



Bogotá, julio 02 de 2025.

Señor Juez

Doctor LUIS EDUARDO CARDOZO CARRASCO

JUZGADO TREINTA Y SEIS (36) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ -SECCIÓN TERCERA.

CIUDAD

E. S. D.

ASUNTO: ALEGATOS CONCLUSIÓN PRIMERA INSTANCIA

MEDIO DE CONTROL:	Reparación Directa.
DEMANDANTE:	JORGE VILLAMIL LOPEZ Y OTROS.
DEMANDADO:	INVIAS Y OTROS.
Radicado:	11001333603620150056200
Llamados en Garantía:	Explanan S.A. – Compañía Aseguradora de Fianzas Confianza S.A. – Consorcio SEDIC – CPT – Mapfre Seguros S.A.

Respetado señor Juez, cordial saludo.

CLARA ELISA CORONADO PARRA, identificada con la cédula de ciudadanía No. 37.396.766 de Cúcuta y T.P. No. 163378 del C. S. de la J. actuando en representación del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAS, comedidamente y dentro del término legal concedido en el auto de fecha 05 de julio de 2024, en desarrollo de la audiencia de pruebas, se dispuso incorporar pruebas y dar por cerrada la etapa probatoria, y a su vez se ordenó correr traslado para alegar de conclusión, siendo notificado en estrados dentro de la audiencia el mismo día 19 de julio de 2024, en consecuencia y dentro del término concedido, presento los correspondientes **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**, dentro del proceso de la referencia, los cuales fundamento de la siguiente manera, con el fin de ser tenidos en cuenta al momento de proferir el fallo de Primera Instancia:

EN CUANTO EL SANEAMIENTO DEL PROCESO

Hasta la presente etapa procesal, no advierte la suscrita apoderada, ningún tipo de Nulidad que afecte la validez del presente proceso ni que impida que se profiera la correspondiente sentencia de primera instancia.

TRASLADO PARA PRESENTAR LOS ALEGATOS

En desarrollo de la audiencia de pruebas, se dispuso a incorporar pruebas y dar por cerrada la etapa probatoria, y a su vez se ordenó correr traslado para alegar de conclusión, siendo notificada en estrados dentro de la audiencia el mismo día 19 de junio de 2024

FIJACION DEL LITIGIO

Se fijó el litigio a través del auto del día 20 de junio de 2024 en desarrollo de la audiencia inicial, en los siguientes términos, los cuales se transcriben de manera textual, tomados del citado auto:

“El Despacho considera que la fijación del litigio y el correspondiente debate probatorio deberá centrarse en establecer en primer lugar, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que acaecieron los hechos del 19 de mayo de 2013, en los cuales se viera inmerso el volcamiento del vehículo de placas BCW853 y en los cuales resultara la lesionada la menor Andrea Katherine Villamil Gómez, establecida dicha circunstancia, deberá corroborarse si surgen los presupuestos de responsabilidad en cabeza de las entidades demandadas en virtud de la presunta omisión en el cumplimiento de sus funciones de adelantar el mantenimiento y conservación de la malla vial en el sector sobre el cual se movilizaba el vehículo en mención, que corresponde al municipio de Güepsa, kilómetro 20+300 metros, de la vía Puente Nacional – San Gil. Así mismo deberá determinarse si eventualmente se configura algún eximente de la responsabilidad como la culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero.

En caso de acreditarse responsabilidad por parte de la demandada, en lo que compete a los llamados en garantía deberá determinarse si en virtud del clausulado de los negocios jurídicos



por los cuales fueron vinculados a este proceso, les asiste o no, el deber de asumir y reintegrar las sumas de dinero a las cuales se vea avocada su llamante, para tal fin, deberá determinar si en virtud de estos negocios jurídicos les asiste dicha obligación, o si se configura algún eximente y/o deducible en lo que corresponde a las aseguradoras, o eximente de amparo o de riesgo cubierto “

PRETENSIONES DEL ACCIONANTE

Solicita el accionante como pretensiones las siguientes:

Según libelo demandatorio, el actor MIGUEL VILLAMIL LÓPEZ pretende lo siguiente:

PRETENSIONES:

PRIMERA: Declarar administrativa y extracontractualmente responsable a la NACIÓN, Instituto Nacional de Vías (INVIAS), de los perjuicios causados a los demandantes, por la falla en el servicio, consistente en la omisión al no reparar la vía en el sector de la Vereda el Centro de inmediaciones del municipio de Güepa, kilómetro 20+300 metros, de la vía Puente Nacional - San Gil, hechos ocurridos el 19 de mayo de 2013.

