

Señores

JUZGADO 2° ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE BARRANQUILLA

Atn. Señor(a) Juez EUGENIO RAFAEL FONSECA OVALLE

Referencia. Reparación Directa No. 08001-33-33-002-2020-0119-00

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.

LAURA AMAYA CANTOR, identificada con cédula de ciudadanía No. 1.020.752.090, abogada en ejercicio portadora de la tarjeta profesional No. 234.510 expedida por el C. S. de la J., actuando en mi condición de abogada inscrita de la firma CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS S.A.S., firma apoderada judicial¹ de **CONSTRUCTORA MECO SOCIEDAD ANONIMA SUCURSAL COLOMBIA** (“MECO” o la “Sociedad”), sociedad con domicilio principal en la ciudad de Bogotá D.C., constituida como sucursal de sociedad extranjera mediante Escritura Pública No. 1333 del 28 de julio de 2010 de la Notaría 41 de Bogotá, inscrita el 06 de septiembre de 2010 bajo el No. 190632 del libro VI, identificada con NIT. 900.395.291 - 6, de acuerdo con el poder y el certificado de existencia y representación legal que se aporta, 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. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Antes de pronunciarme de fondo respecto de la Litis que nos atañe, es preciso poner en consideración del Despacho algunos antecedentes y consideraciones en relación con (i) la relación o vínculo jurídico que existe entre **MECO** y la CONCESIÓN COSTERA CARTAGENA – BARRANQUILLA S.A.S. (“Concesión Costera” o “Concesionario”) y (ii) las actividades que adelanta la Concesión Costera en su condición de contratista concesionario del Estado:

1.1. RELACIÓN O VÍNCULO JURÍDICO ENTRE MECO Y LA CONCESIÓN COSTERA.

Para el momento de ocurrencia de los hechos que son objeto del presente proceso judicial, **MECO** ostentaba la condición de socio de la Concesión Costera, de acuerdo con la composición accionaria de esta persona jurídica.

Con base en lo anterior es que, como se explicará más adelante, se trata de personas jurídicas distintas —sociedades comerciales—, siendo la Concesión Costera el contratista

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.”

del Estado, quien cuenta con capacidad legal y contractual para celebrar negocios jurídicos y en su condición de tal, fue quien suscribió el Contrato de Concesión que se indica en el siguiente acápite.

Lo anterior a fin de destacar que la Concesión Costera es una persona jurídica independiente de sus socios, que como tal y de acuerdo con las disposiciones legales vigentes, goza de capacidad jurídica, contractual y procesal no sólo para efectos de comparecer al presente proceso judicial, y por tanto es la legitimada para el efecto, sino que es dicha sociedad la contratista del Estado y no sus accionistas, y por tanto es la sociedad a quien corresponde asumir y ejecutar las obligaciones del contrato estatal existente con la Agencia Nacional de Infraestructura.

1.2. LAS ACTIVIDADES QUE REALIZA LA CONCESIÓN COSTERA.

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.

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 “Contrato”).

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 calcáreos, 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 el Concesionario 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 Ingreso: 30/04/2018	Hora: 00:10	Fecha del Accidente: 29/04/2018	Hora: 23:40
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).

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 VIA 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) CUANDO COLISIONA CON SEPARADORES DE CONCRETO, 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

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).

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:



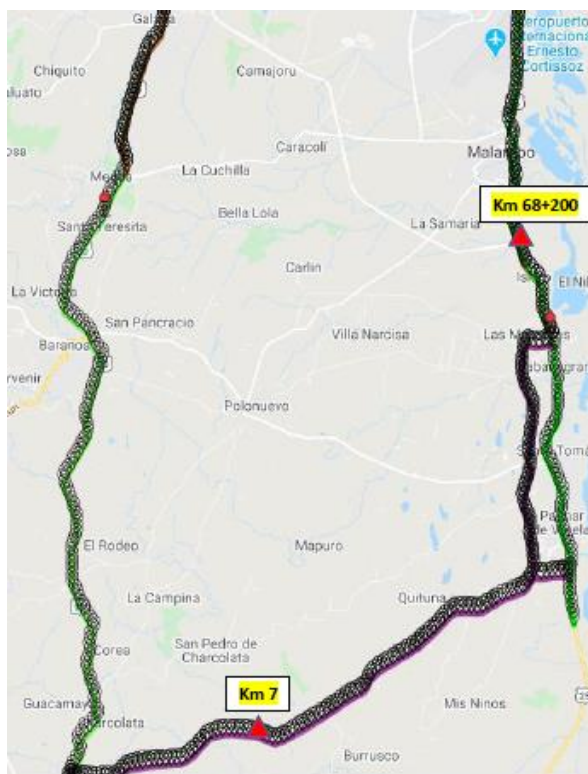
En conclusión, (i) es inconsistente lo afirmado por la parte Actora y, por el contrario, existen medios de prueba que acreditan que el accidente ocurrió en un lugar que no tiene relación alguna con la vía concesionada y a cargo de la Concesión Costera, máxime cuando, como se explica adelante, desde el Km7 y el lugar donde efectivamente se estaban ejecutando las obras por parte de la Concesión Costera, 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 y sus socios son demandados en el presente proceso, se demostrará que en el tramo a cargo de la Concesión Costera (i) se cumplió con las obligaciones y (ii) que el Concesionario ni sus socios tuvieron injerencia alguna respecto del accidente objeto de este proceso.

