuvo vinculado al Ministerio de Transporte por efectos de la Organización del Estado y en ejercicio del control de Tutela que le corresponde como poder central. El Ministerio no ha construido las carreteras a partir de 1.967, pues para ello existió el órgano Fondo Vial Nacional; aquel sólo ha ejercido la actividad política del sector dentro de los parámetros oficiales del orden nacional. Posteriormente vino la ley 30 de 1.982 que hace también parte de los objetivos pertinentes para ser desarrollados por el Fondo Vial nacional. Finalmente, el Decreto 2171 de 1.992 reorganizó el Sector Transporte y reestructuró el Fondo Vial Nacional como Instituto Nacional de Vías con el objeto de ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación.

De otra parte, La Constitución Política de Colombia en el año de 1991, Norma que en su artículo 20 Transitorio, autorizo al Gobierno Nacional para suprimir, fusionar o reestructurar las entidades de la Rama Ejecutiva, los Establecimientos Públicos etc, con el fin de ponerlas en consonancia con los mandatos de la esa reforma constitucional y, en especial, **con la redistribución de competencias** y recursos que ella establece.

En virtud de esa autorización el presidente de la República profirió el 30 de diciembre de 1992 el decreto ley 2. 171, mediante el cual reestructuró el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte y el Fondo Vial Nacional como Instituto Nacional de Vías –INVIAS, a esta entidad le fue otorgada la competencia de ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura vial. Así mismo la resolución 66 del 4 de mayo de 1994, expedida por el CONPES, se precisa de manera clara y expresa, que la red nacional de transporte, está conformada por las carreteras que están a cargo del Instituto Nacional de Vías –INVIAS. Entidad que tiene entre sus funciones legales la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación y conservación de la infraestructura vial Nacional.

Con esta precisión legal podemos afirmar sin lugar a equívocos y teniendo en cuenta que el régimen de responsabilidad argumentado por el apoderado en el cuerpo de la demanda es el de falla en el servicio, que la Nación- Ministerio de Transporte, no está legitimada materialmente en la causa por pasiva, porque los hechos demandados, puesto que no aluden, para nada las funciones del Ministerio de Transporte, entendiendo que no tiene nada que ver, con la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación y conservación de la infraestructura vial Nacional.

En el régimen de falla probada el Estado se exonerará de la imputación de responsabilidad cuando demuestre o la inexistencia de la falla alegada o la ausencia del nexo de causalidad (causa extraña: hecho exclusivo de la víctima) en el caso que nos atañe podemos afirmar que concurren dos ítems de ausencia de causalidad, como son inexistencia de legitimación en



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20212230266111

20212230266111

18-03-2021

causa por pasiva y la circunstancia de fuerza mayor o caso fortuito, sin mencionar que en el trámite del proceso se puede demostrar una causal excluyente como es la responsabilidad exclusiva de la víctima y la violación de normas reglamentarias por parte del conductor de un tercero.

Ahora igualmente, frente a la ponderación de los presuntos daños causados al convocante, se debe tener presente, que desde la jurisprudencia se exigen tres condiciones para que un daño sea objeto de reparación: este debe ser directo (1), cierto (2) y legítimo (3).

1. Cuando hablamos del carácter “directo” del daño, en realidad nos referimos al nexo de causalidad (De Cupis, 1975, p. 247)9, otro elemento *sine qua non* de los regímenes de responsabilidad. La relación de causalidad es el enlace que se reconoce entre dos fenómenos jurídicos: la causa y el efecto jurídico. Se trata del “nexo etiológico material (es decir, objetivo o externo) que liga un fenómeno a otro, que en cuanto concierne al daño, constituye el factor de su imputación material al sujeto”.

2. Asimismo, el daño debe ser cierto, veraz, real. El juez debe estimar como evidente el actual o futuro empobrecimiento patrimonial o la actual o futura trasgresión de un derecho extrapatrimonial.

