

Honorable

JUZGADO VEINTITRES (23) ADMINISTRATIVO CIRCUITO JUDICIAL DE MEDELLÍN

Calle 42 No. 48-55 – Edificio Atlas

memorialesjamed@cendoj.ramajudicial.gov.co

Medellín – Antioquia

ACCIÓN	REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTE	YADURMIS MARIANA PALACIOS RANGEL
DEMANDADO	MINISTERIO DE TRANSPORTE, MUNICIPIO DE BELLO Y OTROS
RADICADO	05001-33-33-023-2023-00446-00
ASUNTO	EXCEPCIÓN FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA MATERIAL - PERENTORIA

GLORIA EUGENIA URAN ACEVEDO, identificada como aparece al pie de mi firma, en desarrollo del Poder conferido por el Director Territorial de Antioquia del Ministerio de Transporte, el cual acepté y con fundamento en el mismo, solicitó me sea reconocida personería jurídica y se decida sobre la excepción previa identificada en la referencia de conformidad con dispuesto en nuestro ordenamiento jurídico y en consecuencia se proceda por parte del despacho a efectuar las siguientes:

DECLARACIONES Y CONDENAS:

PRIMERO: DECLARAR probada la excepción previa de Falta de legitimación en la causa por pasiva material, con las consecuencias que la misma conlleva, con respecto al Ministerio de Transporte, toda vez, que tal como consta dentro del expediente del proceso en cuestión, con los documentos y pruebas aportadas por la parte demandante, no se aportó prueba alguna en contra de la entidad MINISTERIO DE TRANSPORTE que dé cuenta de la supuesta acción u omisión de la entidad como causa eficiente para causar los perjuicios alegados por la parte accionante.

El Ministerio de Transporte, no está legitimada en la causa por pasiva material ni subjetiva, es un hecho notorio, que las acciones u omisiones objeto de la presente demanda nada tienen que ver con el Ministerio de Transporte, por cuanto sus funciones y competencia por cuanto el estudio, construcción, conservación y pavimentación de las carreteras nacionales; las políticas y los proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras en ninguna de sus clasificaciones, es decir primarias, secundarias o terciarias.

La parte accionante hable de incumplimiento en la fijación de políticas, pero, con sus argumentos es claro que habla de ejecución, se observa una confusión normativa y no logra demostrar cual fue la causa eficiente para que ocurriera el accidente.

En este punto se debe resaltar que Las vías según su origen y destino se clasifican en:

Vías de Carácter Nacional: Son las que comunican dos Municipio de diferente departamento y su ente encargado del Mejoramiento, Mantenimiento y Construcción de las mismas, las cuales pueden estar a cargo ya sea del Instituto Nacional de Vías (Decreto 2171 de 1992) o de la ANI dependiendo de la vía.

Vías de Carácter Secundario: Son las que comunican dos Municipios del mismo Departamento, siendo el responsable de estas el Departamento.

Vías de Carácter Terciario: Son las vías que se comunican dentro de la jurisdicción de un Municipio quedando como garante el Municipio.

Por lo anterior se debe concluir la característica de la vía para así poder vincular al realmente responsables de los daños ocasionados en virtud de la omisión de los solicitados.

SEGUNDO: Que en consecuencia se dé cumplimiento el inciso 4.º del párrafo 2.º del artículo 175 del CPACA (modificado por el artículo 38 de la Ley 2080), que establece que las excepciones de cosa juzgada, caducidad, transacción, conciliación, falta manifiesta de legitimación en la causa y prescripción extintiva, se declararán fundadas mediante sentencia anticipada, en los términos previstos en el numeral tercero del artículo 182A.

DE LA RESPONSABILIDAD Y LA CARGA PROBATORIA

De igual forma y para el caso que nos ocupa, compartimos la tesis expuesta por el Tribunal Administrativo de Antioquia en sentencia de fecha 02 de abril de 2009 en el proceso radicado con el No. 1998-00463 que ajusta su argumento para el presente caso:

“...No es posible atribuirle responsabilidad a las entidades demandadas por las siguientes razones:

El artículo 90 de la Constitución Política dispone:

“RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO”

ART. 90. El estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste.