SEGUNDO: Condenar a la NACIÓN, Instituto Nacional de Vías (INVIAS), a pagar como daño emergente:

- 1. Trescientos cuarenta y ocho mil (\$348.000) pesos MIL, correspondientes al valor de transporte de grúa del vehículo Chevrolet Vitara, BCW 853, del sitio del accidente Vereda el Centro del Municipio de Güepa, hasta el Municipio de Barbosa Santander (Parqueadero Los Pinos); factura de venta 2946 de Mayo 19 de 2013, expedida por el Señor Néstor Eliecer Castellanos Mendoza, NIT. 91 .455.380-8.*
- 2. Un millón doscientos mil (\$1 .200.000) pesos MIL, correspondientes a la reparación del vehículo (Latonería y pintura), realizada por el Señor Pedro Walteros Céspedes, contrato realizado el 27 de Mayo de 2013.*
- 3. Ciento diez mil pesos (\$110.000) MIL, correspondientes al guardafangos derecho del vitara, factura 4661, de Mayo 25 de 2013.*
- 4. Ciento veinte mil (\$120.000) pesos MIL, valor vidrio de la ventana lateral derecha, factura de venta No. CR 130594, de Mayo 25 de 2013, Vidrios y Accesorios de Bogotá Ltda.*
- 5. Veinticuatro mil (\$24.000) pesos, valor cocuyo lateral vitara, remisión No 1363 de junio 15 de 2013.*
- 6. Se cancele la suma de un millón quinientos tres mil cuatrocientos ochenta y tres (\$1 .503.483) MIL, correspondientes a setenta (70) días de incapacidad, concedidos a la niña ANDREA KATHERINE VILLAMIL GÓMEZ, teniendo en cuenta el salario mínimo legal mensual vigente.*

PERJUICIOS MORALES

Por concepto de perjuicios morales solicito se cancelen los siguientes valores:

- 1. Cincuenta salarios mínimos legales mensuales vigentes, por los perjuicios morales causados a la niña ANDREA KATHERINE VILLAMIL GÓMEZ, identificada con Tarjeta de identidad número 1.000.687.669, quien sufrió fractura de tibia y peroné del pie izquierdo y tuvo que soportar los dolores, angustias y sufrimientos a raíz del accidente, ocasionado por la falla en el servicio del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), al no reparar la vía a la altura de la Vereda el Centro del Municipio de Güepa Santander, de la troncal Bucaramanga - Bogotá, lugar donde ocurrió el accidente.*
- 2. Cincuenta salarios mínimos por los perjuicios morales sufridos por el niño DANIEL SEBASTIAN VILLAMIL GÓMEZ, identificado con Tarjeta de Identidad 99102001482, quien tuvo*

que soportar la angustia, desesperación, desasosiego, temor, el día del accidente y posterior a éste, la angustia de ver a su hermana enyesada, en cama, en silla de ruedas.

3. Cincuenta salarios mínimos legales mensuales vigentes por los perjuicios morales ocasionados a la Señora MARTHA Y ANETH GÓMEZ BARÓN, identificada con cédula de ciudadanía número 51.990.670 de Bogotá, progenitora de los menores, a raíz del accidente de su hija ANDREA KATHERINE VILLAMILGÓMEZ, quien tuvo que soportar el dolor, sufrimiento y angustia de ver a su hija enyesada, y la preocupación de que quedara bien.

4. Cincuenta salarios mínimos legales mensuales vigentes por los perjuicios morales ocasionados al Señor MIGUEL VILLAMIL LÓPEZ, identificado con cédula de ciudadanía número 91.105.313 de Socorro Santander, progenitor de los menores, quien tuvo que soportar los sufrimientos, congoja, desasosiego, angustia, estrés, preocupación, a raíz del accidente de su hija ANDREA KATHERINE VILLAMIL GÓMEZ, y quien se dedicó al cuidado de su hija abandonando sus labores profesionales.