La prueba del daño le corresponde a la víctima, so pena de que la acción de responsabilidad no prospere. En efecto decimos que el actor debe probar la existencia del daño –*cur debeat*–. Concretamente, nos referimos a los perjuicios patrimoniales o materiales –daño emergente o lucro cesante, artículos 1613 y 1614 C.C.–. De manera concreta se afirma desde la jurisprudencia que el “*fundamento de cualquier condena por perjuicios materiales es su demostración idónea*”. (Corte Suprema de Justicia de Colombia. Sala de Casación Civil, 1999, 5 de octubre). (Subrayas nuestras).

Desde luego, para que se pueda indemnizar, debe existir claridad en cuanto a la intensidad del daño –*quantum debeat*–. Ahora bien, la falta de prueba de la cuantía del daño por el querellante debe ser suplida por el juez de instancia, en desarrollo de su deber de decretar pruebas de oficio, en los términos del artículo 307 C. de P.C. Es decir, como se afirma en un fallo, este precepto “*vedo, como principio general, las condenas en abstracto o in genere y, por ende, la absolución por la falta de determinación de una condena concreta*” 11. Como puede verse, el daño que se predica como recibido por el convocante, deberá quedar probado en el trámite de una subsiguiente acción judicial, donde entre otros mecanismos de defensa, se ejercería singular vigilancia sobre la calidad con la que actúe en este proceso el o los accionantes.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20212230266111

20212230266111

18-03-2021

En todo caso debo manifestar, además de las normas que he señalado, que el Ministerio de Transporte no es el encargado de tales menesteres, ya que el objetivo del Instituto Nacional de Vías, como lo dije anteriormente, con personería Jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, es “ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación”. ; Para el cumplimiento de este objetivo, se asignaron al Instituto varias funciones generales y, entre ellas, la de ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura vial de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos.

Conforme a lo anterior, puede establecerse plenamente que el Ministerio de Transporte no es la entidad directamente responsable de adelantar las diversas acciones relacionadas con la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación y conservación de la infraestructura vial a cargo de la Nación. Esta obligación ha sido asignada, de manera específica y expresa, al Instituto Nacional de Vías. Así se desprende, también, de lo consignado en la parte motiva de la Resolución 66 del 4 mayo 1994, expedida por el CONPES, en el sentido de que la Red Nacional de Transporte está conformada por las carreteras que están a cargo de la Nación, “a través del Instituto Nacional de Vías”.

Algunos Tribunales Administrativos y el Consejo de Estado han manifestado la responsabilidad de Instituto Nacional de vías (antes Fondo Vial Nacional) así se tiene: sentencia del Consejo de Estado, sección Tercera de julio 15 de 1.994, proceso número 9140, que resuelve la sentencia del Tribunal Administrativo del Valle de Cauca, del 5 de octubre de 1.993, proceso 16520, actor Ibeth el Socorro Zapata y Otros. Cabe mencionar lo dicho por la Corte Constitucional en su sentencia C-333 DE 1.996: Por ende, la fuente de la responsabilidad patrimonial del Estado es un daño que debe ser antijurídico, no porque la conducta del autor sea contraria al derecho, sino porque el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio, por lo cual este se reputa indemnizable. Esto significa obviamente que no todo perjuicio debe ser reparado porque puede no ser antijurídico, y para saberlo será suficiente acudir a los elementos del propio daño, que puede contener causales de justificación que hacen que la persona tenga que soportarlo.

Igualmente, no basta que el daño sea antijurídico, sino que éste debe ser además imputable al Estado, es decir, debe existir un título que permita su atribución a una actuación u omisión de la administración pública. Esta imputación está ligada pero no se confunde con la causación material, por cuanto a veces, como lo ha establecido la doctrina y la jurisprudencia, se produce una disociación entre tales conceptos.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20212230266111

20212230266111

18-03-2021

Por ello, la Corte coincide con el Concejo de Estado en que para imponer al Estado la obligación de reparar un daño es menester, que además de constatar la antijuricidad del mismo, el juzgador elabore un juicio de imputabilidad que le permita encontrar un “título jurídico” distinto de la simple causalidad material que legitime la decisión, vale decir, la “*IMPUTATIO JURIS*” además de la “*IMPUTATIO FACTI*”.