- **No me 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 la Concesión Costera 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 me 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 ni de **MECO**. 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 me 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. Por lo anterior no es posible endilgar responsabilidad alguna a la Concesión Costera como tampoco a **MECO** 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.

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—³ 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 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. Con el fin de ilustrar al despacho, a continuación, un diagrama del PMT implementado en la intersección que conecta la Vía Oriental con la Circunvalar de La Prosperidad, donde se plasma la señalización de obra implementada, destacando la 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:

³ El **Plan de Manejo de Tráfico** es una herramienta técnica, que plantea las estrategias y alternativas necesarias para minimizar el impacto en la movilización de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas) causado por la ejecución de una obra vial.

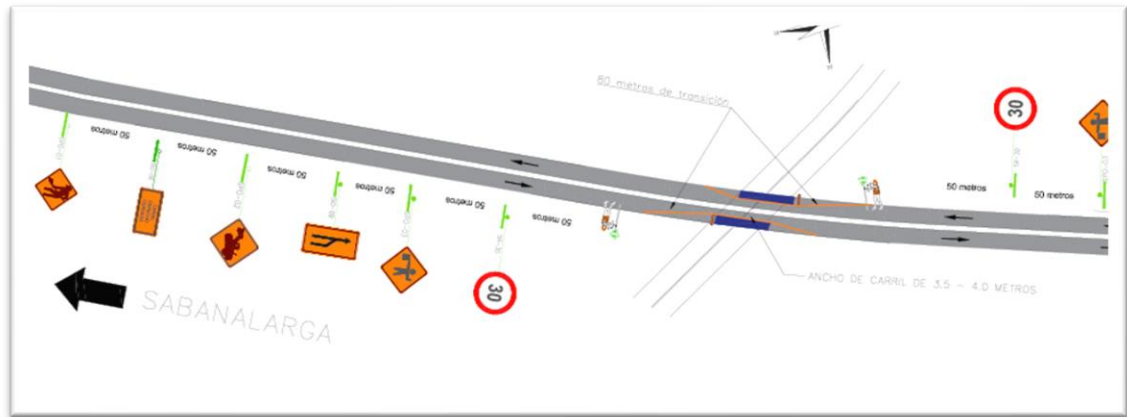


Diagrama del PMT implementado en la Intersección que conecta la Vía Oriental con la Circunvaral de La Prosperidad en la fecha del accidente.

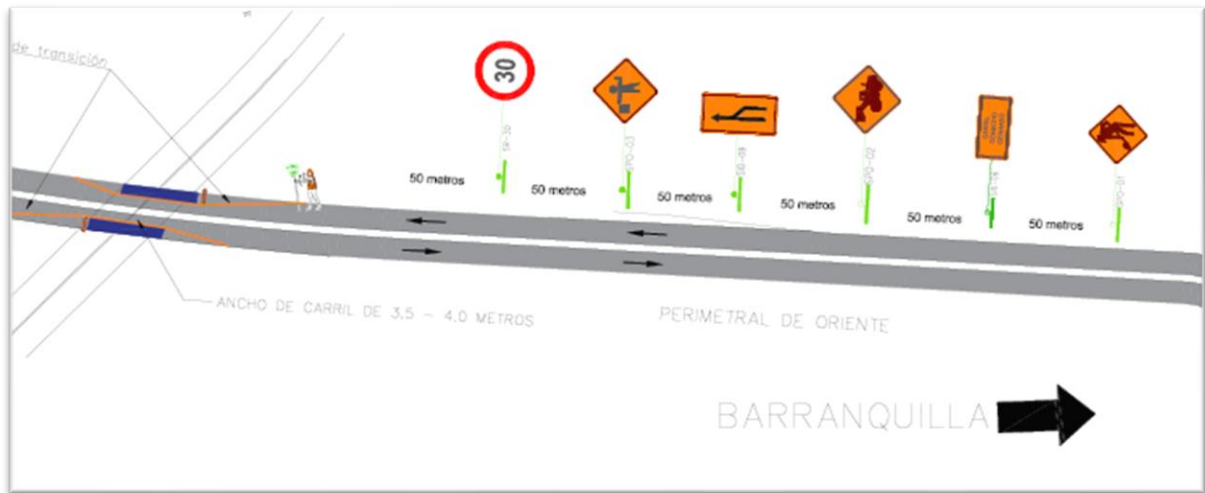


Diagrama del PMT implementado en la Intersección que conecta la Vía Oriental con la Circunvarar de La Prosperidad en la fecha del accidente.