DE LOS ALEGATOS

Respecto de la contestación de la demanda, el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, se ratifica en cada una de sus partes en cuanto se opuso a todas y cada una de las pretensiones, las cuales, en concepto del INVIAS no están llamadas a prosperar respecto del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS en razón que desde el punto de vista legal y el desarrollo jurisprudencial, para establecer la responsabilidad de la administración por omisión, como es lo pretendido en esta demanda, por falta o falla en el servicio, debe cumplirse con una serie de requisitos, los cuales la más alta corporación de lo contencioso administrativo en su desarrollo jurisprudencial ha reiterado:

"Cuando el Estado, en desarrollo de sus funciones incurre en la llamada "FALTA O FALLA DEL SERVICIO"; o mejor aún falta o falla de la Administración, tratase de simples actuaciones administrativas, omisiones, hechos y operaciones administrativas, se hace responsable de los daños causados al administrado. Esta es la fuente común y frecuente de la responsabilidad estatal y requiere,

- a) La existencia de una falta o falla del servicio de la administración, por omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia del servicio. La falta o falla de que se trata, no es la personal del agente administrativo, sino la del servicio o anónima de la administración;
- b) Lo anterior implica que la administración ha actuado o ha dejado de actuar, por lo que se excluyen los actos del agente, ajenos al servicio, ejecutados como simple ciudadano;
- c) Un daño, que implica la lesión o perturbación de un bien protegido por el derecho, bien sea civil, administrativo, etc, con las características generales predicadas en el derecho privado para el daño indemnizable, como de que sea cierto, determinado o determinable, etc., y
- d) Una relación de causalidad entre la falta o falla de la administración y el daño, sin la cual aún demostrada la falta o la falla del servicio, no habrá lugar a la indemnización.

Es claro que el presente proceso, los requisitos antes formulados no se demostraron, por cuanto no se encuentra probada la falla del servicio, por lo tanto, las pretensiones no deben prosperar y así muy respetuosamente solicito al señor Juez, decidirlo, existiendo si la culpa exclusiva de la víctima y/o el hecho de un tercero.

Ahora bien, conforme a lo probado y discutido en el proceso, podemos concluir que

Mediante sentencia del veintiocho (28) de febrero de dos mil veinticuatro (2 024) proferida por el

Juzgado Treinta y Tres (33) Administrativo Oral de Bogotá, se **resolvió negar las pretensiones de la demanda por encontrarse configurada la eximente de responsabilidad de hecho de un tercero.**

Para llegar a la anterior resolución, la juez de instancia después de hacer un análisis fáctico, probatorio y jurisprudencial llegó a las siguientes conclusiones:

1. Que, a partir de las pruebas allegadas no puede derivar una falla del servicio que permita hacer aflorar la responsabilidad de la parte demandada, pues lo que evidencian es que la causa probable del accidente tiene que ver un factor humano, en concreto con el hecho de que el conductor del vehículo de **BCW853** y *en los cuales resultara la lesionada la menor Andrea Katherine Villamil Gómez*, incurrió en un exceso de velocidad, y que las condiciones de la vía, eran óptimas, sin embargo, la falta de cuidado y prevención del conductor, al realizar una actividad peligrosa, como es la conducción, condujo lamentablemente al volcamiento del citado vehículo.

2. El informe de accidente sin número de fecha 19 de mayo de 2013, en el punto 9 - croquis, no se señaló el presunto hueco en la vía, causal del accidente, como tampoco aportó elementos objetivos de convicción como para establecer una presunta responsabilidad del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, ni del llamado en garantía **Explanan S.A.**, pues contrario a lo manifestado por el demandante, el mantenimiento de la vía era el idóneo y las condiciones de la vía eran plenamente transitables en condiciones normales, no obstante, el exceso de velocidad, atenta contra cualquier calidad de una vía, incluso, las reglas de la experiencia, indican, que entre mejores condiciones de calidad se encuentre la vía, lamentablemente los conductores de los vehículos se exceden en confianza y en velocidad, situación que aumenta el riesgo y las posibilidades de ser víctima de un accidente, como sucedió en el presente caso, con el volcamiento del vehículo de placa **BCW853**.

Al respecto, la Ley 769 del 6 de agosto de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, artículo 49, señala lo siguiente:

"Artículo 149. Descripción.

En los casos a que se refiere el artículo anterior, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas, y en su defecto la firmará un testigo.

El informe contendrá por lo menos:

Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.

Clase de vehículo, número de la placa y demás características.

Nombre del conductor o conductores, documentos de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de su expedición, número de la póliza de seguro y compañía aseguradora, dirección y residencia de los involucrados.