Honorable juez, al no existir en el proceso prueba contundente para demostrar falla en el servicio por parte de la entidad aquí representada mal podría atribuírsele responsabilidad alguna, toda vez que los hechos narrados y las pruebas aportadas no llevan a la certeza que la construcción, mantenimiento, o reparación de las vías sea responsabilidad del Ministerio de Transporte, por acción ni omisión del servicio, razón por la cual no puede producirse en estas condiciones una sentencia de condena en contra de mi representada.

Cabe mencionar lo dicho por la Corte Constitucional en su sentencia C-333 DE 1.996 Por ende, la fuente de la responsabilidad patrimonial del Estado es un daño que debe ser antijurídico, no porque la conducta del autor sea contraria al derecho, sino porque el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio, por lo cual este se reputa indemnizable. Esto significa obviamente que no todo perjuicio debe ser reparado porque puede no ser antijurídico, y para saberlo será suficiente acudir a los elementos del propio daño, que puede contener causales de justificación que hacen que la persona tenga que soportarlo.

Igualmente, no basta que el daño sea antijurídico, sino que éste debe ser además imputable al Estado, es decir, debe existir un título que permita su atribución a una actuación u omisión de la administración pública. Esta imputación está ligada pero no se confunde con la causación material, por cuanto a veces, como lo ha establecido la doctrina y la jurisprudencia, se produce una disociación entre tales conceptos. Por ello, la Corte coincide con el Concejo de Estado en que para imponer al Estado la obligación de reparar un daño es menester, que además de constatar la anti juricidad del mismo, el juzgador elabore un juicio de imputabilidad que le permita encontrar un “título jurídico” distinto de la simple causalidad material que legitime la decisión, vale decir, la “*imputatio juris*” además de la “*imputatio facti*”.

Numerosos autores han reconocido, de acuerdo a los pronunciamientos de las altas Cortes, que la sola circunstancia de encontrar huecos en las vías públicas, o la mala señalización, lo que es de común ocurrencia en un país donde cada día se utilizan recursos destinados a las vías, para la guerra, deba constituirse en una prueba contundente para declarar probada la falla en el servicio a favor de los demandantes al no existir en el proceso prueba contundente para demostrar falla en el servicio por parte de la entidad aquí representada mal pueden ustedes dar por probados esos hechos.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20212230266111

20212230266111

18-03-2021

La DEMANDA versa sobre la solicitud de indemnización por los daños materiales, morales, supuestamente causados a los peticionarios por la muerte del menor JORGE LUIS GONZALEZ VEGA, ocurrido el día 4 de Octubre del año 2017, en el Kilómetro 95 + 720 mts, vía lorica san Onofre, corregimiento el Chicho del Municipio de San Onofre, cuando el menor se encontraba jugando en un playón, ubicado en el costado de la carretera antes mencionada demandante, siendo las 11 am, un vehículo tipo camión Mazda T modelo 1995, color Blanco de Placas PEG-859, Conducido por el señor EDILBERTO QUIROZ QUIROZ, pierde el control, se sale de la carretera y colisiona contra unos árboles y luego se avalancha sobre el lugar donde se encontraba el menor GONZÁLEZ VEGA, causándole la muerte de manera inmediata. En este caso concreto el Ministerio de Transporte no tiene ninguna responsabilidad en el in suceso, Toda vez que el accidente se origina debido a la posible violación de normas reglamentarias, imprudencia o impericia del señor EDILBERTO QUIROZ QUIROZ, generador del accidente y posterior daño, además el Ministerio de Transporte no tiene ninguna injerencia en la construcción, mantenimiento, elaboración, remodelación de ningún aspecto de la infraestructura vial de Colombia desde el año 1992, además pudo suceder una culpa exclusiva dela víctima, quien se encontraba en un lugar no apto ni acondicionado para deportes o esparcimiento de los asociados.