Además, se pone de presente que el PMT implementado por la Concesión Costera 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 **MECO** se encuentre llamada a responder por una presunta falla en el servicio en los términos planteados en la demanda, toda vez que no ha incurrido en conducta alguna que permita establecer una responsabilidad en su contra.

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.

En el caso concreto no existe base o fundamento alguno que permita establecer un juicio de responsabilidad en contra de la Concesión Costera como tampoco respecto de **MECO** teniendo en cuenta lo siguiente:

- 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 hubiese incurrido en un incumplimiento respecto sus obligaciones contractuales o legales, pues, como se ha expuesto a lo largo del presente escrito, aquella, en virtud del Contrato de Concesión 004 de 2014, ha ejecutado sus obligaciones de acuerdo con la ley y el Contrato; como tampoco puede desprenderse responsabilidad alguna de la Sociedad que represento.

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 el Concesionario tenía implementada señalización vial con material retroreflectivo, 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 económicas 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 la demanda, 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 **MECO** 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 la Concesión Costera 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 del Concesionario durante la ejecución del Proyecto, 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 y menos aún de **MECO**.

OCTAVO. No me consta. MECO 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 la Concesión Costera ni de **MECO**, por cuanto no se configuran los presupuestos jurídicos del título de imputación por falla en el servicio, teniendo en cuenta que la Concesión Costera 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 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 **MECO** 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 su contra.

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 **MECO**.
- **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 Sociedad, 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, **MECO** no está llamada a indemnizar ningún tipo de perjuicio, mucho menos a indexarlo.

4. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

4.1. PRIMERA EXCEPCIÓN: FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA. LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE LOS SOCIOS RESPECTO DE LA SOCIEDAD DE LA QUE HACEN PARTE.

El concepto de legitimación en la causa ha sido decantado ampliamente por la jurisprudencia nacional como aquel elemento sustancial vinculado con la pretensión de la litis, en palabras del Consejo de Estado *“es un requisito para que exista un pronunciamiento de mérito sobre la relación jurídico - sustancial que es materia de juzgamiento”*.⁴

De esta forma, no es una capacidad natural; no todas las personas gozan de ella. Entiéndase que es condición de la parte para comparecer a un litigio. En este sentido, el Consejo de Estado ha interpretado esta figura procesal en los siguientes términos: *“... la legitimación en la causa es una figura de derecho procesal que se refiere a la capacidad de las partes, de acuerdo a la ley, de formular o controvertir las pretensiones de una demanda || En efecto, un sector de la doctrina sostiene que “... la legitimación en la causa es la aptitud para ser parte en un proceso concreto”*⁵.⁶

Adicionalmente, la legitimación en la causa se fundamenta en la relación e interés sustancial que existe entre las partes previo al inicio del respectivo proceso: *“La legitimación en la causa, en términos generales, **hace referencia a la relación sustancial que debe existir entre las partes en el proceso y el interés sustancial en litigio, de tal manera***

⁴ CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO Administrativo SECCIÓN TERCERA - SUBSECCIÓN A Consejero Ponente: HERNÁN ANDRADE RINCÓN Bogotá, D. C., veintidós (22) de noviembre de dos mil quince (2015) Radicación: 250002326000200102697 01

⁵ GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Miguel. *Derecho Procesal Administrativo*. Ed. Gustavo Ibáñez. Décima edición, Bogotá, Colombia. 2002. Pág. 115.

⁶ CONSEJO DE ESTADO, Sección Quinta. Sentencia del 17 de julio de 2015, radicación 47001-23-31-000-2015-00032-01(ACU), con ponencia del Consejero Alberto Yepes Barreiro.

que aquella persona a quien se le exige la obligación, es a quien habilita la ley para actuar procesalmente⁷ (Negrilla y subrayado fuera del texto).

Como se observa, quien tiene la capacidad de comparecer al proceso es quien tiene la obligación de responder ante un eventual fallo condenatorio, en virtud de la relación sustancial previa al proceso.

Respecto al concepto de falta de legitimación, el Consejo de Estado en providencia del 22 de julio de 2019, señaló⁸:

*“1. La legitimación en la causa por pasiva ha sido entendida por esta Corporación como la relación sustancial que debe existir entre las partes del proceso, para que las personas que formulan la demanda, así como aquellas a las que se les exige una determinada obligación estén habilitadas por la ley para actuar procesalmente*⁹. *Sobre el particular se ha sostenido lo siguiente*¹⁰:

*La legitimación en la causa hace referencia a la posibilidad de que la persona formule o contradiga las pretensiones de la demanda, por ser el sujeto activo o pasivo con interés en la relación jurídica sustancial debatida en el proceso. La legitimación en la **causa está directamente relacionada con el objeto de la litis, es decir, se trata de un elemento sustancial vinculado con la pretensión**, en ese sentido, no constituye un presupuesto procesal, como sí lo es la legitimación para el proceso (...)* (Subrayado y negrilla fuera de texto).