Nombre del propietario o tendedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.

Nombre, documento de identidad y dirección de los testigos.

Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.

Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, la cual constará en el croquis levantado.

Descripción de los daños y lesiones.

Relación de los medios de prueba aportados por las partes.

Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por éste código"

Dentro del informe de accidente, existen incongruencias entre la hipótesis del accidente y el

croquis, por lo cual deben ser probadas de manera objetiva dentro del proceso las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que ocurrió el accidente.

La jurisprudencia, es clara en establecer que el informe policial de accidente de tránsito no es un informe pericial, sino un informe descriptivo, señala la sentencia T- 475 de 2018, lo siguiente:

*“El marco normativo y el manual permiten establecer que el informe policial de accidente de tránsito no es un informe pericial, sino un informe descriptivo. Este informe, a su vez, tiene unos criterios de evaluación propios, que no son los establecidos por el CPG o el CPACA para este tipo de prueba. Esta evaluación implica, entre otras, que la ratificación del informe debe hacerse según el protocolo establecido en el manual, es decir, que las preguntas planteadas en el proceso deben estar orientadas a establecer si el agente se ciñó al protocolo. Asimismo, el hecho de que el manual del diligenciamiento entienda que el informe policial de accidente de tránsito puede **hacer parte** de un proceso, implica que aquel debe ser considerado como un material probatorio, el cual se revisa en conjunto con otras pruebas¹.”*

Ahora bien, como es de conocimiento, la conducción de vehículos automotores, es catalogada por la jurisprudencia, con soporte en las normas sobre la material de responsabilidad civil extracontractual, como es el Código Civil Colombiano, como una actividad peligrosa, de ahí, que los conductores de esta clase o modalidad de automotores, deben tener total precaución, responsabilidad y diligencia al conducir, no sólo por vías urbanas, sino por vías públicas, como la en comento, cuyo actuar, por fuera de lo indicado genera implicaciones de índole penal, y responsabilidad civil extracontractual.

El Honorable Consejo de Estado en sentencia de fecha 25 de abril de 2012, Sección Tercera, Magistrado Ponente: OLGA MELIDA VALLE DE LA HOZ, dentro del proceso, Radicado No.19894, expresó lo siguiente, en relación a las actividades peligrosas de conducción de vehículos.

“... CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES-Actividad peligrosa.

Riesgo de naturaleza anormal/ RÉGIMEN DE IMPUTACIÓN POR CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES-De naturaleza objetiva en aplicación de la teoría del riesgo excepcional/DETERMINACIÓN DEL TÍTULO JURÍDICO DE IMPUTACIÓN-Guarda material del automotor al momento del accidente.

*En varias oportunidades esta Corporación ha afirmado que la conducción de vehículos automotores comporta para quien la ejerce una actividad peligrosa que origina un riesgo de naturaleza anormal, de modo que la imputación en estos casos suele ser de naturaleza objetiva en aplicación de la teoría del riesgo excepcional, porque el factor de imputación es el riesgo grave y anormal al que el Estado expone a los administrados, y en estos casos, debe probarse la existencia del daño y la actividad del Estado, mientras que la Administración, para excluir su responsabilidad deberá acreditar la presencia de una causa extraña como: **el hecho exclusivo de la víctima, la fuerza mayor o el hecho exclusivo y determinante de un tercero**. De igual forma, tal como se aduce en el recurso de apelación, para efectos de determinar el título de imputación, no resulta relevante la demostración de la su titularidad o quien propiedad ejercía la del dirección vehículo, del sino establecer decir, quien la lo tenía guarda a cargo, mismo, es material del automotor al momento de producción del accidente ya que éste entonces quien quedará obligado a responder por el riesgo creado.”*

En las fotos enviadas por la gerencia de EXPLANAN mediante correo electrónico de fecha 7 de diciembre de 2016 y radicado INVIAS 11377 4 de fecha 7 / I 2/20 I 6, se puede verificar la señalización de 30 km, instalada en la abscisa k20+300 para la época de febrero de 2013, así: REGISTRO FOTOGRÁFICO - BUCARAMANGA ABSCISA K 20+ 300 Condiciones iniciales - FEBRERO 28 – 2013

¹ Sentencia T -745 de 2018



Señalización ...

Canecas con pintura reflectiva.

Permanecen durante la construcción de las obras.

Señalización vertical lado derecho de la vía.