CULPA EXCLUSIVA DE UN TERCERO POR IMPRUDENCIA Y VIOLACION DE NORMAS REGLAMENTARIAS

La actividad de conducir vehículos automotores ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa “que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión”. Cuando con este tipo de actividades se causa un daño es posible reclamar la indemnización o reparación del mismo a través del proceso ordinario de responsabilidad civil extracontractual.

Tratándose del ejercicio de actividades peligrosas, en la sentencia de 26 de agosto 2010, se dejó sentado que se arropan bajo el “alero de la llamada presunción de culpabilidad (...), circunstancia que se explica de la carga que la sociedad le impone a la persona que se beneficia o se lucra de ella y no por el riesgo que se crea con su empleo. El ofendido únicamente tiene el deber de acreditar la configuración o existencia del daño y la relación de causalidad entre éste y la conducta del autor, pudiéndose exonerar [el demandado] solamente con la demostración de la ocurrencia de caso fortuito o fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o la intervención de un tercero.

En el caso que nos atañe, está más que demostrado que el Conductor EDILBERTO QUIROZ QUIROZ, es directamente responsable del accidente, debido a violación de normas reglamentarias, toda vez que según lo narrado por el apoderado de la parte demandante el



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20212230266111

20212230266111

18-03-2021

conductor pierde el control de la motocicleta el solo, sin que medie alguna circunstancia exógena que afectara su conducir, lo cual puede ocurrir por exceso de velocidad, no observar las medidas de seguridad o por estar bajo los efectos del alcohol, Lo cual es una clara prueba que, a pesar de las condiciones de la vía y la falta de visión, nunca disminuyo la velocidad del automotor, por lo cual perdió el control, lo cual demuestra impericia e imprudencia, factores de responsabilidad exclusiva del conductor sin mencionar que es posible que conducía con exceso de velocidad.

Es de mencionar que el consejo de estado ha manifestado que la falta de prevención por parte de los conductores de vehículos, catalogada por el estado como una actividad peligrosa, no es una falla que el estado deba suplir, puesto que es una que los conductores deban observar. Es decir, si un conductor advierte que en el trayecto vial donde se desplaza, existe algún tipo de elemento, o fenómeno natural, que pueda causarle un percance, debido a la velocidad con la que se desplaza, este debe reducir la marcha y con pericia seguir adelante.

EXCEPCION DE FALTA DE LEGITIMACION EN CAUSA POR PASIVA

El consejo de estado en reiteradas oportunidades a manifestado que no le asiste Responsabilidad alguna al Ministerio de Transporte en los casos de accidente en tránsito que ocurran en las vías del orden nacional, puesto que esta competencia es única y exclusivamente del Instituto Nacional de Vías, La Agencia Nacional de Infraestructura Vial o en su defecto si la vía estuviese concesionada sería EL operador quien está llamado a responder, también existe la responsabilidad de las Alcaldía o los Departamentos, cuando las vías donde ocurren los insucesos son de su jurisdicción.

Consejero Ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA, Bogotá, D.C., catorce (14) de marzo de dos mil doce (2012) Radicación: 76001-23-25-000-1997-03056-01 (22.032). Respecto del Ministerio de Transporte, quien alegó dentro de su contestación de la demanda la falta de legitimación, se tiene que de acuerdo con la Ley 64 de 1967 se creó el Fondo Nacional Vial como un establecimiento público del orden nacional, con el objeto de construir, conservar y mantener las carreteras nacionales.