En providencia del 20 de febrero de 2019 el Consejo de Estado, estableció¹¹:

*“La legitimación en la causa es un elemento sustancial que corresponde a la **calidad o al derecho que tiene una persona para formular o para contradecir las pretensiones de la demanda**, como sujeto de la relación jurídica sustancial; de esta manera, la parte demandante tiene la posibilidad de reclamar el derecho invocado en la demanda -legitimación por activa- frente a quien fue demandado -legitimación por pasiva-. En este sentido, se entiende que la primera (la legitimación por activa) es la identidad que tiene el demandante con el titular del derecho subjetivo y, por lo mismo, posee la vocación jurídica para reclamarlo, al paso que la segunda (la legitimación por pasiva), es la identidad que tiene la parte accionada con quien tiene el deber de satisfacer el derecho reclamado.*

*La falta de legitimación en la causa por pasiva se configura por la falta de **conexión entre la parte demandada y la situación fáctica constitutiva del litigio**; así, quienes están obligados a concurrir a un proceso en calidad de demandados*

⁷ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 12 de febrero de 2015, radicación No. 52509, Consejero Ponente: Hernán Andrade Rincón (E).

⁸ Consejo de Estado, Sección Tercera - Subsección B. Consejero Ponente: Ramiro Pazos Guerrero. Bogotá D.C., veintidós (22) de julio de dos mil diecinueve (2019). Radicación número: 25000-23-36-000-2017-00621-01(63282).

⁹ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección “A”, auto del 25 de septiembre de 2013, exp. 55205, C.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera.

¹⁰ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección “C”, sentencia del 13 de julio de 2016, exp. 1997-50330, C.P. Enrique Gil Botero. También ver Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección “B”, sentencia del 13 de noviembre de 2014, exp. 34313, C.P. Ramiro Pazos Guerrero.

¹¹ Consejo De Estado, Sección Tercera - Subsección A. Sentencia de fecha 20 de febrero de 2019, radicación número: 68001-23-33-000-2016-00778-01(62884), Consejero Ponente: Carlos Alberto Zambrano Barrera.

son aquellas personas que participaron realmente en los hechos que dieron lugar a la demanda¹².” (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Así las cosas, se tiene que la falta de legitimación en la causa por pasiva se configura por la falta de conexión entre la parte demandada y la situación fáctica constitutiva del litigio, es decir, es la identidad del demandado con quien tiene el deber correlativo de satisfacer el derecho; así, quienes están obligados a concurrir a un proceso en calidad de demandados son aquellas personas que participaron realmente en los hechos que dieron lugar a la demanda, o que por expresa disposición legal se encuentren llamados a responder por los hechos ocurridos.

En el caso concreto, la presente excepción se encuentra configurada respecto de la Sociedad a la que represento teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

- De acuerdo con la legislación comercial contenida en el Código de Comercio, a partir de la celebración de un Contrato de Sociedad surge una persona jurídica distinta de las partes que lo celebran:

“Artículo 98. Por el contrato de sociedad dos o más personas se obligan a hacer un aporte en dinero, en trabajo o en otros bienes apreciables en dinero, con el fin de repartirse entre sí las utilidades obtenidas en la empresa o actividad social.

La sociedad, una vez constituida legalmente, forma una persona jurídica distinta de los socios individualmente considerados.” (Subrayado fuera del texto original)

- Por su parte, de acuerdo con la legislación civil contenida en el Código Civil, las personas pueden ser naturales o jurídicas:

“Artículo 73. Las personas son naturales o jurídicas.

De la personalidad jurídica y de las reglas especiales relativas a ella se trata en el título final de este libro.”

- Las sociedades gozan de plena capacidad jurídica para el desarrollo de sus actividades, lo cual comprende, por ejemplo, la celebración de negocios jurídicos (Código de Comercio):

“Artículo 99. La capacidad de la sociedad se circunscribirá al desarrollo de la empresa o actividad prevista en su objeto. Se entenderán incluidos en el objeto social los actos directamente relacionados con el mismo y los que tengan como finalidad ejercer los derechos o cumplir las obligaciones, legal o convencionalmente derivados de la existencia y actividad de la sociedad.”

- La creación o constitución de una sociedad conlleva el surgimiento de una persona jurídica autónoma e independiente de sus socios que la conforman, lo cual no solamente implica que esa nueva persona tenga la capacidad de actuar e incluso

¹² Cita original: Consejo de Estado, Sección Tercera, (exp. 51.514).

de obligarse, sino que, además, conlleva una separación respecto de las acciones de la sociedad y de sus socios con una consecuente limitación de responsabilidad.

- Lo anterior tiene matices según el tipo societario del que se trate, en principio, de acuerdo con la clasificación de sociedades de personas y sociedades de capital. Sobre el particular ha expresado la doctrina especializada lo siguiente:

“Las sociedades de personas tienen una responsabilidad ilimitada y subsidiaria, lo que implica que sus socios responderán ilimitadamente con su patrimonio de las acreencias de la sociedad una vez se haya requerido en vano a la sociedad (Código de Comercio, art. 294).

