

Señores

JUZGADO 2° ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE BARRANQUILLA

Atn. Señor(a) Juez EUGENIO RAFAEL FONSECA OVALLE

Referencia. Reparación Directa No. 080013333002**20200011900**

Demandante: JUAN CARLOS FONTALVO PIZARRO y Otros.

Demandado: CONCESIÓN COSTERA CARTAGENA –
BARRANQUILLA S.A.S., AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA –ANI— y Otros.

Asunto. Contestación demanda.

JOSÉ IGNACIO LEIVA GONZÁLEZ, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.520.588, abogado en ejercicio portador de la tarjeta profesional No. 75.388 del C. S. de la J., actuando en mi condición de abogado inscrito de la firma CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS S.A.S., firma apoderada judicial¹ de la CONCESIÓN COSTERA CARTAGENA – BARRANQUILLA S.A.S. (“Concesión” o “Concesionario”), sociedad con domicilio principal en la ciudad de Bogotá, constituida por documento privado de accionistas del 22 de agosto de 2014, debidamente inscrito en la Cámara de Comercio de Bogotá el día 26 de agosto del 2014, bajo el número 01862343 del Libro IX, identificada con NIT. 900.763.355-8, de acuerdo con el poder y el certificado de existencia y representación legal previamente presentados al Despacho conforme a lo ordenado en el Decreto 806 de 2020, apoderamiento que manifiesto acepto expresamente, encontrándome en la debida oportunidad para ello, por medio del presente escrito formulo contestación a la demanda de conformidad con lo previsto en el artículo 175 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA), en los siguientes términos:

1. CONSIDERACIÓN PRELIMINAR

Antes de pronunciarnos de fondo respecto de la Litis que nos atañe, es preciso poner en consideración del Despacho algunos antecedentes y consideraciones en relación con las actividades que adelanta el Concesionario:

El Plan Nacional de Desarrollo —PND— 2010-2014 “prosperidad para todos”, reconoció la infraestructura de transporte como una locomotora estratégica de crecimiento y en concordancia con ello, el programa Concesiones Viales de Cuarta Generación -4G-, está dirigido a reducir la brecha en infraestructura y consolidar la red vial nacional a través de la conectividad continua y eficiente entre los centros de producción y de consumo con las principales zonas portuarias, y de los principales centros urbanos del país.

¹ Artículo 75 del CGP: “Igualmente podrá otorgarse poder a una persona jurídica cuyo objeto social principal sea la prestación de servicios jurídicos. En este evento, podrá actuar en el proceso cualquier profesional del derecho inscrito en su certificado de existencia y representación legal. Lo anterior, sin perjuicio de que la persona jurídica pueda otorgar o sustituir el poder a otros abogados ajenos a la firma. Las Cámaras de Comercio deberán proceder al registro de que trata este inciso.”

Acorde con ello, el Consejo Nacional De Políticas Económicas —CONPES—, a través de los documentos Conpes 3760 y 3761 de 2013, enunció los corredores viales que conforman el grupo de proyectos Pioneros del Programa Concesiones Viales de Cuarta Generación —4G—, dentro de los que se encuentra el Corredor “*Cartagena — Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad*”; el propósito central de este Corredor es desarrollar una vías de altas especificaciones para garantizar la conexión entre Cartagena y Barranquilla con un nivel de servicio óptimo, y una vía Circunvalar en Barranquilla que permita delimitar urbanísticamente la ciudad, y agilizar la movilización y el acceso hacia la zona portuaria.

La Agencia Nacional de Infraestructura —ANI— (la “Entidad” o la “ANI”) convocó a los interesados en el proceso de selección cuyo objeto es: “*Seleccionar la Oferta más favorable para la adjudicación de un (1) Contrato de Concesión bajo el esquema de APP, para que el Concesionario realice a su cuenta y riesgo la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor Proyecto Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad*”.

La Concesión Costera suscribió con la Entidad el Contrato de Concesión 004 de 2014 para la *elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor Proyecto Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad* (el “Proyecto”).

Actualmente, la Concesionaria se encuentra ejecutando el Proyecto Vial “Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad”, de acuerdo con lo estipulado en el Contrato de Concesión bajo el esquema APP —Asociación Público Privada— No. 004 de 2014 (en adelante el “Contrato” o el “Proyecto”) suscrito con la ANI, de conformidad con los procesos de Asociación Público Privada de Cuarta Generación —4G— adelantados por esta Agencia.

Mediante Resolución No. 308 de 2014 emitida por el Ministerio de Transporte — Agencia Nacional de Infraestructura, el proyecto Corredor Vial Cartagena — Barranquilla y la Circunvalar de la Prosperidad de Barranquilla, objeto del Contrato, fue declarado de utilidad pública e interés social.

2. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LOS HECHOS DE LA DEMANDA

PRIMERO: Respecto a lo manifestado en este enunciado fáctico, es preciso formular la respuesta de la siguiente manera:

- **No me consta** la hora de la ocurrencia del siniestro indicada en este hecho pues no aporta prueba, siquiera sumaria, que acredite lo dicho, tal como el registro de la ambulancia que supuestamente lo recogió del lugar del presunto accidente, o el Informe Policial de Accidente de Tránsito —IPAT—, todo lo cual se echa de menos en los soportes del libelo introductorio, pretendiendo el accionante que con su mera afirmación se tenga por cierto lo dicho.
- **No es cierto.** Se indica en este hecho que “*a la altura de la carretera oriental, donde se construía el puente que conecta con la vía Galapa, que se llevaba a cabo en el municipio de Malambo-Atlántico frente a calcáneos, se chocó con un Andamio-*

Separador, que estaba en la vía, obra conocida como “circunvalar de la Prosperidad”, no obstante tal afirmación no se ajusta a la realidad, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

Al respecto se precisa que, verificada la información que reposa en los archivos y bases de datos de la Concesión Costera, esta no cuenta con registro alguno frente a la ocurrencia del accidente. Al respecto, se aporta con este memorial de contestación la Bitácora de Control de la Concesión Costera de fecha 29 de abril de 2018, para demostrar al Despacho que efectivamente mi procurada NO tiene registro alguno del accidente que la parte actora alega haber sufrido.

A fin de contextualizar al Despacho en relación con la ubicación de la UF5 y su extensión, así como el puente vehicular al que hace referencia el accionante sin aportar prueba alguna respecto a que en efecto el accidente se haya presentado en dicha zona, se presenta la siguiente imagen:



Vista General Intersección PIMSA, puente vehicular que se encontraba en construcción el día que supuestamente ocurrieron los hechos.

A continuación, se exponen las Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 5, contenidas en la Tabla No. 8 del Apéndice Técnico 1 del Contrato APP 004 del 2014, a saber:

Subsector	Origen (nombre – PR)	Destino (nombre – PR)	Longitud Mínima Origen Destino (Km)	Intervención prevista	Obras Principales que debe Ejecutar	Observación
1	Malambo - la Carretera de la Cordialidad (Ruta 90) K 0+000	K4 +000	4	Construcción doble calzada	Intersección a desnivel entre la vía Malambo – Soledad (Ruta 25) y la Circunvalar de la Prosperidad.	Intersección K0+000 (PIMSA)
2	K 4+000	K 17+000	13	Construcción doble calzada		

Imagen No. 3. Generalidades y Subsectores de la Unidad Funcional 5

En este punto es importante poner de presente al Despacho que la parte actora omite allegar al presente proceso la totalidad de los documentos y soportes con que cuenta, y es posible advertirlo pues en la solicitud de conciliación prejudicial la apoderada de los accionantes allegó información adicional —que ahora no aporta sin explicación alguna, pudiendo deducirse que lo es de forma conveniente—, el cual allego al presente proceso, documentación que en adelante denominaré el “Expediente de la Conciliación”.

De la lectura íntegra del Expediente de la Conciliación, se observa en el documento denominado Formato de Datos por Accidente de Tránsito —Folio 116— que (i) el accidente de tránsito tuvo lugar en el Km7 de la vía Oriental, y (ii) se reseña que “*el paciente que se movilizaba como conductor de motocicleta de placas (RMW20B) cuando pierde el control y cae motivo por el cual resulta lesionado*”, lo cual dista completamente de la versión de los hechos que la parte Actora relata ahora en la demanda, pues en la reseña del mencionado documento de ninguna manera se indica que el señor Fontalvo “*se chocó con un ANDAMIO-SEPARADOR que estaba en la vía*”, y muy por el contrario sí se relata que el accidente se ocasionó porque el señor Fontalvo perdió el control de la motocicleta.

Accidente:		Fecha del Accidente: 29/04/2018		Hora: 23:40	
Fecha Ingreso: 30/04/2018		Hora: 00:10			
Sitio: KM 7 VIA ORIENTAL		Origen:		Ciudad: MALAMBO	
Versión:					
PACIENTE QUE SE MOVILIZABA COMO CONDUCTOR DE MOTOCICLETA DE PLACAS (RMW20B) CUANDO PIERDE EL CONTROL Y CAE, MOTIVO POR EL CUAL RESULTA LLESIONADO.					

Luego entonces, teniendo en cuenta que la obra que se desarrollaba por parte del Concesionario se encontraba en el Km 68+200 de la Vía 2516 (Vía Oriental)², es claro que no hay coincidencia entre el lugar de los hechos reseñada en el acápite *versión* del Formato de Datos por Accidente de Tránsito, los hechos narrados en el libelo introductorio, y, mucho menos, con el lugar donde se estaban ejecutando las obras (esto se explica y se visualiza más adelante en una imagen).

² El Km 68+200 corresponde a la Vía Oriental sobre la cual la Concesión Costera construyó la intersección de PIMSA que es donde inicia la UF5 (K 0+000 – PIMSA).

Por otro lado, en el Formulario Único de Reclamación de las Entidades Hospitalarias por el Seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito —Folio 118—, que igualmente se encuentra en el Expediente de la Conciliación, se observa nuevamente como lugar de los hechos el Km7 de la vía Oriental, confirmándose claramente que el sitio donde ocurrió el siniestro es efectivamente el Km7 de la vía Oriental, no coincidiendo el punto del accidente de tránsito con el punto donde se desarrolló la obra.

2.2 INFORMACIÓN DEL ACCIDENTE					
SITIO	FECHA	HORA	MUNICIPIO	DEPARTAMENTO	TIPO ZONA
KM 7 VÍA ORIENTAL	29/04/2018	23:40	MALAMBO	ATLANTICO	URBANA
INFORME DEL ACCIDENTE (RELATO BREVE DE LOS HECHOS)					
PACIENTE QUE SE MOVILIZABA COMO CONDUCTOR DE MOTOCICLETA DE PLACAS (RMW20B) <u>CUANDO COLISIONA CON SEPRADORES DE CONCRETO</u> MOTIVO POR EL CUAL RESULTA LLESIONADO.					