Desde entonces, el Ministerio de Transporte no ha construido carreteras, toda vez que el órgano ejecutor era el Fondo Vial Nacional. Adicionalmente, mediante el Decreto 2171 de 1992 se reorganizó el sector transporte y se reestructuró el Fondo Vial Nacional por el "Instituto Nacional de Vías - INVÍAS" (Art. 52), cuyo objeto es ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación, en lo que refiere a carreteras (art. 53), por lo cual es acertado considerar que no existe en cabeza del Ministerio de Transporte legitimación en la causa por pasiva.

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20212230266111

20212230266111

18-03-2021

También el CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN A CONSEJERO PONENTE: CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA Bogotá, D.C., veintidós (22) de octubre de dos mil quince (2015) Expediente. 52001233100020060083801(39.045).

El hecho por el cual el hoy demandante, mediante apoderado judicial, solicitan ocurrieron mucho tiempo después de la expedición de la Constitución Política de Colombia en el año de 1991, Norma que en su artículo 20 Transitorio, autorizo al Gobierno Nacional para suprimir, fusionar o reestructurar las entidades de la Rama Ejecutiva, los Establecimientos Públicos etc, con el fin de ponerlas en consonancia con los mandatos de la esa reforma constitucional y, en especial, **con la redistribución de competencias** y recursos que ella establece.

En virtud de esa autorización el presidente de la República profirió el 30 de diciembre de 1992 el decreto ley 2. 171, mediante el cual reestructuró el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte y el Fondo Vial Nacional como Instituto Nacional de Vías –INVIAS, a esta entidad le fue otorgada la competencia de ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura vial. Así mismo la resolución 66 del 4 de mayo de 1994, expedida por el CONPES, se precisa de manera clara y expresa, que la red nacional de transporte, está conformada por las carreteras que están a cargo del Instituto Nacional de Vías –INVIAS. Entidad que tiene entre sus funciones legales la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación y conservación de la infraestructura vial Nacional.

Con esta precisión legal podemos afirmar sin lugar a equívocos y teniendo en cuenta que el régimen de responsabilidad argumentado por el apoderado en el cuerpo de la conciliación es el de falla en el servicio, que la Nación- Ministerio de Transporte, no está legitimada materialmente en la causa por pasiva, porque los hechos llamados a conciliar no aluden, para nada las funciones del Ministerio de Transporte, entendiendo que no tiene nada que ver, con la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación y conservación de la infraestructura vial Nacional.

Además, en consonancia con lo antes expuesto, igual o mayor valor tiene la excepción de **FALTA DE LEGITIMACION EN CAUSA POR PASIVA** para este Ministerio frente a las reclamaciones de los demandantes, de conformidad con el marco legal del Ministerio de Transporte, que le otorga objetivos y funciones diferentes a las que pudieran comprometerle en la responsabilidad por los hechos u omisiones que le vienen siendo señaladas en todas las



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20212230266111

20212230266111

18-03-2021

reclamaciones recibidas, En consecuencia, de acuerdo a la Sentencia de casación Civil de fecha abril 6 de 1.976, en lo referente al tema de la legitimación en la causa sentenció...”

si el demandante no es titular del derecho que reclama o el demandado no es la persona obligada, el fallo ha de ser adverso a la pretensión de aquel.” Por lo tanto, esta excepción esta llamada a prosperar.

A LAS PRETENSIONES Y CONDENAS

Teniendo en cuenta los hechos, los argumentos y las normas legales que excluyen de responsabilidad a mi representada me opongo a todas y cada una de las pretensiones y condenas solicitadas por la parte actora. Con esta precisión legal podemos afirmar sin lugar a equívocos y teniendo en cuenta que el régimen de responsabilidad argumentado por el apoderado en el cuerpo de la demanda es el de falla en el servicio, que la Nación- Ministerio de Transporte, no está legitimada materialmente en la causa por pasiva, porque los hechos Demandados no aluden, para nada las funciones del Ministerio de Transporte, entendiendo que no tiene nada que ver, con la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación y conservación de la infraestructura vial Nacional.