No es suficiente que exista un daño antijurídico sufrido por una persona, es menester, además, que dicho daño sea imputable, vale decir, atribuido jurídicamente al Estado; los tratadistas Eduardo García de Enterría y Tomás Ramón Fernández enseñan que la imputación “es un fenómeno jurídico consistente en la atribución a un sujeto determinado del deber de reparar un daño, en base a la relación existente entre aquél y éste”. Indican los autores:

“El supuesto más simple que cabe imaginar es, naturalmente el de la causación material del daño por el sujeto responsable. En tal caso, la imputación de responsabilidad, en cuanto fenómeno jurídico, se produce automáticamente una vez que se prueba la relación de causalidad existente entre la actividad del sujeto productor del daño y el perjuicio producido. Las cosas no se producen siempre tan simplemente, sin embargo y ello porque en materia de responsabilidad civil, a diferencia de lo que ocurre en el ámbito penal, el objetivo último que se persigue no es tanto el de identificar a una persona como autora del hecho, sino el de localizar a un patrimonio con cargo al cual podrá hacerse efectiva la reparación del daño causado. Esta finalidad garantizadora, que está en la base de todo sistema de responsabilidad patrimonial, produce con frecuencia una disociación entre imputación y causalidad. Probar que existe un nexo causal entre el hecho que constituye la fuente normativa de la responsabilidad y el daño producido será siempre necesario para que la imputación pueda tener lugar y con ella nacer la responsabilidad, pero la mera relación de causalidad entre el hecho (y su autor) y el daño no basta para justificar la atribución del deber de reparación al sujeto a quien la ley califica de responsable.”

.....El consejo de estado se acoge a la teoría de la causalidad adecuada así:

“El elemento de responsabilidad “nexo causal” se entiende como la relación necesaria y eficiente entre la conducta imputada y probada o presumida, según el caso, con el daño demostrado o presumido. La jurisprudencia y la doctrina indican que para poder atribuir un resultado a una persona como producto de su acción o de su omisión, es indispensable definir si aquél aparece ligado a ésta por una relación de causa a efecto, no simplemente desde el punto de vista fáctico, sino del jurídico. (...) Y sobre la teoría de la causalidad adecuada la acción o la omisión que causa un resultado es aquella que normalmente lo produce. De estas teorías en materia de responsabilidad extracontractual se aplica la de causalidad adecuada, porque surge como un correctivo de la teoría de la equivalencia de las condiciones, para evitar la extensión de la cadena causal hasta el infinito.”

Es importante reiterar que, conforme al artículo 167 del Código General del Proceso, la prueba de los supuestos de hecho a través de los cuales se determina la causación de un daño incumbe al actor. La carga de la prueba está sustentada en el principio de autorresponsabilidad de las partes que se configura en el requerimiento de conducta procesal facultativa predicable a quién le interesa sacar adelante sus pretensiones y evitar una decisión desfavorable. Al respecto, el Consejo de Estado manifestó:

*“Si bien el derecho procesal tiene la finalidad de servir de instrumento necesario para la concreción y efectividad de las normas sustanciales, la Constitución de 1991 lo elevó a rango constitucional en su artículo 228, pues son las normas procesales probatorias de una especial relevancia ya que tal como se repite desde siempre y concreta el aforismo romano *Idem est non esse aut non probari*, igual a no probar es carecer del derecho, pues de poco sirve ser titular de una determinada relación jurídica u ostentar una precisa calidad de tal orden, si en caso de que se pretenda desconocer o discutir o sea necesario evidenciarla, no estamos en capacidad de acreditar esa titularidad ante quien nos la requiere, en cuestiones públicas o privadas.*

Es así como una de las reglas técnicas del derecho probatorio es la de la carga de la prueba, la cual parte del supuesto de que son los sujetos de derecho que intervienen en el proceso sobre los que gravita fundamentalmente en el deber de procurar de que las pruebas se practiquen o aporten y por eso que a su iniciativa para solicitarlas e interés para llevarlas a efecto se atenderá de manera primordial (...) el concepto de carga de la prueba es central para entender el porqué de ciertas decisiones judiciales, pues en aquellos eventos donde la ausencia de pruebas se presenta, no puede el juez abstenerse de decidir y es así como se impone un fallo en contra de quien tenía radicada la carga de la prueba. Es evidente que nadie mejor que el interesado para conocer los medios de prueba que deben emplear, con el fin de demostrar los hechos en que están fundamentando sus pretensiones...”