Asimismo se observa una incongruencia en el relato de los hechos por parte de la parte Actora, pues en los hechos de la demanda se indica que el señor Fontalvo “se chocó con un ANDAMIO-SEPARADOR”, frente a lo cual es pertinente hacer las siguientes precisiones:

- (i) Manifestar *ANDAMIO-SEPARADOR* es completamente impreciso, pues, se le llama Andamio a un Armazón desmontable constituido por tablas o planchas metálicas y tubos que se levanta provisionalmente bajo un techo o adosado a una pared para subir a lugares altos y poder trabajar en su construcción o reparación, pintar paredes, etc.; mientras que un Separador, en el tecnicismo de la ejecución de obras, es conocido como un producto diseñado y desarrollado para señalizar y dividir la circulación en carriles exclusivos, carreteras, ciclovías, túneles entre otros, mejorando de esta manera la visibilidad y la seguridad vial, los cuales, además, pueden ser de plástico, metálicos, de concreto, etc.

Así pues, no es lo mismo hablar de andamio que de separador, pues son dos instrumentos completamente distintos que se utilizan para la ejecución de obras, todo lo cual permite evidenciar una inconsistencia en el relato de los hechos por parte de la parte actora.

- (ii) En el referido Formulario Único de Reclamación de las Entidades Hospitalarias por el Seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito, se advierte que el señor Fontalvo colisionó con separadores de concreto.
- (iii) Se pone de presente al Despacho que la Concesión Costera a lo largo de la construcción de la Intersección NO empleó en ningún momento separadores de concreto, la Vía Oriental en el Km 68+200 cuenta con separador en tierra delimitado por defensas metálicas. A continuación una imagen de la Intersección Circunvalar de La Prosperidad con Vía Oriental Km 68+200:



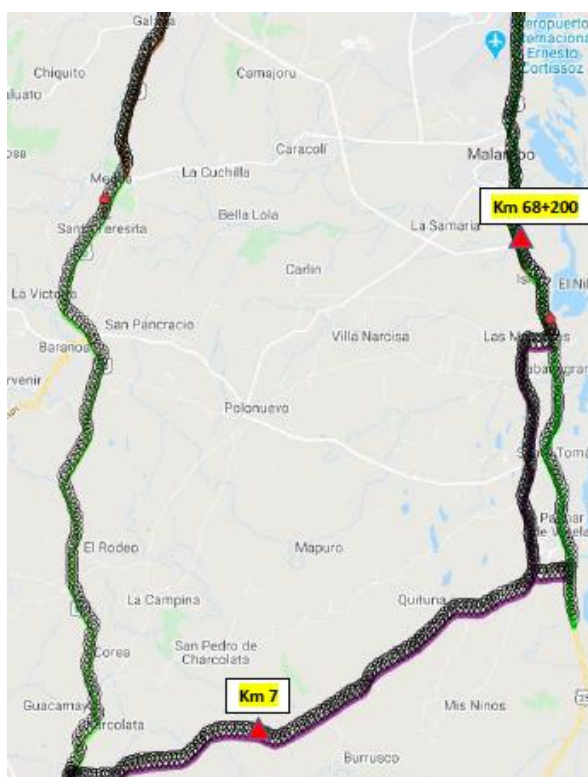
En conclusión, (i) es inconsistente lo afirmado por la parte Actora y, por el contrario, existen medios de prueba que acreditan que el accidente ocurrió en un lugar que no tiene relación alguna con la vía concesionada y a cargo de la Concesión Costera, máxime cuando, como se explica adelante, desde el Km7 y el lugar donde efectivamente se estaban ejecutando las obras por parte de mi procurada, existe una distancia de 61km. Adicionalmente, (ii) también es consistente con lo anterior el hecho que si el demandante colisionó con un separador en concreto no fue en el tramo a cargo de la Concesión Costera pues en este no se emplearon separadores de este tipo.

Adicionalmente y, en cualquier caso, toda vez que la Concesión Costera es demandada en el presente proceso, demostrará que en el tramo a su cargo (i) cumplió con sus obligaciones y (ii) que no tuvo ningún tipo de injerencia respecto del accidente objeto de este proceso.

- **No nos consta** si el señor Fontalvo realizó el recorrido mencionado, ni si sufrió el accidente narrado.
- **Es cierto** que en la fecha mencionada, esto es, 29 de abril de 2018, se estaban llevando a cabo obras de construcción de la Intersección que conecta la Vía Oriental con la Circunvalar de La Prosperidad. No obstante, como se explicó en precedencia, de acuerdo con los medios de prueba documentales referidos el accidente tuvo lugar en el Km 7 de la vía Oriental y, por su parte, las obras que se estaban desarrollando por parte del Concesionario se encontraban en el Km 68+200 de la Vía 2516 (Vía Oriental), por lo que es evidente que no existe relación alguna entre el lugar del

accidente y el tramo a cargo de la Concesión Costera y objeto del Contrato de Concesión.

Para precisión del Despacho, se explica que, entre el Km 7 de la vía Oriental, lugar donde presuntamente la parte actora sufrió un accidente, y el Km 68+200 de la Vía 2516 (Vía Oriental), donde la Concesión Costera se encontraba ejecutando la obra, existe una distancia de 61Km, tal como se evidencia en el mapa obtenido de la página de la Concesión Ruta Caribe:



Como se observa, existe una distancia bastante considerable (61 Km) entre cada punto, lo que evidencia que NO se trata de una pequeña imprecisión y/o equivocación de la parte actora, sino una incongruencia absoluta respecto del lugar de ocurrencia del supuesto accidente que alegan los demandantes, y el lugar donde mi procurada estaba ejecutando las obras.

- **No es cierto** que había un separador o un andamio en la vía, lo cual corresponde a una afirmación equívoca y carente de piso fáctico del demandante, pues no existe prueba, siquiera sumaria, dentro del proceso. Además, se aclara que la obra se desarrolló cumpliendo con las normas vigentes, dentro de las cuales se encuentra el manual de Señalización Vial 2015, como se evidencia en el registro fotográfico tomado el 10 de abril de 2018:



Imagen 1. Señalización del 10 de abril de 2018. Obra Intersección PIMSA, con delineadores tubulares compuestos unidos con cinta peligro tanto en el cierre de carril, como en el cierre del separador.



Imagen 2. Barricada de listones, faros flasher y transición con delineadores tubulares compuestos en la intersección de PIMSA.



Imagen 3. Doble kit de aproximación en la intersección de PIMSA



Imagen 4. Señal SPO-01 trabajos en la vía en la UF-5 intersección de PIMSA

SEGUNDO: No nos consta. Si bien es cierto que del acervo probatorio aportado por la parte Actora, aunque escaso, se observa que el señor Fontalvo sufrió unas afectaciones en su salud, de ninguna manera ello significa o permite concluir que tales lesiones se hayan causado por un accidente sufrido en la intersección mencionada, mucho menos que el accidente se haya ocasionado por una falla en el servicio por parte de la Concesión Costera. Así, lo único que se logra acreditar son unas afectaciones en la salud y no un nexo causal entre una supuesta actuación omisiva de mi procurado y el daño padecido por el señor

Fontalvo, máxime cuando, se reitera, no existe un un reporte de tránsito que acredite la ocurrencia del mencionado accidente de tránsito.

TERCERO: No nos consta. No obra en el plenario prueba alguna del traslado desde el lugar del supuesto accidente a la clínica por parte de las ambulancias ni del transbordo referido, en los términos relatados en este enunciado fáctico. El demandante no aporta el formulario de atención prehospitalario de ninguna de las ambulancias que *casualmente* lo trasladaron, o documento similar. En tal sentido, si existió algún traslado, debe existir documento que soporte lo dicho, y no puede pretender el accionante que con su simple afirmación se entienda como cierto lo que aquí manifiesta. En igual sentido, tampoco nos consta el traslado a la Clínica del Caribe en la calle 80 con carrera 50 de la ciudad de Barranquilla.

CUARTO: Habida cuenta que el presente enunciado factico contiene varias afirmaciones, se procede a dar respuesta de la siguiente manera:

- **No es cierto** que en el Km 68+200 de la Vía oriental han ocurrido varios accidentes de tránsito, como temerariamente lo manifiesta la apoderada de los accionantes, pues lo cierto es que en el referido lugar se ha presentado un accidente de tránsito, el cual ocurrió en el mes de noviembre de 2018, respecto del cual el accionante aporta el Informe Accidente de Tránsito y Transporte del municipio de Malambo No. 0000000517 -080016001055201806239, el cual resulta inocuo e irrelevante para el proceso que nos ocupa, y frente a lo cual me remito a lo contestado sobre el particular en los hechos anteriores.
- **No es cierto** que en la ejecución de la obra se haya omitido o extralimitado en fallas y errores atribuibles al Concesionario, puesto que, tal como quedará demostrado en el presente proceso, las labores se desarrollaron y ejecutaron cumpliendo con las normas vigentes, dentro de las cuales se encuentra el Manual de Señalización Vial 2015, como se indicó en el pronunciamiento frente al hecho primero.

Las obligaciones contractuales adquiridas por la Concesión Costera mediante suscripción del Contrato han sido todas cumplidas a cabalidad, además de las obligaciones legales, en ese sentido, no existe incumplimiento alguno en los deberes que en cabeza de mi mandante se encontraban con anterioridad y al momento del supuesto accidente, como tampoco en la actualidad. Por lo anterior es imposible pretender endilgarle responsabilidad de la Concesión Costera por una supuesta falla en el servicio por omisión, que según el demandante se constituye por la nula iluminación artificial en el supuesto lugar del siniestro.

Durante la ejecución de las obras, la Concesión Costera implementó todas las medidas de señalización e iluminación acorde con sus obligaciones contractuales y legales, en cumplimiento del Manual de Señalización Vial 2015, tales como señalización vial con material retroreflectivo, para que en horas de la noche los vehículos las identifiquen con el reflejo que produce el haz de luz emitida por el sistema de iluminación de cada vehículo, transición con delineadores tubulares compuestos unidos con cinta peligro tanto en el cierre de carril, como en el cierre del separador, señal SPO-01 trabajos en la vía en la UF5 intersección de PIMSA, doble kit de aproximación en la intersección de PIMSA, y barricada de listones, tal como se evidencia en el registro fotográfico que se aporta.

Además, se pone de presente que el PMT implementado por mi procurado para las intervenciones de la UF5 cuenta con la No Objeción por parte de la entidad responsable de la vía (que para el caso particular es la ANI y los aprueba la Interventoría), esto en cumplimiento de lo reseñado en el Numeral 4.5.1 del Manual de Señalización Vial 2015, así:

“Los responsables de la elaboración del proyecto de Plan de Manejo de Tránsito serán el contratista y la entidad responsable de la obra que interfiera el espacio público. Será la autoridad de tránsito la responsable de aprobar dicho plan, en el caso de obras en vías urbanas. En el caso de autopista y carreteras, el PMT será aprobado por la entidad responsable de la vía”.