La superficie de la vía fue mejorada para el tránsito antes de iniciar las obras.

De lo expuesto se concluye, que el actuar precitado (exceso de velocidad, imprudencia, e irresponsabilidad), le generó a la menor las lesiones personales y perjuicios morales, que pretende endilgar al Instituto Nacional de Vías, so pretexto, que la vía en comento, está a cargo de la entidad que apodero judicialmente, pues su resultado, fue por culpa exclusiva de la víctima, y hecho de un tercero, frente a las demás personas que iban como acompañantes o pasajeros.

En consecuencia, cuando interviene una causa extraña como la culpa exclusiva de la víctima, la fuerza mayor o el hecho de un tercero, cuando es causa exclusiva de daño y además haya sido imprevisible e irresistible para la entidad, esta exonera de responsabilidad.

De modo que el sublite, el daño provino del comportamiento exclusivo de la víctima, entendido como la violación por parte de ésta de las obligaciones o las cuales está sujeto el administrado, circunstancia que eleva o exonera de responsabilidad a la administración en la producción del daño.

Bajo este contexto, se debe señalar que aun cuando el informe de accidente sin número de fecha 19 de mayo de 2013, en el punto 9 - croquis, no se señaló el presunto hueco en la vía, causal del accidente, como tampoco aportó elementos objetivos de convicción como para establecer una presunta responsabilidad del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, ni del llamado en garantía **Explanan S.A.**, lo cierto es que es que dicho informe de accidente carece de respaldo probatorio, pues las imágenes que fueron aportadas, permiten tener por acreditado que el tramo vial en cuestión era una vía pública en la que el tráfico vehicular transitaba en normalidad, y que contaba con la señalización correspondiente durante la ejecución del mantenimiento de la vía.

En cuanto a los restantes elementos probatorias permiten concluir que el accidente se produjo porque el conductor del vehículo tipo automóvil de placas **BCW853**, transitaba en exceso de velocidad lo que le impidió maniobrar debidamente el vehículo produciendo el volcamiento y las lesiones a la menor *la menor Andrea Katherine Villamil Gómez*.

En el proceso se planteó que la causa eficiente, o al menos concurrente del accidente la de la presunta omisión en el cumplimiento de sus funciones de adelantar el mantenimiento y conservación de la malla vial en el sector sobre el cual se movilizaba el vehículo en mención, que corresponde al municipio de Güepsa, kilómetro 20+300 metros, de la vía Puente Nacional – San Gil., es de anotar que en el debate probatorio, no se probó que estas realmente hubieran incidido en la acusación del daño padecido por los demandantes. Esto, en la medida en que no está demostrado que el estado de la vía hubiese sido la causa del volcamiento del vehículo,

pues, realmente, como quedó probado la verdadera causa eficiente y determinante del accidente fue el actuar del conductor del de placas **BCW853**, transitaba en exceso de velocidad.

Ahora bien, en la vía se encontraban adelantando obras de reparación o mantenimiento de la vía, también es cierto, que el conductor es un usuario más de la vía y tiene corresponsabilidades al ejercer una actividad peligrosa, como es la conducción y una más en vías nacionales o intermunicipales, realidad que ha sido aceptada en múltiples sentencias del mismo Consejo de Estado, en las cuales se reitera que no solo obtener una licencia de conducción hace idónea a una persona para asumir una actividad tan riesgosa como es la conducción, pues en dicha actividad, es importante la experiencia, la prudencia, el autocuidado, la regulación y cumplimiento de los límites de velocidad, no incurrir en hechos de imprudencia o impericia, tener presente la situación real y actual de la vía, etc; esto es, que la conducción de vehículos, requiere de suma atención, cuidado y prudencia, en la cual, el exceso de velocidad, siempre será un factor determinante en la causalidad de los accidentes de tránsito.

Por lo tanto, no se trata únicamente de endilgarle responsabilidad a las entidades encargadas del construcción, el mantenimiento y la operación del corredor vial por donde se transita, para que se tenga como plena prueba el decir o las conclusiones propias del demandante, como tampoco de aprovechar cualquier eventual omisión de las entidades encargadas de la vía, para descargar en ellas toda la responsabilidad, pues es sabido, que los actores viales, desafortunadamente, también incurrir en errores propios en la conducción de sus vehículos, entre ellos, el más común el exceso de velocidad y la imprudencia, al momento superar eventuales dificultades presentadas en las vías, como por ejemplo, querer sobrepasar, de la manera más rápida una obra de mantenimiento de las vías, situación, donde contrario a la pensado por muchos usuarios viales, es donde más prudencia, sigilo y respeto a las señales de tránsito se debe tener.