De Las Pruebas aportadas por la parte demandante, que se relacionan a continuación y que reposan en el expediente no existe alguna que demuestre cual fue la acción u omisión de la entidad Ministerio de Transporte, ver acápite pruebas demanda, así:

Documentales

- Registro civil de nacimiento de JOSÉ ANGEL CORDERO FRANCO
- Registro civil de defunción de JOSÉ ANGEL CORDERO FRANCO
- Registro civil de nacimiento de los hermanos de JOSÉ ANGEL CORDERO FRANCO
- Informe policivo del accidente de tránsito IPAT
- Trámite contravencional con su fallo
- Video
- Constancia y anexos de la Fiscalía 51 Seccional de Bello Spoa 050016000206 2021 16538
- Fotografías

Como se evidencia, con ninguna de las pruebas aportadas por la parte demandante se logra probar que los perjuicios alegados se hayan producido por alguna falla del servicio IMPUTABLE AL MINISTERIO DE TRANSPORTE.

No se da conocimiento alguno de cuál es la acción u omisión por parte del Ministerio de Transporte, no verifican de forma cierta competencia y funciones de las entidades demandadas; como tampoco prueban que la supuesta acción u omisión haya sido la causa eficiente de los perjuicios, es decir, olvidan LA RESPONSABILIDAD Y LA CARGA PROBATORIA.

Así las cosas, el presunto daño reclamado no le es imputable a la Nación – Ministerio de Transporte, pues como lo ha dicho el Consejo de Estado, ella determina la persona a quien debe dirigirse la pretensión: *“En materia administrativa para determinar el sujeto pasivo de la relación procesal se debe distinguir si se trata de un acto o de una actividad material; de tal suerte, en el supuesto que sea un acto administrativo no se presenta ninguna dificultad, pues debe ser demandada la entidad que dictó el acto, mientras que tratándose de conductas materiales debe determinarse a cargo de qué Entidad estaba la obligación (especificada en la Ley o el reglamento que precisa las funciones de cada ente administrativo) que resultó incumplida”*. Consejo de Estado 30 de marzo de 1990 Exp. 3510.

Mi defendida, no está legitimada en la causa por pasiva, es un hecho notorio, que las acciones u omisiones objeto de la presente demanda nada tienen que ver con el Ministerio de Transporte, por cuanto sus funciones y competencia no son el estudio, señalización, construcción, conservación y pavimentación de las carreteras nacionales, y, no tuvo injerencia alguna en el lamentoso accidente en el que el señor Álvaro Ibarra, pierde su pierna izquierda.

En consecuencia, la entidad debe ser desvinculada del proceso, por no estar legitimación en la causa por pasiva material, como tampoco subjetiva, no existe ni sustento jurídico o hecho fáctico que permita vincular al Ministerio de Transporte al proceso objeto de estudio.

En la jurisprudencia podemos encontrar en punto a la legitimación en la causa conceptos como el siguiente que nos permitimos transcribir a continuación:

“Así pues, 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^{II} 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 daño¹”. Subraya y negrita fuera de texto.

Es importante, resaltar que, en asuntos como la responsabilidad extracontractual del estado, el tema de la legitimación en la causa toma una especial relevancia pues, uno de los puntos principales para saber si una acción procede o no es determinar si para la entidad demandada existe el deber (debido a su naturaleza o a las funciones asignadas a dicha entidad) de realizar actuaciones conducentes a precaver el daño que da origen a la reclamación.

Para el efecto transcribo las funciones del Ministerio de Transporte señaladas en la norma anteriormente señalada.

El Artículo primero del Decreto 087 de 2.011, señala los objetivos que debe cumplir el Ministerio de Transporte, los cuales son primordialmente la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

EL Artículo 2°. Del señalado Decreto indica la Funciones que corresponden al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

2.1. Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país.

2.2. Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia.

2.3. Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional.

2.4. Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

2.5. Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.

2.6. Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.

2.7. Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura.

2.8. Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto.

2.9. Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario.

2.10. Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.

2.11. Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.

2.12. Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.