QUINTO: No es cierto que la Concesión Costera se encuentre llamada a responder por una presunta falla en el servicio en los términos planteados por la apoderada de los demandantes, toda vez que ha cumplido a cabalidad con todas las obligaciones adquiridas como consecuencia de la celebración del Contrato.

En relación con ello, como se ha mencionado anteriormente y se explicará en detalle más adelante, lo cierto es que no existe certeza respecto del lugar de ocurrencia del accidente, como tampoco precisión respecto de las causas del siniestro, toda vez que la parte demandante no aporta con el libelo introductorio el Informe Policial de Accidentes de Tránsito —IPAT—, el cual es el documento mediante el cual la autoridad de tránsito realiza el levantamiento y registro de los accidentes, ni cualquier otro documento que permita precisar las circunstancias de modo, tiempo y lugar de los hechos relatados en la demanda.

Luego entonces, no existe prueba alguna que acredite la supuesta omisión que pretende endilgar la parte actora en cabeza de mi procurado, por lo tanto, no es cierto que la Concesión Costera sea responsable extracontractualmente por una supuesta falla en el servicio, pues de los elementos de prueba y la realidad de los hechos no se desprende ello.

Así las cosas, no es cierto que la Concesión Costera haya incurrido en alguna omisión, toda vez que, como se indicó en precedencia, ha cumplido a cabalidad con todas las obligaciones adquiridas como consecuencia de la celebración del Contrato, además de las normas reguladoras de la materia.

En otras palabras, lo que se quiere indicar es que no tiene ningún tipo de asidero legal ni jurídico el juicio de reproche que formula la parte demandante en contra de la Concesión Costera respecto de los daños sufridos en virtud de la supuesta falla en el servicio toda vez que:

- La Concesión Costera dispuso de los elementos y cumplió con las obligaciones a su cargo, y el Proyecto se ha desarrollado cumpliendo con la normatividad vigente.
- En cuanto al accidente referido ocurrido en el mes de noviembre de 2018 donde resultó fallecido el señor Andy Esneyder Casiano Rúa se reitera que resulta irrelevante para los hechos objeto del presente proceso y lo único que hace la parte demandante es confundir e incluso, inducir a error el Despacho que conoce del asunto.

SEXTO: No es cierto que la Concesión Costera incumplió con sus obligaciones contractuales y legales, pues, como se ha expuesto a lo largo del presente escrito, mi procurada, en virtud del Contrato de Concesión 004 de 2014, ha cumplido a cabalidad con todas sus obligaciones contractuales y legales reguladoras de la materia.

Como lo expone la parte actora en este enunciado fáctico, el título de imputación de falla en el servicio debe edificarse sobre (i) la existencia de un hecho dañoso atribuible al Estado y a sus agentes, (ii) un daño cierto sufrido por un tercero y (iii) un nexo causal entre estos. Sin embargo, no basta con enunciar tales presupuestos sino que se debe probar su configuración para poder endilgar responsabilidad estatal, presupuestos que no se encuentran acreditados por parte de los demandantes en forma alguna.

Frente a las demás afirmaciones contenidas en el presente enunciado fáctico procederé a dar respuesta en el orden que fueron planteados por la parte accionante:

1. **No es cierto.** Las obras que se estaban ejecutando en la UF5 contaban con la señalización vial acorde con el Manual de Señalización 2015. Se contaba **con faros flasher**, los cuales destellan como medida para alertar a los usuarios sobre la obra:



Imagen 5. Faros tipo flasher

Adicionalmente, la señalización vial cuenta con material retroreflectivo, para que en horas de la noche los vehículos las identifiquen con el reflejo que produce el haz de luz emitida por el sistema de iluminación de cada vehículo, transición con delineadores tubulares compuestos unidos con cinta peligro tanto en el cierre de carril, como en el cierre del separador, señal SPO-01 trabajos en la vía en la UF5

intersección de PIMSA, doble kit de aproximación en la intersección de PIMSA, y barricada de listones.

Tal como se dispone en el Manual de Señalización Vial 2015, las señales y dispositivos de seguridad deben ser visibles en cualquier período del día y bajo toda condición climática. Por ello, se elaboran con materiales apropiados y se someten a procedimientos que aseguren su retrorreflexión en toda su superficie expuesta al tránsito en el caso de las señales usando para ello lámina retrorreflectiva tipo IV o de características superiores. Esta propiedad permite que sean más visibles en la noche al ser iluminados por las luces de los vehículos, ya que una parte significativa de la luz que reflejan retorna hacia la fuente luminosa. Así pues, se insiste, y así se acredita con el PMT implementado por la Concesión Costera y el registro fotográfico que se aporta, que mi procurada tenía implementada señalización vial con material retrorreflectivo, precisamente para su fácil identificación por parte de los vehículos que transitan en horas nocturnas, además, por supuesto, la habilitación de la zona de obra en la vía contemplaba señalización vertical (reglamentarias, preventivas, e informativas).

2. **No es cierto.** La obra ejecutada, como parte del alcance del Contrato de Concesión 004 de 2014, se desarrolló sin alterar la seguridad ni el desarrollo logístico del municipio de Santo Tomas y otros.

Precisamente por ello la Concesión Costera implementó un PMT, como se ha explicado líneas arriba, que precisamente tiene como objetivo general mitigar el impacto generado por las obras que se desarrollan en las vías públicas o privadas abiertas al público (rurales o urbanas) y en las zonas aledañas a éstas, con el propósito de brindar un ambiente seguro, ordenado, ágil y cómodo a los conductores, pasajeros, ciclistas, peatones, personal de la obra y vecinos del lugar, en cumplimiento a las normas establecidas para la regulación del tránsito.

Además, se pone de presente que, previo a iniciar la ejecución de las obras, la Concesión Costera, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales y legales, realizó las socializaciones necesarias con las comunidades aledañas, tal como se observa en las Actas de Reunión de Información y Participación Comunitaria de (i) socialización de inicio del Proyecto de fecha 21 de julio de 2015, y (i) socialización de los avances de las obras de la UF5 fechada 20 de octubre de 2017.

Así, el Concesionario ha adelantado actividades de divulgación de información con los habitantes del sector en cumplimiento de lo establecido en el Apéndice Técnico Social 8 del Contrato y las medidas del Plan de Manejo Ambiental, desarrollando acciones que permitan a la comunidad conocer las actividades a ejecutar, las recomendaciones de seguridad, los procesos de las actas de vecindad y el avance de las obras.

De tal manera que lo aquí plasmado por la apoderada de la parte demandante no es más que una afirmación subjetiva carente de fundamentos fáctico-jurídicos, máxime cuando este tipo de obras representan desarrollo económico, social y cultural para las poblaciones aledañas.

En este sentido, se precisa que el impulso de los sectores como el transporte y desarrollo urbano propende hacia el bienestar y el interés general de la población,

asumiendo el Estado su rol natural de proveer a los administrados las condiciones de infraestructura adecuadas y generar el mejoramiento de la movilidad que incidirá, entre otros, en la estimulación de la economía y el mejoramiento en las condiciones de movilidad de las personas.

La cadena de resultados positivos y mejoramiento socio-económico de un proyecto de esta envergadura se puede constatar con mejora de la accesibilidad física, lo que contribuye a aumentar la demanda de viajes a mercados, escuelas y servicios de salud. Esto, a su vez, conlleva a mejorar e incentivar el turismo, la educación, mejorar los servicios sanitarios y aumentar las oportunidades de negocio.

La construcción y el mejoramiento de vías trae de la mano muchos beneficios sobre todo para las comunidades ubicadas en las zonas de afluencia directa de estos proyectos, por lo que es claro que, contrario a lo que afirman los demandantes, la ejecución del Proyecto acarreó un impacto positivo, muy por el contrario a lo afirmado en este punto por la apoderada de la parte actora; a título de ejemplo, una obra de tal envergadura, trae consigo beneficios tales como generación de empleo, directo e indirecto, disminución en los costos de transporte, dinamización de la economía por la utilización de bienes y servicios locales y por el aumento de usuarios de las vías.

3. **No es cierto.** Durante la ejecución de las obras se garantiza la libre movilidad, pues en ningún momento se realiza el cierre de vía por causa de las obras desarrolladas, simplemente se adapta la vía para siempre tener habilitado, por lo menos, un carril para el tránsito de vehículos.

Tan es así que el PMT implementado es una herramienta técnica que plantea las estrategias, alternativas y actividades necesarias para minimizar o mitigar el impacto generado en las condiciones normales de movilización y desplazamientos de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas y comunidad en general) causados por la ejecución de una obra vial o aquellas que intervengan el espacio público, de manera que siempre se favorezca la seguridad de los usuarios de la vía, de los ciudadanos en general y de quienes participan en la construcción de la obra, en total cumplimiento del Manual de Señalización Vial 2015.

Llama la atención que la parte actora afirma que existió una afectación en el desarrollo de las labores económicos y culturales de las comunidades adyacentes a la obra, sin siquiera aportar prueba que acredite lo dicho, sino que, nuevamente, pretende crear un manto de certeza a aseveraciones carentes de piso fáctico-jurídico. Se reitera, las obras se realizaron previa socialización de inicio de obra con las comunidades.

4. **No es cierto.** Como se explicó líneas arriba, el Concesionario socializó los trabajos que se iban a realizar en la vía con la comunidad aledaña mediante el programa de de información y participación comunitaria, que refiere prácticamente a tener a la comunidad completamente informada de todos los avances de obra y estar pendientes de cualquier duda que puedan tener, por lo que en las obras siempre se contaba con la presencia de personal capacitado y disponible para atender los requerimientos de la población interesada.

Además, se reitera, los tramos en construcción cuentan con la señalización temporal por obra, donde se informa y previene a los usuarios sobre la existencia de intervenciones en vía. En cuanto a lo manifestado por la parte actora frente a la implementación de PARE – SIGA, es necesario advertir que en la vía donde se ejecutaban las obras **no** se requería la implementación de PARE-SIGA, por tratarse de una calzada unidireccional de dos carriles, donde no se está restringiendo el flujo vehicular en sentidos contrarios.

5. **No es cierto.** Cualquier elemento utilizado en el desarrollo de la actividad de construcción queda dentro de la zona de obra, la cual se mantiene señalizada según el Manual de Seguridad Vial 2015, con la que se informa y advierte a los usuarios sobre la presencia de intervenciones sobre la vía.

A continuación se observa la señalización con material reflectivo implementado en obra, para advertir a los conductores acerca de la ejecución de obras en la vía, además, se reitera que la obra contaba con faros flasher, los cuales destellan como medida para alertar a los usuarios sobre la obra:



Imagen 6. SPO-01 (TRABAJOS EN LA VÍA)



Imagen 7. SIO-06(ANGOSTAMIENTO A LA IZQUIERDA)

Para concluir lo manifestado frente a este enunciado fáctico, quiere el suscrito poner de relieve, Señor Juez, que la parte accionante no acredita, siquiera de manera sumaria, alguna de las aseveraciones contenidas en los hechos expuestos en el libelo inicial, por no decir ninguna, limitándose a plasmar apreciaciones que, además de subjetivas e infundadas, no corresponden a la realidad, realizando una temeraria manipulación de los hechos en su favor, aportando pruebas del daño sufrido que en nada sustentan la supuesta falla en el servicio por parte de mi procurado y, mucho menos, el nexo causal determinante en la configuración de la responsabilidad extracontractual, tal y como ha se ha manifestado de manera reiterada y, así mismo, quedará demostrado en el presente proceso.