*En cambio, las sociedades de capital buscan que los accionistas queden desvinculados de cualquier responsabilidad de las acreencias de la sociedad una vez ellos hayan efectuado sus aportes.”*¹³

- Para el caso de las sociedades de capital, lo cual cobra aún más fuerza tratándose de Sociedades por Acciones Simplificadas, existe una limitación de responsabilidad plena respecto de los socios, lo cual así se consagra en el artículo 1° de la Ley 1258 de 2008 en los siguientes términos:

“Artículo 1°. La sociedad por acciones simplificada podrá constituirse por una o varias personas naturales o jurídicas, quienes sólo serán responsables hasta el monto de sus respectivos aportes.

Salvo lo previsto en el artículo 42 de la presente ley, el o los accionistas no serán responsables por las obligaciones laborales, tributarias o de cualquier otra naturaleza en que incurra la sociedad.”

- La Corte Constitucional se pronunció respecto de una demanda de constitucionalidad formulada en contra de la anterior disposición normativa y a resolver ese caso en concreto, se pronunció frente a la limitación de la responsabilidad de las sociedades de capital, determinando que esa disposición se encuentra ajustada al ordenamiento jurídico, fundado en lo siguiente:

“La constitución de una sociedad -por regla general- implica el nacimiento de una persona distinta de los socios, dotada de atributos propios de la personalidad jurídica -nombre, domicilio, nacionalidad, capacidad y patrimonio- para el desarrollo del objeto de su creación. Por ello, la legislación universal ha dispuesto que el ente social -ser diferente de las personas naturales que lo constituyeron- responde por las actuaciones y obligaciones que contrae con terceros e incluso frente a los accionistas. Dijo, al respecto, la Corte -C-865 de 2004-: “La finalidad de este derecho constitucional [a la personalidad jurídica] se plasma entonces en la creación de entes jurídicos distintos de las personas naturales, con capacidad para ejercer derechos y contraer obligaciones, en aras de lograr la satisfacción de un interés u objetivo común, no siempre ligado a la obtención de lucro. Desde esta perspectiva, el derecho de

¹³ Francisco Reyes Villamizar, Derecho societario, Tomo I, Bogotá, Temis, 2011.

asociación se concreta en la existencia de personas jurídicas, libres y capaces, para responder autónomamente por su devenir jurídico”.

3.2.2. La restricción de la responsabilidad al monto de los aportes se justifica en el hecho de que el patrimonio de la sociedad es distinto al patrimonio de cada socio [3]. En la misma sentencia citada, la Corte indicó:

“Nótese como, la existencia de una clara división patrimonial permite explicar la “teoría de limitación de riesgo”, la cual se estructura bajo las siguientes premisas generales, a saber:

(i) Los bienes de la sociedad no pertenecen en común a los asociados, pues estos carecen de derecho alguno sobre el patrimonio que integra el ente moral, correspondiéndoles exclusivamente un derecho sobre el capital social (C.Co. arts. 143, 144, 145 y 46).

*(ii) Los acreedores de los socios carecen de cualquier acción sobre los bienes de la sociedad, pues tan sólo tienen derecho a perseguir las participaciones del asociado en el capital social (C.Co. art. 142), mutatis mutandi, los acreedores de la sociedad tampoco pueden hacer efectivas sus acreencias con los bienes de los asociados, pues el socio como sujeto individualmente considerado carece de un poder de dirección sobre el ente social y, por lo mismo, la manifestación de voluntad de la persona jurídica, corresponde a una decisión autónoma de un sujeto capaz, cuya finalidad es hacer efectivo el interés plurilateral de las personas que acceden a su creación”.*¹⁴
(Subrayado y negrilla fuera del texto original)

Como consecuencia ineludible a partir de lo anterior, la Sociedad a la que represento no se encuentra llamada a comparecer como parte demandada en el presente proceso toda vez que no tiene una conexión o vínculo con los hechos que ahora son objeto del proceso judicial iniciado por la parte demandante con ocasión del accidente padecido por el Señor FONTALVO. Lo anterior, en la medida en que existe una separación legal entre la sociedad debidamente constituida como lo es la Concesión Costera y sus socios, a quienes se les reconoce —incluso como un derecho de protección constitucional— una limitación de responsabilidad por el surgimiento de la persona jurídica creada en virtud del contrato de sociedad, que además es quien contrajo las obligaciones contractuales con la Agencia Nacional de Infraestructura.

Esto es absolutamente relevante para el caso que nos ocupa, toda vez que la parte demandante pretende que se declare la existencia de una responsabilidad extracontractual de carácter patrimonial respecto de los sujetos demandados frente a lo cual, se insiste, no existe fundamento legal alguno y, por el contrario, contraviene la ley pretender que quienes ostentaban la condición de socios de la Concesión Costera para el momento de los hechos (i) sean vinculados en forma directa en el curso del proceso judicial y que, (ii) ante una eventual condena, respondan patrimonialmente por los perjuicios y/o sumas de dinero que se reclaman.