2.13. Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia.

2.14. Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.

2.15. Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas.

2.16. Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar.

2.17. Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres.

2.18. Las demás que le sean asignadas.

Parágrafo 1°. Exceptúese de la Infraestructura de Transporte, los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo, sobre los cuales tiene competencia la Dirección General Marítima, Dimar.

Parágrafo 2°. El Instituto Nacional de Concesiones, INCO, y el Instituto Nacional de Vías en relación con lo de su competencia, para el desarrollo de las actividades del modo de Transporte marítimo, serán asesorados por la Dirección General Marítima, Dimar, en el área de su competencia.

Artículo 3°. Dirección. La Dirección del Ministerio de Transporte estará a cargo

Con respecto a la Legitimación en la causa, se debe tener en cuenta los fundamentos doctrinales, y recordar que el proceso es una lucha entre dos extremos que defienden posiciones contrapuestas, así lo entiende el maestro

Carnelutti quien en su insigne obra «*Como se hace un proceso*», señala: «... el derecho nace para que muera la guerra. A este fin no puede hacer más que ponerle una mordaza. El duelo es una guerra aprisionada. En lugar de bellum omniuni contra onines [la guerra de todos contra todos], es la guerra solo entre dos, entre los adalides. A tal punto es un combate el proceso, que en ciertos tiempos y entre ciertos pueblos se lo hace con las armas: el éxito del duelo indica el juicio de Dios...1» Desde esa perspectiva, didáctica si así se quiere, se debe abordar el tema de la legitimación en la causa como presupuesto esencial para garantizar la validez del proceso civil, toda vez, que esta se encuentra íntimamente ligada con la calidad que adquieren las partes dentro del proceso, es decir, su condición, de demandante, ora de demandado. Para comprender mejor el anterior planteamiento, debemos recordar lo que ha concebido la doctrina patria como legitimación en la causa, evocando al maestro Hernando Morales quien la definió como «...

La legitimación solo existe cuando demanda quien tiene por ley sustancial facultad para ello, precisamente contra la persona frente a la cual la pretensión de que se trata tiene que ser ejercitada. De modo que la cualidad en virtud de la cual una pretensión puede y debe ser ejercitada contra una persona en nombre propio se llama legitimación para obrar, activa para aquel que puede perseguir judicialmente el derecho y pasiva para aquel contra el cual esta se hace valer...2»; sin embargo, existe una discusión de carácter doctrinal acerca de las consecuencias jurídicas que trae consigo la legitimación en la causa por activa o pasiva, al momento de ser dictada la providencia de fondo que finiquita el asunto jurídico a resolver.

Por lo anterior, es menester traer a colación los conceptos trazados por algunos de los mayores expositores universales del derecho procesal respecto al tema, que son descritos así: Para Rocco, la legitimación expresa si el demandante y el demandado respecto de quienes debe declararse la existencia o no de una relación jurídica, están acreditados por la ley procesal para buscar tal declaración 3; en contraposición, el maestro Chiovenda señala que «...La legitimación en la causa es condición de la sentencia favorable y de la acción y

consiste en la identidad de la persona del actor con la persona a la cual la ley concede la acción (legitimación activa) e identidad de la persona del demandado con la persona contra la cual es concedida la acción...4»; A su turno Carnelutti expone que «...la legitimación es una coincidencia entre el acto del actor y el sujeto de la situación jurídica activa o pasiva sobre la que el acto ha de producir su efecto...5» entendiendo este último autor, la legitimación como un requisito necesario pero no suficiente para el ejercicio de la acción, así como considera que dicha figura, es un requisito para que el juez se pronuncie respecto del fondo del asunto; entretanto, Devis Echandia ubica la legitimación en la causa, en el derecho procesal y no en el material, para lo cual ha explicado que las partes pueden estar legitimadas para actuar, y a su vez no tener el derecho, porque el derecho de acción y el acceso a la administración de justicia, es decir, en este caso a recibir una sentencia de mérito, no es de exclusiva pertenencia de quien posea el derecho