SÉPTIMO: No es cierto. El desarrollo del Contrato de Concesión se ejecuta bajo los lineamientos establecidos en el mismo, acatando normas técnicas y bajo el estricto seguimiento de la ANI.

Se destaca que el PMT implementado cumplía con el Manual de Señalización Vial INVIAS 2015, Capítulo 4, incluyendo señalización y elementos de canalización del tráfico con material reflectivo, garantizando la visibilidad en horas nocturnas. De tal forma que no podría argüirse en forma alguna que mi representado no cumplió con las obligaciones legales y contractuales durante la ejecución de la obra.

Muy por el contrario a lo afirmado con la demanda, sí existen elementos de prueba del obrar de mi procurada durante la ejecución del proyecto vial, tales como registros fotográficos y documentales, en el exacto cumplimiento de las obligaciones y deberes a su cargo. Empero, lo que no existe en el presente trámite judicial son elementos de prueba que acrediten los hechos reseñados en la demanda, las circunstancias de tiempo, modo y lugar del accidente sufrido por los accionantes, como tampoco que evidencien nexo causal que permita endilgar responsabilidad por falla en el servicio en cabeza de la Concesión Costera.

OCTAVO. No nos consta. La Concesión Costera no tiene conocimiento alguno respecto de las relaciones de cercanía y afecto entre los demandantes y sus familiares, así como

tampoco del dolor y/o sufrimiento padecido por los familiares del señor Fontalvo con ocasión del supuesto accidente de tránsito.

En este punto se reitera que no existe juicio de reproche en contra de mi procurado, por cuanto no se configuran los presupuestos jurídicos del título de imputación por falla en el servicio, teniendo en cuenta que la Concesión cumplió a cabalidad con todas sus obligaciones contractuales y legales, particularmente frente a la señalización e iluminación de la vía donde se ejecutaba la obra.

No puede pretender la apoderada de la parte demandante accionar el aparato judicial para incoar una demanda sustentada en afirmaciones personales y carentes de sustento probatorio, cuando es un presupuesto básico en el derecho procesal colombiano la carga de probar lo que se quiera hacer valer en un proceso judicial.

NOVENO. No es un hecho, corresponde a una apreciación jurídica de la apoderada de la parte actora y en consecuencia, dado que no se trata de una descripción de un enunciado fáctica en los términos de una situación de tiempo, modo o lugar, no es posible dar una respuesta como lo ordena la ley en el sentido de si es cierto o no lo es.

3. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LAS PRETENSIONES

Frente a las pretensiones de la demanda, la Concesión Costera se opone a la prosperidad de todas en razón a que no existe responsabilidad alguna a su cargo ni que le sea imputable por el accidente y las supuestas consecuencias padecidas por el señor JUAN CARLOS FONTALVO, toda vez que, como se explicará en detalle más adelante y así quedará demostrado en el proceso, en el presente caso no se configuran los elementos jurídicos para derivar una responsabilidad extracontractual en cabeza de la Concesionaria.

Por lo anterior, en relación con cada una de las pretensiones, es preciso expresar lo siguiente:

- **PRIMERA.** No está llamada a prosperar la pretensión de la referencia, toda vez que, tal como se mencionó en el pronunciamiento frente a los hechos y quedará demostrado en el proceso, no existe responsabilidad alguna que pueda endilgarse a la Concesión Costera.

Así las cosas, no existe responsabilidad administrativa que pueda predicarse de la Concesión Costera por la supuesta falla en el servicio, la cual ni siquiera fue probada sumariamente por el demandante, por el contrario, de las pruebas se colige que el actuar de mi procurado se ajustó siempre al cumplimiento estricto de las normas reguladoras de la materia y el Contrato de Concesión suscrito con la ANI.

- **SEGUNDA, TERCERA Y CUARTA.** Al respecto, evidentemente, como ya se expresaba, en la medida en que no existe juicio de reproche alguno que pueda predicarse respecto de la Concesión Costera, ningún perjuicio debe ser reconocido por esta como consecuencia de los supuestos daños padecidos por el señor Fontalvo.

Luego entonces, atendiendo a lo expuesto en precedencia, esto es que no existe juicio de responsabilidad alguno que pueda ser endilgado a mi poderdante, no tiene

virtud de prosperar la petición del actor con relación a la actualización de la condena contemplada en el artículo 187 del CPACA, pues, se insiste, la Concesión Costera no está llamada a indemnizar ningún tipo de perjuicio, mucho menos a indexarlo.

4. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

4.1. PRIMERA EXCEPCIÓN. LA INEXISTENCIA DE UN NEXO DE CAUSALIDAD ENTRE EL HECHO DAÑOSO Y EL DAÑO QUE ALEGA EL DEMANDANTE.

La acción promovida por el actor es la de reparación directa, cuya fuente constitucional se encuentra en el artículo 90 superior, desarrollado legalmente por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011) y cuya finalidad es la declaratoria de responsabilidad extracontractual del Estado, con motivo de la causación de un daño antijurídico.

En efecto, los estatutos citados disponen:

“Artículo 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas (...).”

“Artículo 140 -CPACA-. En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado (...).”

En ese marco, tanto la jurisprudencia como la doctrina nacional e internacional coinciden en señalar que para que opere la responsabilidad extracontractual, es imperativo que confluyan tres elementos, a saber: (i) el daño antijurídico, (ii) el hecho generador o causa del mismo y (iii) el nexo de causalidad entre el daño y la conducta (acción u omisión) imputable al agente generador.

Sobre el particular, el nexo de causalidad se define como aquella relación necesaria y eficiente entre el hecho y el daño —relación causa efecto— de manera que, en todos los casos en los que se pretende que un juez declare la responsabilidad de un sujeto, el demandante tiene la carga de probar y demostrar la acción u omisión del agente (demandado) de modo que se encuentre una relación de causa-efecto entre el hecho generador y el daño que se alega (causalidad adecuada).

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

Al respecto, de forma precisa, lo anterior se explica en los siguientes términos:

“Es sabido que para que exista la responsabilidad se requiere de tres elementos absolutamente indispensables y necesarios: el daño, el hecho generador del mismo y un nexo de causalidad que permita imputar el daño a la conducta (acción u omisión) del agente generador.

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

*Salvo lo que se dirá más adelante, **la jurisprudencia ha sido pacífica al establecer que el nexo de causalidad debe ser probado en todos los casos por el actor, independientemente de si el régimen de responsabilidad aplicable está fundamentado en la culpa, en la falla, o en alguno de los regímenes de responsabilidad objetiva.***

***El nexo de causalidad es un elemento autónomo del daño y del fundamento que no admite, ningún tipo de presunción como sí lo admite la culpa o la falla.** Para comprender lo antes mencionado, es necesario evitar la sinonimia entre causalidad y culpabilidad. La causalidad como elemento, corresponde a la constatación objetiva de una relación natural de causa-efecto, mientras que la culpabilidad como fundamento, se refiere a la valoración subjetiva de una conducta.”⁴ (Subrayado y negrilla fuera del texto original).*

Por otra parte, también han coincidido la jurisprudencia y la doctrina, en que la carga de la prueba de los elementos previamente enunciados en cada caso concreto, compete, por regla general, *“a quien alega haber sufrido un daño antijurídico, o lo que es lo mismo, a quien alega haber experimentado un daño que no estaba obligado a soportar, carga probatoria que, de no ser atendida en debida forma, necesariamente conduce a la denegación de las pretensiones de la demanda”*.⁵

En ese sentido, al referirse a la carga de la prueba en reparación directa, el Consejo de Estado ha señalado:

“Cabe recordar que la carga de la prueba consiste en una regla de juicio, que le indica a las partes la responsabilidad que tienen para que los hechos que sirven de sustento a las pretensiones o a la defensa resulten probados; en ese sentido, en relación con los intereses de la parte demandante, debe anotarse que quien presenta la demanda, sabe de antemano cuáles hechos le interesa que aparezcan demostrados en el

⁴ Héctor Patiño, *Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual. ¿Por qué y cómo impiden la declaratoria de responsabilidad? Aproximación a la jurisprudencia del Consejo de Estado, Aproximación a la jurisprudencia del Consejo de Estado*, Revista de Derecho Privado No. 20 (jun. 2011), 371-398, Universidad Externado de Colombia.

⁵ Tribunal Administrativo de Bolívar, Sala de descongestión. Magistrada ponente: Ligia del Carmen Ramírez Castaño, sentencia del 21 de agosto de 2015, Radicado 13-001-33-31-006-2008-00175-01

*proceso y, por tanto, sabe de la necesidad de que así sea, más aún tratándose del sustento mismo de la demanda y de los hechos que solicita sean reconocidos. Siendo así las cosas, por deficiencia probatoria no es posible atribuir responsabilidad alguna a la Administración Pública, pues es indispensable demostrar, por los medios legalmente dispuestos para ello, todos los hechos que sirvieron de fundamento fáctico de la demanda y no solo la mera afirmación de los mismos, para poder establecer cuál fue la actividad del ente demandado que guarde el necesario nexo de causalidad con el daño”.*⁶

Así las cosas, lo que ha establecido la jurisprudencia del Consejo de Estado es que el nexo de causalidad debe ser probado en todos los casos —situación morigerada, por ejemplo, en casos de responsabilidad médica— y en ningún caso se entiende que opera una presunción al respecto.

Precisando lo anterior y aterrizando en el sub lite, la apoderada de la parte demandante no acreditó el referido elemento mediante prueba directa o indirecta, sino que, por el contrario, se limitó a probar el daño padecido por el señor Fontalvo con ocasión del supuesto accidente de tránsito que sufrió el 29 de abril de 2018, y del cual pretende endilgar la responsabilidad de su ocurrencia a mi procurado en virtud de una supuesta omisión en el deber de señalización e iluminación de la vía donde presuntamente ocurrió el siniestro.

Sobre el particular, debe destacarse, lo siguiente:

- En primer lugar, que no es posible establecer juicio de reproche alguno en cabeza de la Concesión Costera por cuando no hay prueba alguna que acredite que el accidente ocurrió en un tramo a cargo del Concesionario y, por el contrario, existen diversos medios de prueba que permiten demostrar que en efecto en el km68+200 donde el Concesionario ejecuta algunas intervenciones allí no se produjo el accidente que le reprocha la parte accionante con la demanda.
- En segundo lugar, comoquiera que la Concesión Costera es demandada en este proceso y que como tal debe defenderse de lo que se le acusa, demostrará que, en todo caso, en el tramo a su cargo cumplió con todas y cada una de sus obligaciones y, en concordancia con ello, no existe medio de prueba alguno que indique que la supuesta omisión a la que alude la parte demandante —la cual es inexistente como se expondrá en detalle más adelante— fue la causa directa, necesaria y determinante del daño del que fue objeto el demandante.