De otra parte, las reparaciones que se hacen a la vía no son ilegales y precisamente buscan, mantener la vía en las mejores condiciones de uso. Sin embargo, también es preciso afirmar, que la presencia de una reparación, de un obstáculo o un hueco en una vía, no es causal objetiva por sí misma, de un eventual accidente, pues es claro que el usuario de la vía debe ante todo, auto protegerse, en razón a que la actividad de la conducción de un vehículo, es sabido que se tiene como una actividad de alto riesgo, esto obliga al usuario de la vía a tener todas las precauciones propias de la actividad, como usar una velocidad moderada, estar preparado para ciertas eventualidades que se presentan en la vía, verbi gracia, la presencia intempestiva de un animal en la vía, la presencia de una persona o un niño, en fin, pueden ser muchas las eventualidades que se presentan en el recorrido de una vía, entre ellas, también la presencia de una irregularidad en la vía, como una piedra, un objeto dejado en la vía, incluso de un hueco.

FUNDAMENTOS JURIDICOS QUE EXIMEN DE RESPONSABILIDAD AL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

Cuando el daño es ocasionado por acción u omisión de quien sufre el daño resulta forzosa la exoneración de la administración, por ello los tres elementos que deben concurrir para configurar esta causal eximente de responsabilidad son: la irresistibilidad, imprevisibilidad y exterioridad respecto del demandado.

En sentencia del Tribunal Contencioso Administrativo Del Cauca² se dijo:

“Por otra parte, a efectos de que operen los mencionados eximentes de responsabilidad (hecho de la víctima o de un tercero), es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder activo u omisivo de aquellos tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño. En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que dichas causales eximentes de responsabilidad puedan tener plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal, resulta necesario que la conducta desplegada por la víctima o por un tercero sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo, es decir, que se trate de la causa adecuada o determinante, pues en el evento de resultar catalogable como una concausa en la producción

² Tribunal Contencioso Administrativo Del Cauca diez (10) de noviembre de dos mil once (2.011) magistrado ponente: Moisés Rodríguez Pérez expediente 19001-23-00-000-2004-02244-01 acción reparación directa.

del daño no eximirá al demandado de su responsabilidad y, por ende, del deber de indemnizar, aunque, eso sí habrá lugar a rebajar su reparación en proporción a la participación de la víctima.

En conclusión, cuando se ha producido un daño, se debe establecer si la actividad de la administración fue causa exclusiva y determinante de su producción, o si esa actividad fue la causa eficiente, pero en concurso con la actuación de la víctima, o si por el contrario el hecho de la administración no fue más que una causa pasiva en la producción del daño, toda vez que la causa exclusiva y determinante del mismo fue la actuación de la propia víctima”.

Ahora bien, en relación con la culpa exclusiva de la víctima como eximente de responsabilidad, en el caso sub examine, la conducta imprudente de la víctima fue determinando para la producción del resultado, a la causación de su propio daño, caso en el cual esa parte del perjuicio no deviene antijurídico y, por ende, no tiene la virtud de imputarse al patrimonio de quien se califica responsable.

Indica la Corte Constitucional³:

“4.5.1. Para la Corte la regulación demandada no quebranta la Constitución. El punto de partida de esta conclusión se edifica en las siguientes dos premisas. En primer lugar, (i) es ampliamente reconocido por la jurisprudencia colombiana, que la actividad de conducción es una actividad peligrosa que justifica una intervención acentuada e intensa por parte de las autoridades con el propósito de controlar los riesgos que a ella se anudan y, en segundo lugar, (ii) como consecuencia de lo anterior existe una relación de especial sujeción entre los conductores y las autoridades de tránsito que permiten la imposición de obligaciones especiales, tal como es reconocido desde el artículo 1º del Código Nacional de Tránsito, en el que se establece que aunque todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, “está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público”.