¹⁴ Corte Constitucional, Sentencia C-090 de fecha 19 de febrero de 2014, M.P. Mauricio González Cuervo.

Por lo anterior, es que el Despacho deberá conceder favorablemente la presente excepción a fin de desvincular a la Sociedad que represento del proceso judicial que se adelanta en su contra.

4.2. SEGUNDA EXCEPCIÓN: LA INEXSITENCIA DE UNA ACCIÓN U OMISIÓN A CARGO DE LA SOCIEDAD QUE IMPLIQUE SU RESPONSABILIDAD.

En adición a lo expresado en la excepción relativa a la falta de legitimación en la causa por pasiva, es necesario manifestar que, de manera concomitante con ello, en el presente caso tampoco existe conducta (acción) ni omisión alguna a cargo de la Sociedad que implique su responsabilidad como lo pretende equivocadamente la parte demandante.

De acuerdo con el texto de la demanda, las pretensiones tienen como fundamento la supuesta falta de señalización y/o de iluminación en la vía como supuesto de hecho generador del daño alegado.

Tal omisión con base en la cual se pretende la declaratoria de una responsabilidad extracontractual a cargo del Estado y/o de sus agentes no tiene relación directa con la Sociedad que represento, teniendo en cuenta que, aun en el evento de estudiar un juicio de reproche respecto de la Concesión Costera, como persona jurídica también demandada, la realidad es que existe una diferenciación o separación jurídica entre esta y la Sociedad que represento.

Lo anterior es absolutamente relevante en la medida en que la persona jurídica que suscribió el Contrato de Concesión es la Concesión Costera, quien es el contratista del Estado y respecto de quien son exigibles las obligaciones legales y contractuales derivadas del Contrato de Concesión, luego no hay lugar a que se pretenda endilgar un incumplimiento por parte de los socios que la conformaban para el momento de los hechos, cuando la Concesión Costera goza de plena capacidad jurídica y legal para afrontar las reclamaciones que terceros formulen como consecuencia de la ejecución o con ocasión del desarrollo del Contrato de Concesión.

En consecuencia, tampoco existe una acción u omisión en cabeza de la Sociedad que represento con base en la cual sea posible siquiera examinar un juicio de responsabilidad en su contra por los hechos que son objeto del presente proceso.

4.3. TERCERA EXCEPCIÓN: LA AUSENCIA DE ATRIBUCIÓN JURÍDICA RESPECTO DE LA SOCIEDAD PARA DERIVAR UN JUICIO DE RESPONSABILIDAD EN SU CONTRA.

En concordancia con lo expresado en la excepción anterior, en el presente caso, además de que no existe una acción u omisión en cabeza de la Sociedad que represento, lo cierto es que tampoco existe atribución jurídica en su contra derivada de los hechos que sirven de fundamento a la controversia objeto del presente proceso judicial.

La atribución en un juicio de responsabilidad refiere a una noción puramente jurídica (por oposición a la fáctica de causa y efecto entre un determinado hecho y su consecuencia) de acuerdo con la cual debe establecerse si, más allá de la relación de causalidad que pueda

existir y/o la participación del sujeto respecto de los hechos y el daño causado, la persona demandada se encuentra en la obligación legal de responder por el daño.

Respecto del concepto de atribución, la jurisprudencia del H. Consejo de Estado ha precisado lo siguiente:

“En efecto, aludir al fenómeno de atribución de resultados descrito mediante el término “imputación” y no ya mediante el de “causalidad” (aunque se le añada a este último el adjetivo “jurídica”) comporta enfatizar el carácter puramente normativo-valorativo del mismo. Cuando se emplea el concepto “causalidad” se intenta (ya sea de forma consciente o inconsciente) absolutizar, dotar de inmutabilidad, de necesidad científica al fenómeno aludido: así, cuando se dice que entre un determinado resultado y un acontecimiento previo existe relación de causalidad (aunque sólo sea “jurídica”), se pretende que dicha relación sea inamovible, constatable científicamente, no variable a lo largo del tiempo y no sometida a la discusión jurídico-valorativa. Así lo demuestra la jurisprudencia contencioso administrativa de nuestro país [por referencia a la jurisprudencia española], que casi siempre que desestima la reclamación de responsabilidad administrativa lo hace por la vía de negar la existencia de relación de causalidad entre el daño y el funcionamiento del servicio público, como si fuera una realidad desprendida de la naturaleza de las cosas, y encubriendo, en realidad, verdaderas decisiones valorativo-normativas.

En cambio, al manejar el término “imputación” se reconoce abiertamente que la atribución de un resultado a un determinado comportamiento es contingente, relativa, dependiente de concretas valoraciones jurídico-axiológicas. Y, con ello, se pasa la discusión al terreno al que verdaderamente pertenece, el del deber ser”.