1. Francesco Carnelutti, ¿Cómo se hace un proceso? Editorial Temis, año 2002, página 17.
2. Hernando Morales M, Curso de Derecho Procesal Civil-Parte General, sexta edición, Editorial ABC-Bogotá, página 141.
3. Marco Gerardo Monroy Cabra, Derecho Procesal Civil-Parte General, quinta edición, ediciones librería del profesional, página 224. 4. Marco Gerardo Monroy Cabra, Derecho Procesal Civil-Parte General, quinta edición, ediciones librería del profesional, página 225.

material. Existen entonces dos posiciones bifrontes, de un lado, la legitimación en la causa es vista como un presupuesto procesal, en cuanto a la capacidad que tienen los sujetos para intervenir dentro de un proceso, por si o interpuesta

persona, esto es, ubica la legitimación en la causa en el campo del derecho procesal.

Por otra parte y de manera antagónica a la anterior, se ha dejado sentado el planteamiento que ubica la legitimación en la causa en el ámbito propio del derecho sustancial, es decir, como una de las condiciones de la acción, concepciones que traen dentro de la jurisdicción una consecuencia de especialísima importancia, pues en la primera hipótesis si X demanda a

y creyendo ser el titular del derecho a reclamar y dentro del discurrir procesal y probatorio se demuestra ciertamente que X no es el verdadero titular del derecho, existe entonces falta de legitimación en la causa por activa y el Juez debe declararse inhibido para decidir, mientras que dentro de la segunda tesis deben desestimarse las pretensiones.

Existiendo estos dos criterios de aplicación del derecho, el máximo órgano de la jurisdicción civil acogió la segunda hipótesis, señalando que «... una de las finalidades de la función jurisdiccional es la de componer definitivamente los conflictos de interés que surgen entre los miembros de la colectividad a efectos de mantener la armonía social, es deber del juez decidir en el fondo las controversias de que conoce, a menos que le sea imposible hacerlo por existir impedimentos procesales como ocurre cuando faltan los presupuestos de capacidad

para ser parte o demanda en forma...6» Dimana de lo anterior, que según el criterio actualmente dominante de la jurisdicción la legitimación en la causa debe ser vista como una condición propia de la acción en el campo del derecho material, en razón a que si se reclama un derecho por quien no es el titular de este o frente a quien no está llamado a responder, itérese, deben ser negadas las pretensiones, terminado este litigio, con una sentencia que haga tránsito a cosa juzgada y no permita que este derecho sea reclamado de manera indefinida aun a sabiendas de que no se posee, tal como sucedería en caso de que el Juez se declare inhibido para fallar. Así las cosas, el Ministerio de Transporte debe ser desvinculado del proceso en la audiencia inicial y exonerado de todas y cada una de las pretensiones de la demanda.

CONCLUSIONES

- La Nación, Ministerio de Transporte, no realiza obras tendientes a proteger, construir, conservar, carreteras Nacionales, ni adelanta obras de adecuación, reparación, mantenimiento y sostenimiento de éstas desde el año de 1.967, puesto que su esencia es la de un organismo eminentemente regulador, planificador y normativo del sector Transporte, mucho menos la Nación Ministerio de Transporte creada el 31 de Diciembre de 1.993, que carece a la fecha de facultades para desarrollar funciones de tipo operativo en tal sentido, según lo establecido en los decretos 101 de 2000 y 087 de 2011. Igualmente, no acredita el actor las normas reguladoras existentes presuntamente inobservadas por el Ministerio de Transporte en la demanda formulada.

4. Marco Gerardo Monroy Cabra, Derecho Procesal Civil-Parte General, quinta edición, ediciones librería del profesional, página 227.

6. Marco Gerardo Monroy Cabra, Derecho Procesal Civil-Parte General, quinta edición, ediciones librería del profesional,

- La Nación Ministerio de Transporte no es competente en materia de tránsito, señalización, Mantenimiento y conservación de carreteras en la jurisdicción de los Municipios ni de los departamentos, como tampoco en las vías de carácter Nacional, pues la ley ha asignado esta función a otro organismo y mal

se haría predicar responsabilidad de un supuesto hecho en el que el Ministerio de Transporte no tiene nada que ver. Decreto 087 de 2011.