La configuración del nexo causal, como lo ha dicho el H. Consejo de Estado insistentemente, debe ser probada en todos los casos. Así, por ejemplo, en sentencia del 2 de mayo de 2002⁷ 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 mediante prueba directa o indirecta, porque la ley no ha señalado en materia de relación causal ni

⁶ CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA. Consejero ponente: Ramiro Saavedra Becerra, sentencia del 27 de abril de 2006, Radicación número: 16.079.

⁷ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 2 de mayo de 2002, exp. 13477.

presunciones legales respecto de las cuales, probado un hecho (s) el legislador infiera su causalidad adecuada, ni tampoco los conocimientos del juez sobre la realidad social lo autorizan para deducir con certeza el nexo de causalidad eficiente y determinante. La prueba del nexo puede ser: a) directa, mediante los medios probatorios que lo representan por si mismo y/o b) indirecta, mediante indicios; este medio de convicción lógico indirecto, requiere de la demostración de unos hechos indicadores que apunten con fuerza el hecho indicado”

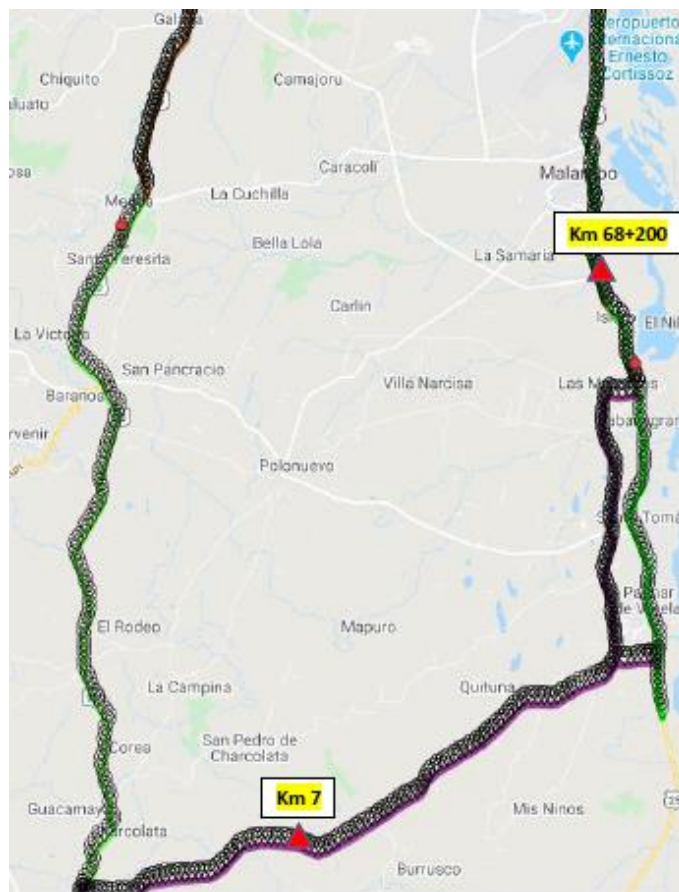
Luego entonces, no basta con que se demuestre la ocurrencia de un daño para que este pueda ser endilgado como responsabilidad del Estado, pues es evidente, de acuerdo a lo explicado en precedencia, que lo que se debe acreditar, más allá del daño mismo, es que lo que generó su materialización fue el actuar deficiente de la Administración, que, en este caso, en criterio del accionante, si hubiese cumplido con el deber de iluminar y señalizar la malla vial, no habría acaecido el siniestro.

El nexo de causalidad, como se ha venido explicando, constituye el puente que une un hecho, bien sea activo u omisivo, a un daño antijurídico, es decir, que el hecho debe ser el generador de un detrimento patrimonial o no, del cual la parte afectada no estaba en la obligación de soportar; de no ser así, no habrá lugar a endilgar la responsabilidad al demandado.

Así pues, el demandante no acredita dicho nexo causal e incluso, por el contrario, precisamente la realidad de las circunstancias, en consonancia con la documentación aportada permite establecer que el accidente no ocurrió en la vía concesionada a cargo de la Concesión Costera, teniendo en cuenta lo siguiente:

- Como ya se anticipaba en la respuesta a los hechos, cuando se presenta un accidente en la vía concesionada objeto del Proyecto, la Policía Nacional, como autoridad competente en este tipo de situaciones, elabora un Informe Policial de Accidentes de Tránsito —IPAT—, mediante el cual realiza el levantamiento y registro de los accidentes de tránsito que ocurren a nivel nacional. Dicho documento, de manera general contiene la siguiente información:
 - Organismo de Tránsito encargado de realizar el levantamiento.
 - **Fecha y hora.**
 - **Lugar o coordenadas geográficas.**
 - Gravedad.
 - Clase de accidente.
 - **Características del lugar.**
 - Conductores, propietarios y vehículos involucrados.
 - **Hipótesis del accidente de tránsito.**
 - Croquis.
- Como lo manifestó la Concesión Costera en la respuesta a los hechos, verificada la base de datos y la información que tiene en sus archivos, para la fecha y hora que manifiesta el demandante en que supuestamente ocurrió el accidente en la vía concesionada en la UF5, no existe ningún registro de la ocurrencia de un accidente.

- El accionante no aporta soporte alguno en relación con la ocurrencia del supuesto accidente de tránsito, tales como un documento de atención Prehospitalaria en el traslado en ambulancia, o el tan mencionado IPAT.
- Por otro lado, no existe claridad frente al sitio exacto del siniestro puesto que no se describe con coordenadas de la vía, no se reseña una dirección, así como tampoco un punto georreferenciado, y bajo este panorama sería inadmisibile endilgarle responsabilidad a mi representado. Pero, aun en gracia de discusión, de acuerdo con los documentos que se aportan con el presente escrito y que sirvieron de base a la solicitud de conciliación extrajudicial, lo que se puede establecer es que el accidente ocurrió en el Km7, lugar donde la Concesión Costera no estaba ejecutando obras (sino en el Km 68+200 de la Vía 2516 (Vía Oriental) y no en el Km7 como lo manifestó la parte actora).
- Así, tal como se explicó en el pronunciamiento frente a los hechos, entre el Km 7 de la vía Oriental (lugar donde se indica ocurrió el accidente de acuerdo con el Expediente de la Conciliación) y el Km 68+200 de la Vía 2516 (Vía Oriental donde la Concesión Costera se encontraba ejecutando la obra), existe una distancia de 61Km, lo que significa claramente que hay una total incongruencia y que el lugar donde manifiesta la parte actora que ocurrió el accidente, NO coincide con la zona intervenida por mi procurada, tal como se evidencia en el mapa obtenido de la página de la Concesión Ruta Caribe:



Así las cosas, contrario a lo que afirma el demandante y pretende con la demanda, lo que indican las pruebas y la realidad de las circunstancias es que el accidente no ocurrió en la vía concesionada a cargo de la Concesión Costera, pues lo cierto es que no existe un croquis ni el documento IPAT que acredite las circunstancias de tiempo, modo y lugar, a su turno la Concesión Costera tampoco tiene registro de la ocurrencia de un accidente en la UF5 en la fecha y hora indicada por el accionante, frente a lo cual se aporta la Bitácora de Control de la Concesión Costera de fecha 29 de abril de 2018 para efectos de demostrar que efectivamente NO se registró ningún accidente en la UF5 con las condiciones de tiempo y lugar que relata la parte actora.

En relación con ello, se pone de presente al Despacho que la Concesión Costera, como concesionario del Estado, de acuerdo con el Contrato y normatividad aplicable sobre la materia, sigue un procedimiento estricto ante la ocurrencia de accidentes en la vía, como se describe a continuación:

- El Concesionario debe ser informado ya sea por los usuarios, Policía de Carreteras o Inspectores Viales que se encuentran recorriendo el corredor vial.
- Se informa al Centro de Control de Operaciones mediante las líneas de atención establecidas o a la Policía de Carreteras.
- Una vez el Concesionario tiene conocimiento de la ocurrencia del accidente de tránsito, se inicia el plan establecido para la atención, el Centro de Control le informa a la ambulancia, los inspectores viales para realizar la señalización, grúa para retirar los vehículos y a la Policía de Carreteras para que se realice el levantamiento del accidente de tránsito.
- La ambulancia, en caso de existir personas lesionadas, realiza el traslado al centro hospitalario más cercano donde se le pueda brindar la atención a los heridos.
- Tanto la Policía de Carreteras como los Inspectores Viales del Concesionario, realizan una toma de datos de los vehículos involucrados, de las personas lesionadas o involucradas en el accidente, de la ubicación exacta del accidente y las características generales de la vía en ese sector (tipo de vía, costado, recta o curva, señalización existente, etc.) y posteriormente, la Policía de Carreteras entrega a los involucrados el IPAT como soporte de la ocurrencia del accidente de tránsito.

Resulta claro que la parte accionante no aporta prueba de las condiciones en las que se presentó el accidente de tal forma que se pueda determinar sus causas, existiendo un rompimiento del nexo causal de la responsabilidad que aquí se pretende endilgar a mi poderdante, teniendo en cuenta que los demandantes no probaron la relación de causa-efecto entre el supuesto hecho dañoso y el daño. En consecuencia, debe desvincularse a la Concesión con la ocurrencia del daño antijurídico del que fue objeto, desdibujándose este elemento, se anula consecuentemente otro de ellos, como es la imputación, presentándose entonces una exoneración de responsabilidad.

4.2. SEGUNDA EXCEPCIÓN. AUSENCIA DE ATRIBUCIÓN JURÍDICA Y CONSECUENTE INEXISTENCIA DE UNA FALLA DEL SERVICIO.

En tratándose de la naturaleza del caso que nos atañe, en el cual el daño que el demandante sufrió y pretende se le impute al Estado por el supuesto incumplimiento de alguna de sus obligaciones, de acuerdo con lo que ha explicado la jurisprudencia del Consejo de Estado frente a los factores de atribución jurídica, emerge como régimen de imputación el de falla en el servicio, por la presunta omisión en que incurrió la Administración, para el caso concreto, supuestamente al no realizar la debida señalización e iluminación de una vía en construcción, a fin de evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito.

En los juicios de responsabilidad extracontractual, luego de analizada la relación de causa y efecto (situación fenomenológica), de verificarse esta, se sigue el análisis del juicio de atribución jurídica a fin de establecer si, jurídicamente, respecto de quien se endilga la responsabilidad en efecto se encuentra llamado a responder.

En el presente caso, como ya se explicaba en los capítulos anteriores, no existe relación de causa y efecto entre el hecho dañoso y el daño que se alega, como consecuencia de lo cual, resulta improcedente el análisis de atribución jurídica.