*b. Con fundamento en lo anterior, forzoso resulta concluir que a efecto de que sea declarada la responsabilidad patrimonial del Estado en un supuesto concreto, no basta con evidenciar la existencia de relación de causalidad (en el sentido estrictamente ontológico antes explicitado) entre un comportamiento y un resultado, de suerte que automáticamente éste devenga atribuible a aquél, pues a fin de que se abra paso la declaratoria de responsabilidad extracontractual del Estado se precisa que, además del anotado nexo causal, se requiere la concurrencia de una serie de requisitos normativos, de índole jurídico, que permitan, partiendo de una determinada concepción de la justicia (la imperante en la sociedad y en el momento en el cual se lleva a cabo el análisis y que se expresa en los diversos títulos de imputación, los cuales constituyen la sistematización técnica de tales valores jurídicos), sostener que un concreto resultado es obra de un determinado sujeto; en consecuencia, **el análisis de la causalidad es un requisito necesario —con el nada baladí matiz que debe introducirse en relación con aquellos eventos en los cuales debe analizarse la virtualidad causal de una omisión—, más no suficiente con miras a establecer si un específico daño antijurídico resulta imputable a un sujeto** y, por consiguiente, si resulta atribuible a éste la obligación de repararlo de manera integral. Además del examen relacionado con la causalidad, se hace ineludible, entonces, acometer aquél que ha de realizarse en sede de imputación.*

c. Pues bien, de la dicotomía causalidad-imputación que se ha dejado planteada y explicada, se desprende, ineluctablemente, la siguiente conclusión: frente a todo caso concreto que el Juez de lo Contencioso Administrativo someta a examen habida consideración de que se aduce y se acredita la producción de un daño antijurídico, el nexo o la relación de causalidad entre la acción o la omisión de la autoridad pública demandada existe o no existe, pero no resulta jurídica ni lógicamente admisible sostener que el mismo se rompe o se interrumpe; si ello fuese así, si tal ruptura o interrupción del proceso causal de producción del daño sufriese una interrupción o ruptura, teniendo en cuenta que la causalidad constituye un fenómeno eminente y exclusivamente naturalístico, empírico, no cabría posibilidad distinta a concluir y verificar, sin ambages, que el daño no se habría producido, esto es, al no presentarse o concurrir alguna de las condiciones necesarias para su ocurrencia, la misma no llegaría a tener entidad en la realidad de los acontecimientos.

Así pues, aunque constituye prácticamente una cláusula de estilo en la jurisprudencia contencioso administrativa el sostener que la configuración, en un caso concreto, de alguna de las denominadas “causales eximentes de responsabilidad” —fuerza mayor, caso fortuito y hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima— conduciría a la ruptura o a la interrupción del nexo o de la relación de causalidad entre el hecho dañoso y el resultado dañino, en estricto rigor y en consonancia con todo cuanto se ha explicado, lo que realmente sucede cuando se evidencia la concurrencia y acreditación de una de tales circunstancias es la interrupción o, más exactamente, la exclusión de la posibilidad de atribuir jurídicamente la responsabilidad de reparar el daño a la entidad demandada; es decir, la operatividad en un supuesto concreto de alguna de las referidas “eximentes de responsabilidad” no destruye la tantas veces mencionada relación de causalidad, sino la imputación.”¹⁵ (Subrayado y negrillas fuera del texto original)

En el presente caso, tampoco es posible establecer un juicio de responsabilidad en contra de la Sociedad a la que represento toda vez que no existe factor de atribución alguno que permita endilgar responsabilidad a mi representada.

Lo anterior, teniendo en cuenta que:

- Por un lado, la omisión en que se funda la demanda (falta de señalización y/o de iluminación en la vía) no es atribuible a la Sociedad, como tampoco le es exigible conducta alguna al respecto, en la medida en que (i) no existe prueba alguna que permita acreditar que el accidente ocurrió en un tramo a cargo de la Concesión costera y por el contrario, sí existen elementos de prueba que permiten establecer que el accidente ocurrió en otro lugar absolutamente alejado del sitio de intervención del Concesionario y, (ii) aun en gracia de discusión, frente al estudio de una eventual responsabilidad de la Concesión Costera, la exigibilidad de las obligaciones legales y contractuales corresponden al Concesionario como contratista del Estado y persona que suscribió el Contrato de Concesión con la ANI.

¹⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia de fecha 11 de febrero de 2009, expediente 17145.

- Por otro lado, debe enfatizarse en cuanto a que en el estudio de una posible responsabilidad de la Concesión Costera y, aun en el remoto evento en que se encuentre que es llamada a responder en el presente juicio, ello no deviene de forma automática en una responsabilidad respecto de sus socios para el momento de los hechos, como pareciera sugerirse con esta demanda al ser formulada también en contra de estos.

Es decir, aun en el evento que existiera un juicio de reproche respecto de la Concesión Costera y como consecuencia de ello una condena patrimonial, tal situación no es predicable en idéntico sentido respecto de sus socios, toda vez que el fundamento o la base de la responsabilidad lo sería el incumplimiento de obligaciones legales y/o contractuales derivadas de la ejecución del Contrato de Concesión, el cual fue suscrito por el Concesionario y no por sus socios individualmente considerados quienes, se insiste, son personas jurídicas distintas a la Concesión Costera.