- En el caso que nos ocupa, los demandantes no han demostrado las circunstancias de la responsabilidad que le atañe a la Nación Ministerio de Transporte puesto que demandan a varias entidades sin determinar cuál es la directa responsable, cuestión bien distinta de la ley que siempre ha individualizado y delimitado las competencias y funciones de cada uno de sus entes descentralizados bien sea por servicios Administrativa o territorialmente.
- **EL CONSEJO DE ESTADO EN FALLO DE SEGUNDA INSTANCIA DE 2020** Radicación número: 27001-23-31-000-2011-00021-01 (58.725). En efecto, en virtud de la normativa vigente para el momento de ocurrencia de los hechos, el Ministerio de Transporte tenía a su cargo la formulación de políticas públicas para la dirección del sistema de transporte, sin que tuviera el deber de efectuar labores de mantenimiento y señalización en las vías que integran las diferentes redes viales y carreteras del país¹.

En línea con lo anterior, no es posible dilucidar la conexión que tendría el Ministerio de Transporte con el accidente de tránsito que sucedió el 3 de febrero de 2009 en la vía que de La Mansa conduce a Quibdó, pues, se repite, dicha entidad era competente únicamente de la adopción de políticas y planes generales del sector de transporte, pero no se encontraba dentro de sus funciones la realización de medidas materiales para garantizar la seguridad de los transeúntes en esa vía.

En conclusión, las pretensiones formuladas en contra del Ministerio deben ser negadas, tal como lo ha señalado la Sala en anteriores oportunidades², por carecer de legitimación material en la causa por pasiva.”. Por lo anterior debe ser desvinculada mediante sentencia anticipada.

¹ En relación con las funciones a cargo del Ministerio de Transporte, se resalta la siguiente normativa:

i) El artículo 1 de la Ley 105 de 1993, que reza así: “*Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte. Conformen el Sistema de Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior (...).*”.

ii) El artículo 5 de la Ley 105 de 1993, que dispone lo siguiente: “*Es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.*”.

iii) El artículo 20 de la Ley 105 de 1993, que reza así: “*Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del Orden Nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.*”. Artículo 5 de la Ley 769 de 2002: “*El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.*”.

iv) El artículo 1 del Decreto 2053 de 2003, que dispone lo siguiente: “*El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.*”.

² Sentencia del 23 de octubre de 1990. Expediente No. 6054. Actor: Ricardo José Cabrales Castillo. Este criterio ha sido reiterado por la Subsección, entre otras, en las siguientes providencias: sentencia de 13 de febrero de 2013, expediente 25.085; sentencia de 7 de marzo de 2012, expediente 22.936; sentencia de 19 de octubre de 2011, expediente 19.843.

- El Ministerio de Transporte no ostenta competencia alguna para la intervención directa de la infraestructura a cargo de la Nación (INVIAS o ANI), es decir aquella que hace parte de la red nacional de carreteras de acuerdo con el artículo 12 de la ley 105 de 1993, o aquellas vías a cargo de los departamentos, municipios y distritos, de acuerdo con lo señalado en la misma normatividad, por lo cual no adelanta ni estructura procesos licitatorios, ni ningún otro proceso de contratación, tendientes al mejoramiento, pavimentación y reparación de la vía en la que ocurrieron los lamentables hechos.
- Lo anterior no sólo hace que el medio de control de la referencia nazca con una grave patología insaneable, sino que, tal ineptitud se refleja, además, en la imposibilidad jurídica de que tengan éxito las pretensiones esgrimidas por la parte actora, a las que reitero mi oposición en el acápite inicial.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Invoco como fundamento de derecho LEY 1437 de 2011 y la LEY 1564 de 2012 (Julio 12) *“Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones”*, artículos 100, y el artículo 161, 175, 180, 187 de la Ley 1437 de 2011 y demás normas concordantes.

Excepciones perentorias, de conformidad con el inciso 4.º del párrafo 2.º del artículo 175 del CPACA (modificado por el artículo 38 de la Ley 2080), que establece que las excepciones de cosa juzgada, caducidad, transacción, conciliación, falta manifiesta de legitimación en la causa y prescripción extintiva, se declararán fundadas mediante sentencia anticipada, en los términos previstos en el numeral tercero del artículo 182A.