Lo anterior así lo ha reconocido la doctrina especializada en la materia en los siguientes términos:

“Esta es, en esencia, la teoría de la imputación objetiva, en la cual, en palabras de Enrique Gil-Botero, “una vez constatada o verificada la existencia de un daño, es indiscutible que este tuvo una génesis material o causal, hecho que es irrelevante para el derecho, precisamente porque se mantiene en el plano de las ciencias naturales, es decir, en relación causa efecto. Por el contrario, verificada la existencia de un daño desde la dimensión jurídica, lo relevante es establecer a quién es atribuible esa afectación que sufre una determinada persona en sus derechos, bienes o intereses legítimos.”

(...)

Una vez constatado lo anterior, es posible abordar el análisis sobre la imputación jurídica, esto es si existe o no, un fundamento normativo que concrete, en el caso específico, la obligación de resarcir el daño antijurídico. En otros términos, la imputación fáctica —y con ella la imputación objetiva del daño— consiste en un estudio retrospectivo que recae sobre la acción u omisión del sujeto, mientras que la imputación jurídica supone la realización de un análisis prospectivo y netamente normativo dirigido a determinar si, una vez establecida la atribución material del daño, existe o no el deber jurídico —subjetivo u objetivo— de resarcir el perjuicio.”⁸ (Subrayado y negrillas fuera del texto original).

⁸ Enrique Gil-Botero, *La teoría de la imputación objetiva en la responsabilidad extracontractual del Estado en Colombia*, en *La filosofía de la responsabilidad civil estudios sobre los fundamentos filosófico-jurídicos de la responsabilidad civil extracontractual*, 472- 511, 474-475, Carlos Bernal-Pulido & Jorge Fabra-Zamora, eds.,

No obstante lo anterior, se insiste, aun cuando en el caso concreto no existe una relación de causa y efecto que permita establecer un juicio de responsabilidad en contra de la Concesión Costera, a continuación se presentan algunos planteamientos y consideraciones a fin de evidenciar que, en cualquier caso, tampoco existe una falla en el servicio como lo pretende la parte demandante.

De acuerdo con los planteamientos hechos por la parte actora en la demanda, advirtiéndose que el régimen de responsabilidad aplicable en el caso sub lite eventualmente lo sería la falla del servicio, se precisa que este concepto consiste en la disfunción de la administración, que a través de sus agentes provoca un resultado distinto del que regularmente produce en el ejercicio de su misión pública, y dentro del cual la responsabilidad surge de la comprobación de tres elementos: (i) daño antijurídico sufrido por el interesado, (ii) el deficiente funcionamiento del servicio, bien sea porque no funcionó cuando ha debido hacerlo, o lo hizo de manera tardía o equivocada y (iii) una relación de causalidad entre este último y el primero, es decir, la comprobación de que el daño se produjo como consecuencia directa de la falla del servicio.

En primera medida, debo manifestar que con la demanda no se aportan pruebas documentales que acrediten el sitio exacto donde ocurrió el accidente e incluso, por el contrario, existen documentos que permiten establecer que el accidente en que se vio involucrado el señor Fontalvo ocurrió en un sitio que no se encuentra a cargo de la Concesión Costera. Por su parte, y aun en gracia de discusión —toda vez que se insiste en que el accidente no ocurrió en un tramo a cargo del Concesionario—, tampoco puede plantearse juicio de reproche alguno en cabeza del Concesionario por una supuesta falla u omisión de su parte, pues, en gracia de discusión, la Concesión Costera cumplió a cabalidad con sus obligaciones contractuales en armonía con las disposiciones legales.

Al respecto, se reitera que durante la ejecución de las obras, la Concesión Costera implementó todas las medidas de señalización e iluminación acorde con sus obligaciones contractuales y legales, en cumplimiento del Manual de Señalización Vial 2015, tales como señalización vial con material retroreflectivo, para que en horas de la noche los vehículos las identifiquen con el reflejo que produce el haz de luz emitida por el sistema de iluminación de cada vehículo, transición con delineadores tubulares compuestos unidos con cinta peligro tanto en el cierre de carril, como en el cierre del separador, señal SPO-01 trabajos en la vía en la UF5 intersección de PIMSA, doble kit de aproximación en la intersección de PIMSA, y barricada de listones, tal como se evidencia en el registro fotográfico que se aporta.

De tal forma, teniendo en cuenta que el corredor se encontraba en proceso de construcción, la Concesión Costera tenía implementado un Plan de Manejo de Tráfico —PMT— para las intervenciones de la UF5, en donde quedaron establecidas todas las medidas de señalización, tanto preventivas como informativas de obra, igualmente, se reitera, que el

Universidad Externado de Colombia, Bogotá (2013). Tomado de Rojas-Quñones, Sergio & Mojica-Restrepo, Juan Diego, De la causalidad adecuada a la imputación objetiva en la responsabilidad civil colombiana, 129 Universitas, 187-235 (2014). <http://dx.doi.org/10.11144/Javeriana.VJ129.caio>

PMT implementado cumplía con el Manual de Señalización Vial INVIAS 2015, Capítulo 4, incluyendo señalización y elementos de canalización del tráfico con material reflectivo, garantizando la visibilidad en horas nocturnas.

Ahora bien, sobre el particular en lo que tiene que ver con la falla en el servicio, cual es el título de imputación que señala la parte demandante, debe indicarse que, desde una noción conceptual, la falla del servicio consiste en el incumplimiento de una obligación estatal, que se traduce en el deficiente funcionamiento de la administración, porque no funcionó cuando debía hacerlo, o porque lo hizo de forma tardía o equivocada. Al respecto el Consejo de Estado ha dicho:

“La Sala, de tiempo atrás, ha dicho que la falla del servicio ha sido en nuestro derecho, y continúa siendo, el título jurídico de imputación por excelencia para desencadenar la obligación indemnizatoria del Estado; en efecto, si al Juez Administrativo le compete una labor de control de la acción administrativa del Estado y si la falla del servicio tiene el contenido final del incumplimiento de una obligación a su cargo, no hay duda de que es ella el mecanismo más idóneo para asentar la responsabilidad patrimonial de naturaleza extracontractual⁹.

También ha sostenido que el mandato que impone la Carta Política en el artículo 2º inciso 2º, consistente en que las autoridades de la República tienen el deber de proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades “debe entenderse dentro de lo que normalmente se le puede exigir a la administración en el cumplimiento de sus obligaciones o dentro de lo que razonablemente se espera que hubiese sido su actuación o intervención acorde con las circunstancias tales como disposición del personal, medios a su alcance, capacidad de maniobra etc., para atender eficazmente la prestación del servicio que en un momento dado se requiera”¹⁰, así, las obligaciones que están a cargo del Estado –y por lo tanto la falla del servicio que constituye su trasgresión–, han de mirarse en concreto frente al caso particular que se juzga, teniendo en consideración las circunstancias que rodearon la producción del daño que se reclama, su mayor o menor previsibilidad y los medios de que disponían las autoridades para contrarrestarlo¹¹.

Se le exige al Estado la utilización adecuada de todos los medios de que está provisto, en orden a cumplir el cometido constitucional en el caso concreto; si el daño se produce por su incuria en el empleo de tales medios, surgirá su obligación resarcitoria; por el contrario, si el daño ocurre pese a su diligencia no podrá quedar comprometida su responsabilidad.

Ahora bien, la falla del servicio o la falta en la prestación del mismo se configura por retardo, por irregularidad, por ineficiencia, por omisión o por ausencia del mismo. El retardo se da cuando la Administración actúa tardíamente ante la ciudadanía en

⁹ Sentencia del 13 de julio de 1993, expediente No. 8163 y del 10 de marzo del 2011, expediente 17.738, M.P. Mauricio Fajardo Gómez.

¹⁰ Sentencia del 8 de abril de 1998, expediente No. 11837.

¹¹ Sentencia del 3 de febrero de 2000, expediente No. 14.787

prestar el servicio; la irregularidad, por su parte, se configura cuando se presta el servicio en forma diferente a como debe hacerse en condiciones normales, contrariando las normas, reglamentos u órdenes que lo regulan y la ineficiencia se da cuando la Administración presta el servicio, pero no con diligencia y eficacia, como es su deber legal. Y obviamente se da la omisión o ausencia del mismo cuando la Administración, teniendo el deber legal de prestar el servicio, no actúa, no lo presta y queda desamparada la ciudadanía¹².”

En el caso concreto, en modo alguno se encuentra evidenciada la supuesta falla en el servicio que se le atribuye a la Concesión Costera respecto de las actividades que desarrolla en la UF5, teniendo en cuenta que:

- No existe la supuesta falla en el servicio que se le atribuye a mi representado en la operatividad de la UF5, teniendo en cuenta que con relación a la falta de iluminación y señalización en el lugar del accidente que arguye el demandante, se debe mencionar que para la fecha de los sucesos mi procurado cumplía con las obligaciones de señalización y parámetros técnicos de ejecución de obra, todo lo anterior sin olvidar que, para el momento del siniestro la intersección que conecta la Vía Oriental con la Circunvalar de La Prosperidad se encontraba en construcción, y en ese sentido la Concesión Costera implementó medidas de señalización que se exigen de acuerdo con el Manual INVIAS 2015, tales como señalizaciones con material reflectivo.
- La Concesión Costera implementó el Plan de Manejo de Tráfico —PMT—, el cual cumplía con el Manual de Señalización INVIAS 2015, con señalización y elementos de canalización del tráfico con material reflectivo, garantizando la visibilidad en horas nocturnas.

Valga la pena anotar que el PMT es un documento técnico en el cual se proponen estrategias, alternativas y actividades para minimizar o mitigar el impacto generado causado por la ejecución de una obra sobre vía pública o privada abierta al público, o aquellas que intervengan en el espacio público o sobre predios, cuyas actividades de obra interfieran en mayor o menor medida en las condiciones de movilidad de los usuarios en la vía a intervenir y su zona de influencia.

Así, el objetivo principal de un PMT, será siempre favorecer la seguridad integral de todos los usuarios de la vía (peatones, ciclistas, conductores y pasajeros de vehículos privados y públicos y la comunidad en general). Sobre el particular, es preciso reiterar lo expresado en la respuesta al hecho cuarto en relación con el diagrama que permite ilustrar el PMT implementado por la Concesión Costera en la Intersección que conecta la Vía Oriental con la Circunvalar de La Prosperidad.

Lo anterior, tal y como se indicaba en la respuesta a los hechos, permite evidenciar que en efecto el PMT implementado cumplía con el Manual de Señalización Vial

¹² CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA SUBSECCIÓN A Consejero ponente: HERNÁN ANDRADE RINCÓN Sentencia de veintinueve (29) de julio de dos mil quince (2015). Radicación número: 25000-23-26-000-2000-01926-01(30744) Sentencia del 30 de noviembre de 2006, expediente No. 14.880.