A LOS HECHOS NARRADOS

Los hechos que narra el demandante a través de apoderado, no configuran causal alguna que determine la responsabilidad del Ministerio de Transporte, máxime cuando está probado con lo alegado en el cuerpo de la demanda que el accidente se produce por la impericia e imprudencia del conductor del automotor y la evidente, demostrando responsabilidad exclusiva de la víctima, sin mencionar que es de pleno derecho que el Ministerio de Transporte desde el año 1992, no tiene bajo su cargo la construcción, reparación, señalización y mantenimiento de ninguna vía del orden Nacional, por lo que la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva esta llamada a prosperar.

PETICIÓN DESVINCULACIÓN DEL PROCESO

si bien es cierto que la legitimación en la causa es un postulado sustancial, que por regla general debe ser decidida en la sentencia, también lo es que, en el artículo 180 de la Ley 1437 de 2011, con la finalidad de evitar dilaciones y derroche de jurisdicción y plantear el litigio con quien verdaderamente está legitimado para resistir la pretensión y afrontar el cumplimiento de la eventual consecuencia jurídica reclamada por el demandante, consagró la facultad al Juez



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20212230266111

20212230266111

18-03-2021

de examinar este tópico, al menos de manera sumaria pero con efectos definitivos en la audiencia inicial.

Muy respetuosamente solicito al señor Juez (a), teniendo en cuenta los múltiples pronunciamientos del Honorable Consejo de Estado, Tribunales Administrativos y Juzgados de Córdoba y Sucre, en cuanto a la falta de legitimación en la causa por pasiva del Ministerio de Transporte en los casos relacionados con la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación y conservación de la infraestructura vial Nacional, toda vez que no corresponden a las funciones del Ministerio de Transporte, Maxime cuando el régimen de responsabilidad argumentado por el apoderado en el cuerpo de la demanda es el de falla en el servicio y en el caso que nos ocupa no se dan los presupuesto para que se configure.

PRUEBAS

Solicito al Honorable Juez muy respetuosamente se tengan como pruebas las siguientes normas:

- Artículo 20 Transitorio de la Constitución Política de Colombia.
- Decreto 2171 de 1992.
- Sentencia 66001-23-31-000-1999-03680-01 del Consejo de Estado. CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN A CONSEJERO PONENTE: CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA Bogotá, D.C., veintidós (22) de octubre de dos mil quince (2015).
- Expediente. 52001233100020060083801(39.045) Consejero Ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA, Bogotá, D.C., catorce (14) de marzo de dos mil doce (2012) Radicación: 76001-23-25-000-1997-03056-01 (22.032)

CON RELACION A LAS PRUEBAS TESTIMONIALES SOLICITADAS POR LA PARTE DEMANDANTE

Solicito muy respetuosamente señor Juez, no tener en cuenta las pruebas testimoniales solicitadas por la parte actora, toda vez que no cumple con los requisitos exigidos en el artículo 212, del Código General del proceso el cual al tenor expresa:

Artículo 212. Petición de la prueba y limitación de testimonios. Cuando se pidan testimonios deberá expresarse el nombre, domicilio, residencia o lugar donde pueden ser citados los testigos, y enunciarse concretamente los hechos objeto de la prueba.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20212230266111

20212230266111

18-03-2021

Como podemos observar señor Juez, el demandante no enuncia concretamente los hechos objeto de la prueba, no expresa para que fines y sobre que serán rendidos los testimonios.

ANEXOS

Poder para actuar.

Resolución N° 003183 del 5 de Agosto del año 2019, mediante acta de posesión del 05 de Agosto del 2019

Resolución N° 003479 del 14 de noviembre del 2014

NOTIFICACIONES Y DIRECCIONES

A la señora Ministra en Avenida el Dorado CAN Bogotá-Colombia. Al Suscrito en la Calle 55 N° 6- 165 Barrio La Castellana Montería – Córdoba.

Del señor Juez, Atentamente,

JORGE DANIEL OTERO LUNA

T.P. N° 116183 del C.S. de la J.

C.C. N° 7871468 de Montería