Así las cosas, las excepciones perentorias son las que tienen relación directa con las pretensiones de la demanda, comoquiera que constituyen herramientas de defensa que atacan específicamente la solicitud judicial que propone la parte demandante de la litis y, en esa medida controvierten de fondo la reclamación perseguida en el medio de control. Estas se clasifican en nominadas e innominadas, las primeras tienen la capacidad de poner fin al proceso, aunque no ataquen el derecho propiamente dicho y corresponden a cosa juzgada, caducidad, transacción, conciliación, falta manifiesta de legitimación en la causa y prescripción extintiva.

PRUEBAS

Que se valore probatoriamente las allegadas por la parte accionante, las siguientes disposiciones de carácter nacional y la jurisprudencia.

Ley 64 de 1967.

Decreto 2862 de 1968.

Decreto 2171 de 1992.

Ley 105 de 1993.

Decreto 087 de 2011.

JURISPRUDENCIA

- La decisión del CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN TERCERA. SUBSECCIÓN A Consejera Ponente: MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO. Bogotá, D.C., tres (3) de julio de dos mil veinte (2020). Radicación número: 27001-23-31-000-2011-00021-01 (58.725). Actor: FREDIS PALACIO CÓRDOBA Y OTROS Demandado: NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS Referencia: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA.
- La decisión del CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN TERCERA, SUBSECCION B. CONSEJERA PONENTE: STELLA CONTO DIAZ DEL CASTILLO, del 6 de diciembre de 2013. Radicación No. 25000-23-26-000-1993-09033-01(27772).
- La decisión del CONSEJO DE ESTADO. Radicación: 76001-23-25-000-1997-03056-01 (22.032) Sección Tercera, Subsección C, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley. Actor: ELIZABETH VALENCIA Y OTROS Demandado: LA NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE – INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.
- La decisión del CONSEJO DE ESTADO / SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO /SECCION TERCERA /Consejera ponente: MARIA ELENA GIRALDO GOMEZ / Bogotá, D. C., primero (1º) de noviembre de dos mil uno (2001). Radicación número: 23001-23-31-000-1996-7353-01(13340).
- La decisión del CONSEJO DE ESTADO -SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - SECCIÓN TERCERA (Subsección B) - Consejera Ponente: RUTH STELLA CORREA PALACIO - Bogotá, D.C., veintiocho (28) de julio de dos mil once (2011). Radicación número: 50001233100019965474-01 (20.112), Actor: JULIA ESTHER BASTO LEÓN Y OTROS, Demandados: NACIÓN-MINISTERIO DE TRANSPORTE E INVIAS.
- La decisión del CONSEJO DE ESTADO -SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - SECCIÓN TERCERA (Subsección A) - Consejera Ponente: MARÍA ADRIANA MARÍN - Bogotá, D.C., tres (3) de octubre de dos mil diecinueve (2019). Radicación número: 05001-23-31-000-2007-00203-01(45614), Actor: ADELA DE JESÚS RESTREPO LÓPEZ, Demandado: INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS Y OTRO, Referencia: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA.
- La decisión del CONSEJO DE ESTADO -SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - SECCIÓN TERCERA (Subsección A) - Consejera Ponente: MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO - Bogotá, D.C., tres (3) de julio de dos mil veinte (2020). Radicación número: 27001-23-31-000-2011-00021-01 (58.725), Actor: FREDIS PALACIO CÓRDOBA Y OTROS, Demandado: NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE, INVIAS Y OTROS, Referencia: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA

ANEXOS

Adjunto poder debidamente otorgado, acta de posesión del Director Territorial Antioquia del Ministerio de Transporte, fotocopia de la Resolución por medio de la cual se delega en el Director Territorial Antioquia del Ministerio de Transporte la facultad de designar apoderados en los procesos judiciales.

NOTIFICACIONES

De conformidad con lo previsto en la Ley 2080 de 2021, en el inciso séptimo (7º) del artículo 201 de la Ley 1437 de 2011, sobre notificaciones en estado, y el artículo 205, sobre notificaciones electrónicas, solicito que todas las providencias emitidas en el asunto sean notificadas a la Entidad que represento al buzón judicial: notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co, y a guran@mintransporte.gov.co.

Celular: 3052376952

Del señor Juez,



GLORIA EUGENIA URAN ACEVEDO
C.C. 43.723.482 de Envigado
T.P 131.620 del C. S. de la J.