INVIAS 2015, Capítulo 4, incluyendo señalización y elementos de canalización del tráfico con material reflectivo, garantizando la visibilidad en horas nocturnas. Precisamente las anteriores ilustraciones plasman la señalización de obra implementada, destacando la de Velocidad Máxima de 30 Km/h y Maquinaria en la Vía, indicando la velocidad máxima a transitar por la zona de obra e informando sobre el desarrollo de la misma. Así mismo, se anotó en el referido Diagrama que “las señales tendrán los tamaños establecidos por el Manual Vigente para las velocidades máximas de diseño, en lamina de acero galvanizado calibre 16 y con papel retroreflectivo mínimo tipo IV, como se acredita con el Diagrama que se aporta.

Teniendo en cuenta que el Código Nacional de Tránsito, en su artículo 101, exige que toda obra de construcción y/o actividades de intervención sobre vía y/o espacio público debe obtener un permiso emitido por la autoridad competente y que según lo establecido en el en el capítulo 4 del Manual de Señalización vial 2015, adoptado mediante la Resolución 1885 de 2015 emitida por el Ministerio de Transporte, toda obra e intervención sobre vía y espacio público debe contar con un PMT en el cual se establezca la señalización y dispositivos de regulación vial necesarios para garantizar la seguridad de los usuarios, la Concesión Costera diseñó e implementó el PMT durante la ejecución del Proyecto, el cual además cuenta con la No Objeción por parte de la entidad responsable de la vía (que para el caso particular es la ANI y los aprueba la Interventoría).

- Por otra parte, se pone de presente que, previo a iniciar la ejecución de las obras, la Concesión Costera, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales y legales, realizó las socializaciones necesarias con las comunidades aledañas.

Así, el Concesionario ha adelantado actividades de divulgación de información con los habitantes del sector en cumplimiento de lo establecido en el Apéndice Técnico Social 8 del Contrato de la referencia y las medidas del Plan de Manejo Ambiental, desarrollando acciones que permitan a la comunidad conocer las actividades a ejecutar, las recomendaciones de seguridad, los procesos de las actas de vecindad y el avance de las obras, tal como se observa en las Actas de Reunión de Información y Participación Comunitaria de (i) socialización de inicio del Proyecto de fecha 21 de julio de 2015, y (i) socialización de los avances de las obras de la UF5 fechada 20 de octubre de 2017 que se aportan con este memorial de contestación.

- En este sentido, se precisa que el impulso de los sectores como el transporte y desarrollo urbano propende hacia el bienestar y el interés general de la población, asumiendo el Estado su rol natural de proveer a los administrados las condiciones de infraestructura adecuadas y generar el mejoramiento de la movilidad que incidirá, entre otros, en la estimulación de la economía y el mejoramiento en las condiciones de movilidad de las personas.

La cadena de resultados positivos y mejoramiento socio-económico de un proyecto de esta envergadura se puede constatar con mejora de la accesibilidad física, lo que contribuye a aumentar la demanda de viajes a mercados, escuelas y servicios de salud. Esto, a su vez, conlleva a mejorar e incentivar el turismo, la educación, mejorar los servicios sanitarios y aumentar las oportunidades de negocio.

La construcción y el mejoramiento de vías trae de la mano muchos beneficios sobre todo para las comunidades ubicadas en las zonas de afluencia directa de estos proyectos, por lo que es claro que, contrario a lo que afirman los demandantes, la ejecución del Proyecto acarreó un impacto positivo, muy por el contrario a lo afirmado en este punto por la apoderada de la parte actora; a título de ejemplo, una obra de tal envergadura, trae consigo beneficios tales como generación de empleo, directo e indirecto, disminución en los costos de transporte, dinamización de la economía por la utilización de bienes y servicios locales y por el aumento de usuarios de las vías.

- Además, contrario a lo afirmado por la apoderada de la parte actora, durante la ejecución de las obras se garantiza la libre movilidad, pues en ningún momento se realiza el cierre de vía por causa de las obras desarrolladas, simplemente se adapta la vía para siempre tener habilitado, por lo menos, un carril para el tránsito de vehículos, como se puede evidenciar en el folleto informativo que se aporta, donde se le informa a la comunidad el cierre de una calzada y la habilitación contraflujo de la calzada continua.

Así pues, concluyendo este punto, para determinar la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado por las deficiencias u omisiones en la señalización de vías públicas y el alumbrado nocturno de las mismas el Consejo de Estado ha manifestado:

*“Así las cosas, es claro que para derivar la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado por las alegadas deficiencias u omisiones en la señalización de vías públicas, así como la falta de mantenimiento o conservación de la vías, es indispensable demostrar además del daño, la falla en el servicio consistente en el desconocimiento de los deberes de la administración consistentes en la obligación de implementar las señales preventivas, vigilar la realización de las obras públicas, controlar el tránsito en calles y carreteras y prevenir los riesgos que con ellos se generan”.*¹³

En ese sentido, no basta simplemente probar un daño, sino que, a su vez es menester acreditar la falla en el servicio, que en el asunto de la referencia alega la parte demandante consistió en la supuesta omisión por parte de la Concesión Costera en la iluminación en horario nocturno y la debida señalización de la vía en obra, lo cual, en el sub judice se encuentra sustentado con meras afirmaciones improbadas por parte del apoderado de la parte actora y por el contrario, la Concesión Costera, como lo acreditará con las pruebas que aporta y solicita su práctica, cumplió a cabalidad con sus obligaciones contractuales y legales.

4.3. TERCERA EXCEPCIÓN. INCUMPLIMIENTO DE LA CARGA DE LA PRUEBA POR PARTE DEL DEMANDANTE.

En este punto han coincidido la jurisprudencia y doctrina en que la carga de la prueba de los elementos constitutivos de la responsabilidad, previamente enunciados, en cada caso

¹³ Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia 76001233100020030496901 (43556), May. 30/18.

concreto, compete, por regla general, a quien alega haber sufrido un daño antijurídico, o lo que es lo mismo, a quien alega haber experimentado un daño que no estaba obligado a soportar, carga probatoria que, de no ser atendida en debida forma, necesariamente conduce a la denegación de las pretensiones de la demanda.¹⁴

En ese sentido, al referirse a la carga de la prueba en reparación directa, el Consejo de Estado ha señalado:

*“Cabe recordar que la carga de la prueba consiste en una regla de juicio, que le indica a las partes la responsabilidad que tienen para que los hechos que sirven de sustento a las pretensiones o a la defensa resulten probados; en ese sentido, en relación con los intereses de la parte demandante, debe anotarse que quien presenta la demanda, sabe de antemano cuáles hechos le interesa que aparezcan demostrados en el proceso y, por tanto, sabe de la necesidad de que así sea, más aún tratándose del sustento mismo de la demanda y de los hechos que solicita sean reconocidos. **Siendo así las cosas, por deficiencia probatoria no es posible atribuir responsabilidad alguna a la Administración Pública, pues es indispensable demostrar, por los medios legalmente dispuestos para ello, todos los hechos que sirvieron de fundamento fáctico de la demanda y no solo la mera afirmación de los mismos,** para poder establecer cuál fue la actividad del ente demandado que guarde el necesario nexo de causalidad con el daño”.*¹⁵ (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Si bien la carga de la prueba no constituye una obligación ni un deber legal, su desconocimiento o falta de acreditación de esa carga procesal acarrea una consecuencia directa y es la imposibilidad de reconocer en su favor lo que se reclama. En otras palabras, la carga de la prueba es una facultad en cabeza de quien pretende que le reconozcan un perjuicio con ocasión de un actuar dañoso, lo cual no quiere decir que no atender a esa carga legal –artículo 167 CGP– va a permitir que el interesado continúe en el proceso sin consecuencias adversas, como es la ausencia de reconocimiento alguno ante la falta de prueba que lo acredite e incluso, un posible juicio de reproche por incumplir el principio de lealtad que debe permear todas las actuaciones procesales, al enjuiciar o culpar al demandado de algo respecto de lo cual no tiene prueba alguna.

Por lo anterior, no existe razón alguna para que, aún sin haber acreditado el accionante el nexo de causalidad entre el hecho y el daño, e incluso el mismo hecho, pueda endilgársele responsabilidad alguna a la Concesión Costera.

Siguiendo con el hilo de lo expuesto, como ya he explicado en precedencia, la parte actora se centra en acreditar los daños sufridos por el señor Fontalvo, y cómo incidieron en el menoscabo de su calidad de vida y la de su familia, omitiendo la carga o deber legal que le asiste de acreditar probatoriamente los aspectos fácticos alrededor del siniestro — verbigracia, el lugar exacto de los sucesos— y el supuesto hecho generador del accidente que, en su criterio, corresponde la ausencia de alumbrado y señalización en la vía.

¹⁴ Tribunal Administrativo de Bolívar, Sala de descongestión. Magistrada ponente: Ligia del Carmen Ramírez Castaño, sentencia del 21 de agosto de 2015, Radicado 13-001-33-31-006-2008-00175-01

¹⁵ CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA. Consejero ponente: Ramiro Saavedra Becerra, sentencia del 27 de abril de 2006, Radicación número: 16.079.

Por todo lo anterior es que de ninguna manera resulta procedente el juicio de responsabilidad en contra de los demandados, en especial, de la Concesión Costera, comoquiera que la parte demandante omitió cumplir con la carga que le asiste de probar los hechos que imputa y en cualquier caso, tampoco podría acreditarlo por cuanto los mismos no se configuran en el caso concreto, pues no existe incumplimiento alguno de las obligaciones del Concesionario como tampoco nexo de causalidad entre la supuesta omisión que se le endilga y el daño padecido que reclama el demandante.

4.4. CUARTA EXCEPCIÓN. AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DE LA CONCESIÓN Y EL CUMPLIMIENTO DE SUS OBLIGACIONES. INEXISTENCIA DE HECHO DAÑOSO.

En concordancia con todo lo expuesto a lo largo del presente memorial de contestación, es posible advertir que no se configuran los elementos necesarios para establecer una responsabilidad extracontractual en el presente asunto, no obstante, a su turno, es necesario efectuar unas precisiones relacionadas con la Concesión Costera y el análisis objeto de la presente controversia.

La responsabilidad extracontractual del Estado se enmarca en los términos del artículo 90 de la Constitución y la teoría del daño antijurídico y el rompimiento de las cargas públicas, predicándose entonces que el Estado ha de responder por el daño que ocasione a un particular por la acción u omisión de sus agentes, incluso, por ejemplo, a partir del comportamiento de sus contratistas.

Adicionalmente, como lo ha establecido la doctrina jurídica y judicial, en la responsabilidad extracontractual del estado existen unos factores de imputación específicos con base en los cuales se atribuye la responsabilidad tales como, la falla del servicio (incumplimiento de una obligación o deber) y el riesgo excepcional (afectación a un bien jurídicamente tutelado por la creación de un riesgo anormal).