Por lo anterior, tampoco existe un juicio de atribución en el presente caso respecto de la Sociedad y en consecuencia no es posible derivar una responsabilidad en su contra como se pretende.

4.4. CUARTA EXCEPCIÓN: LA AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DE LA CONCESIÓN COSTERA.

En adición a todo lo expuesto en precedencia y habiendo explicado en forma precisa y clara la distinción jurídica que existe entre la Concesión Costera y las personas (también jurídicas) que la conformaban para el momento de ocurrencia de los hechos y que ahora son también demandadas, es preciso destacar que tampoco existe una responsabilidad en cabeza de la Concesión Costera, de acuerdo con lo explicado en la respuesta a los hechos y lo que así se demostrará en el proceso.

Para sustentar lo anterior, esta parte procesal se remite a todos y cada uno de los argumentos formulados por la Concesión Costera en su escrito, los cuales controvierten de forma técnica y jurídica las afirmaciones, apreciaciones y acusaciones formuladas por la parte demandante con su demanda.

Lo anterior, por supuesto sin perjuicio de lo ya explicado, esto es, que aun en el evento de un juicio de responsabilidad desfavorable respecto de la Concesión Costera ello no deviene en una responsabilidad para los socios demandados, pero lo que se quiere poner de presente es que, ni siquiera existe una responsabilidad atribuible a la Concesión Costera, lo cual así será demostrado también en el curso del proceso judicial.

4.5. QUINTA 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 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.¹⁶

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”.*¹⁷ (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 las circunstancias de tiempo, modo y lugar del accidente que sirve de base a su acción, como tampoco el nexo de causalidad entre el hecho y el daño, pueda endilgársele responsabilidad alguna a la Concesión Costera como tampoco a la Sociedad que represento.

Siguiendo con el hilo de lo expuesto, como ya he explicado en precedencia, la parte actora se centra en acreditar el daño sufrido por los accionantes, omitiendo la carga o deber legal que le asiste de acreditar probatoriamente los aspectos fácticos alrededor del siniestro, y el supuesto hecho generador del accidente que, en su criterio, corresponde a la ausencia de iluminación y/o señalización en la vía, cuando la realidad es que (i) existen elementos de prueba que permiten desacreditar lo afirmado en la demanda frente al lugar del accidente —pretendiéndose con la demanda ubicarlo en un tramo a cargo de la Concesión Costera con simples afirmaciones sin prueba— y, aun en gracia de discusión, (ii) frente a un eventual análisis del cumplimiento de las obligaciones del Concesionario respecto de la iluminación y señalización en el tramo a su cargo, tampoco es posible establecer reproche alguno.

¹⁶ 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

¹⁷ 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, 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.

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, **MECO** 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 Sociedad, habiéndose desvirtuado los cargos de imputación de responsabilidad en cabeza de mi representado.

6. SOLICITUD DE PRUEBAS

6.1. DOCUMENTALES

Solicito al Juzgado decrete y tenga como pruebas documentales todos los documentos aportados por la Concesión Costera en su contestación a la demanda.

Por economía procesal y con el ánimo de no generar una duplicidad de documentos, no se aportan nuevamente con el presente escrito los documentos referidos en tanto que, se reitera, son aportados por la Concesión Costera a fin de que obren en el expediente y sean tenidos como pruebas documentales por el Despacho.

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 **CONSTRUCTORA MECO SOCIEDAD ANONIMA SUCURSAL COLOMBIA** y condenar en costas a la parte demandante.

8. ANEXOS

Son anexos del presente escrito los siguientes:

- 8.1. Poder debidamente otorgado por **CONSTRUCTORA MECO SOCIEDAD ANONIMA SUCURSAL COLOMBIA**.
- 8.2. Constancia de envío al Despacho del poder mediante mensaje de datos desde el correo electrónico de la sociedad **CONSTRUCTORA MECO SOCIEDAD ANONIMA SUCURSAL COLOMBIA** habilitado para notificaciones judiciales.
- 8.3. Certificado de existencia y representación legal de la sociedad **CONSTRUCTORA MECO SOCIEDAD ANONIMA SUCURSAL COLOMBIA**.
- 8.4. Certificado de existencia y representación legal de la firma CASTRO LEIVA RENDÓN ABOGADOS S.A.S.

9. NOTIFICACIONES

- La sociedad **CONSTRUCTORA MECO SOCIEDAD ANONIMA SUCURSAL COLOMBIA**, recibirá notificaciones en la carrera 21 No. 87-43 en Bogotá D.C. y en el correo electrónico notificaciones.judiciales@construtorameco.com

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

Atentamente,


LAURA AMAYA CANTOR
C.C. No. 1.020.752.090
T.P. No. 234.510 del C. S. de la J.