Lo anterior, precisamente tiene fundamento en la cláusula general de responsabilidad que le asiste al Estado como ente abstracto protector de los bienes jurídicos de las personas y la teoría administrativa relativa a las cargas públicas y los deberes jurídicos que están llamados a soportar los particulares.

Por su parte, en tratándose de un particular (contratista del estado), el juicio de responsabilidad no debe estudiarse, analizarse, aplicarse ni calificarse bajo el mismo rasero, toda vez que, si bien no se desconoce que los contratistas del estado pueden comprometer la responsabilidad extracontractual del Estado, el juicio de reproche frente al contratista, en el evento de establecerse que existe responsabilidad, debe satisfacer todos los elementos para ello, es decir, el hecho, el nexo causal, el daño y **el elemento subjetivo de culpa**.

De este modo, en el caso concreto, en adición a todo lo expuesto en precedencia con base en lo cual es posible establecer que la Concesión resulta exonerada en forma TOTAL de cualquier tipo de responsabilidad por los hechos que imputa la parte demandante,

asimismo, es procedente manifestar al Despacho que la Concesión Costera cumplió con sus obligaciones, específicamente, aquellas relacionadas con los hechos que son objeto de esta controversia, razón por la cual, en relación con su conducta y sus obligaciones de carácter legal y contractual no existe juicio de reproche alguno.

Las obligaciones contractuales adquiridas por la Concesión Costera mediante suscripción del Contrato han sido todas cumplidas a cabalidad, además de las obligaciones legales, en ese sentido, no existe incumplimiento alguno en los deberes que se encontraban en cabeza del Concesionario con anterioridad y al momento del supuesto accidente, como tampoco en la actualidad.

En cuanto a la afirmación de la parte actora respecto de las afectaciones a la comunidad aledaña a las obras, se reitera, el Concesionario socializó los trabajos que se iban a realizar en la vía con la comunidad aledaña mediante el programa de información y participación comunitaria, que refiere prácticamente a tener a la comunidad completamente informada de todos los avances de obra y estar pendientes de cualquier duda que puedan tener, por lo que en las obras siempre se contaba con la presencia de personal capacitado y disponible para atender los requerimientos de la población interesada.

Igualmente, durante la ejecución de las obras se garantiza la libre movilidad, pues en ningún momento se realiza el cierre de vía por causa de las obras desarrolladas, simplemente se adapta la vía para siempre tener habilitado, por lo menos, un carril para el tránsito de vehículos.

Es preciso dejar de presente que el actor no aportó prueba alguna que sustentara la obligación supuestamente omitida que dice estar en cabeza de mi mandante pues, todo lo contrario, como lo acreditará la Concesión Costera con las pruebas que aporta y solicita sean practicadas, se evidenciara que no existe ninguna omisión en relación la supuesta ausencia de iluminación artificial en la vía.

De igual forma, es preciso reiterar que durante la ejecución del Proyecto se implementó el PMT, el cual cumplía con el Manual de Señalización INVIAS 2015, con señalización y elementos de canalización del tráfico con material reflectivo, garantizando la visibilidad en horas nocturnas, donde quedó establecido una velocidad máxima permitida de 30km/h, lo que demuestra que la UF5 cumplía con los requerimientos técnicos que garantizaban la seguridad de los vehículos.

5. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LA ESTIMACIÓN RAZONADA DE LA CUANTÍA

En concordancia con lo expuesto en el capítulo relativo a la oposición de las pretensiones, la Concesión Costera se opone a la estimación de perjuicios efectuada por la parte demandante, en la medida en que no cuenta con soporte fáctico-jurídico que soporte lo pretendido, así como tampoco existe fundamento alguno para su reclamación en contra de la Concesionaria, habiéndose desvirtuado los cargos de imputación de responsabilidad en cabeza de mi procurado.

6. SOLICITUD DE PRUEBAS

6.1. DOCUMENTALES

Solicito al Juzgado decrete y tenga como pruebas documentales las siguientes:

- 6.1.1. Contrato de Concesión Parte General y Especial.
- 6.1.2. Apéndice Técnico No. 1.
- 6.1.3. Apéndice Técnico Social No. 8.
- 6.1.4. Manual de Señalización Vial INVIAS 2015.
- 6.1.5. Resolución No. 0001885 de 2015 mediante la cual se adoptó el Manual INVIAS 2015.
- 6.1.6. Plan de Manejo de Tráfico.
- 6.1.7. Documento aprobatorio del PMT emitido por la Interventoría.
- 6.1.8. Registro fotográfico donde se evidencia la señalización en el sector.
- 6.1.9. Esquema de implementación del PMT en la intersección que conecta la Vía Oriental con la Circunvalar de La Prosperidad.
- 6.1.10. Bitácora de Control de fecha 29 de abril de 2018.
- 6.1.11. Comunicación enviada por la Concesión Costera a la Interventoría de fecha 10 de abril de 2018 en relación con el mantenimiento del PMT de la UF5.
- 6.1.12. Acta de Reunión de Información y Participación Comunitaria de fecha 20 de octubre de 2017, de socialización de los avances de la obra de la UF5.
- 6.1.13. Acta de Reunión de Información y Participación Comunitaria de fecha 21 de julio de 2015, de socialización de Inicio del Proyecto de la UF5.
- 6.1.14. Folleto informativo a la comunidad del cierre de una calzada y habilitación contraflujo en la calzada continua.
- 6.1.15. Mapa donde se evidencia la distancia entre la ubicación del KM7 y el KM68-200 de la vía Oriental, obtenido de la página de la Concesión Ruta Caribe.
- 6.1.16. Expediente de la Conciliación.

6.2. TESTIMONIALES

De acuerdo con lo prescrito en el artículo 212 del CGP, solicito el decreto y práctica de los siguientes testimonios:

- 6.2.1. Se cite a LUIS ALEJANDRO WILCHES, identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.426.624 de Bogotá D.C., identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.426.624 de Bogotá D.C., quien podrá ser notificado en la Carrera 58 No. 74-84 de Barranquilla, quien se desempeña como Director de Operación y Mantenimiento de la Concesión Costera, a fin de que declare en relación con los hechos que son objeto de la presente controversia, y en particular, respecto del Contrato de Concesión, el alcance de la UF5, las actividades de señalización vial, la implementación de la señalización vial por parte de la Concesión Costera, los conceptos de Señalización e Iluminación, los Protocolos de Coordinación de las actividades de Operación y Mantenimiento, el procedimiento que se sigue ante la ocurrencia de un accidente en la vía concesionada, el modo en que se procede en esos casos, el IPAT que se elabora ante la ocurrencia de un accidente de tránsito, así como todos los demás aspectos que tenga conocimiento al respecto.

El señor LUIS ALEJANDRO WILCHES recibirá notificaciones en el correo lwilches@concesioncostera.com.

- 6.2.2. Se cite a JORGE MERCHAN, identificado con la cédula de ciudadanía No 1123.622.056 de San Andrés Islas, quien podrá ser notificado en Carrera 58 No. 74-84, quien se desempeña como Coordinador de Operaciones de la Concesión Costera, a fin de que declare en relación con los hechos que son objeto de la presente controversia, y en particular, en relación con la adopción, aprobación e implementación del Plan de Manejo de Tráfico en la vía concesionada a cargo de la Concesión Costera; la señalización preventiva de obra utilizada por la Concesión Costera y requerida de acuerdo con el Manual INVIAS 2015; en cuanto a los mecanismos técnicos utilizados y todas aquellas medidas adoptadas e implementadas en relación con la señalización en la vía, así como todos los demás aspectos que tenga conocimiento al respecto.

El señor JORGE MERCHAN recibirá notificaciones en el correo jmerchan@concesioncostera.com.

7. PETICIÓN

De acuerdo con lo expuesto en precedencia, solicito al Despacho negar en su integridad las pretensiones de la demanda y, en consecuencia, eximir de toda responsabilidad a la sociedad CONCESIÓN COSTERA CARTAGENA – BARRANQUILLA S.A.S. y condenar en costas a la parte demandante.

8. ANEXOS





















Son anexos del presente escrito los siguientes:

- 8.1. Poder debidamente otorgado por la sociedad CONCESIÓN COSTERA CARTAGENA – BARRANQUILLA S.A.S.

- 8.2. Constancia de envío al Despacho del poder mediante mensaje de datos desde el correo electrónico de la sociedad CONCESIÓN COSTERA CARTAGENA – BARRANQUILLA S.A.S. habilitado para notificaciones judiciales.
- 8.3. Certificado de existencia y representación de la sociedad CONCESIÓN COSTERA CARTAGENA – BARRANQUILLA S.A.S.
- 8.4. Certificado de existencia y representación de la firma CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS S.A.S.
- 8.5. Los documentos anunciados en el acápite de pruebas

Estos documentos se remiten en el siguiente link de Dropbox Transfer, el cual tiene una caducidad de 1 año (máximo permitido por la plataforma) de modo que el Despacho y las demás partes puedan tener acceso a la documentación completa y de forma sencilla. Los archivos se visualizan de la siguiente manera:

<https://www.dropbox.com/t/7YIdeXbMG3gSrKvH>

Name
 6.1.8. Registro fotográfico
 6.1.1. Contrato Concesion.pdf
 6.1.2. Apéndice Técnico 1.pdf
 6.1.3. Apéndice Técnico Social No. 8.pdf
 6.1.4. Manual de Señalización Vial 2015.pdf
 6.1.5. RESOLUCION 0001885-2015.pdf
 6.1.6. PMT-031 Cruce Box Pimsa.pdf
 6.1.7. Aprobación del PMT.pdf
 6.1.9. Diagrama PMT CIERRE CARRILES.pdf
 6.1.10. BITACORA CONTROL 29-04-2018.xlsx
 6.1.11. Comunicación Interventoría.pdf
 6.1.12. Acta 20-10-2017.pdf
 6.1.13. Acta 21-07-2015.pdf
 6.1.14. Folleto informativo.pdf
 6.1.15. Mapa ubicación Km 7 y Km 68+200.pdf
 6.1.16. ExpedienteConci Juan C. Fontalvo Pizarro.pdf
 8.1. Poder Costera proceso 2020-119.pdf
 8.2. Otorgamiento poder Costera.eml
 8.3. Certificado Concesión Costera.pdf
 8.4. Certificado CLR.pdf

9. NOTIFICACIONES

- La sociedad CONCESIÓN COSTERA CARTAGENA – BARRANQUILLA S.A.S., recibirá notificaciones en la Carrera 58 N° 74-84 en la ciudad de Barranquilla. y en el correo electrónico contacto@concesioncostera.com

- La firma CASTRO LEIVA RENDON ABOGADOS S.A.S. y la suscrita recibiremos notificaciones en la Carrera 7 No. 77-07 oficina 501 en Bogotá D.C. y en el correo electrónico jileiva@castroleiva.com

Atentamente,



JOSE IGNACIO LEIVA GONZÁLEZ

C.C. 79.520.588 de Bogotá

T.P. No. 75.388 del C. S. de la J.