4.5.2. La fijación de una obligación de acatamiento de las instrucciones impartidas por una autoridad de tránsito guarda correspondencia con el deber general de respetar a las autoridades del Estado. Este deber encuentra fundamento constitucional en el artículo 6º conforme al cual los particulares son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes y en el artículo 95 que establece la obligación de toda persona de cumplir la ley y la Constitución. De hecho existen disposiciones en otras áreas del ordenamiento jurídico que sancionan el incumplimiento de las órdenes dadas por las autoridades judiciales y administrativas. Así ocurre, por ejemplo, en el caso del tipo penal de fraude a resolución judicial, conforme al cual incurrirá en la pena allí prevista la persona que por cualquier medio se sustraiga al cumplimiento de obligación impuesta en resolución judicial o administrativa (art. 454).

De acuerdo con ello, reprochar administrativamente el incumplimiento de la orden dada por una autoridad a quien le ha sido atribuida la competencia para impartirla resulta, en principio, plenamente compatible con la Constitución. En esa dirección, el deber de respeto de las decisiones adoptadas por las autoridades en ejercicio del poder público, es una condición necesaria para la existencia del Estado de Derecho. Las personas, en tanto titulares de derechos, tienen la obligación de asumir ese tipo de responsabilidades.”

Igualmente, en la sentencia de la corte constitucional⁴:

La libertad de locomoción como derecho limitable y el margen de configuración del Legislador frente a la posibilidad de restringir la conducción de vehículos automotores por tratarse de una actividad peligrosa. Reiteración de jurisprudencia

Aun cuando el demandante cuestiona el numeral 1 del artículo 3 de la Ley 1397 de 2010 porque supuestamente viola el derecho constitucional a conducir, la Corte Constitucional debe precisar que no existe en realidad un derecho constitucional a conducir vehículos automotores, aunque esta actividad sí está relacionada con la libertad de locomoción.

El artículo 24 de la Constitución consagra el derecho de todos los colombianos a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. La jurisprudencia

³ Sentencia C - 633 de 2014

⁴ Sentencia C-468/11

constitucional le ha reconocido el carácter de derecho fundamental, en tanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental *“radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos.”*⁵ Efectivamente, se trata de un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia, como presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías.

En este sentido, la jurisprudencia de esta Corporación ha concluido (i) que la libertad de locomoción tiene una importancia central por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos y garantías como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud⁶; (ii) que la libertad de locomoción se afecta cuando irrazonablemente por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos⁷, o cuando se produce tal efecto de manera indirecta, debido a las consecuencias que genera la actividad que realiza una persona⁸; y (iii) que la Constitución faculta al legislador para establecer límites a la libertad de locomoción, cuando el orden público se encuentre gravemente alterado, por razones de planeación rural o urbana, por motivos culturales o para proteger zonas de reserva natural. La misma Constitución prevé un tratamiento especial para el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (art. 310). De la Constitución también se derivan obvias restricciones a esa libertad en la propiedad privada (art. 58), en los resguardos indígenas (arts. 319 y 330) y en las zonas de reserva natural (art. 79).⁹

Por su parte en materia de regulación de la actividad de transporte la jurisprudencia ha señalado (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es *legítima una amplia intervención policiva del Estado*¹⁰; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable¹¹; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los

⁵ Así se consideró en la sentencia T-518 de 1992 (MP Alejandro Martínez Caballero), posteriormente se reiteró esta posición en la sentencia C-741 de 1999 (MP Fabio Morón Díaz; APV. Alfredo Beltrán Sierra, José Gregorio Hernández Galindo y Fabio Morón Díaz) en los siguientes términos: *“La libertad de locomoción, ha dicho la Corte, es un derecho fundamental en cuanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental, ‘...radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos’ (...).”* Ver también, las sentencias T-150 de 1995 (MP. Alejandro Martínez Caballero) y T-595 de 2002 (MP. Manuel José Cepeda Espinosa).

⁶ En la sentencia T-150 de 1995 (MP. Alejandro Martínez Caballero), por ejemplo, la Sala de Revisión consideró que: *“[el] legítimo ejercicio del derecho a la circulación se constituye en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos constitucionales, cuyo desarrollo supone el reconocimiento a un derecho de movimiento que garantiza la independencia física del individuo.”*

⁷ La jurisprudencia constitucional ha señalado que en virtud de la naturaleza de la libertad de locomoción, la sola circunstancia del cierre de una vía implica afectar o limitar el derecho a circular libremente, salvo que exista una justificación legal y constitucionalmente razonable para ello. Esta decisión se adoptó en la sentencia T-550 de 1992 (MP. José Gregorio Hernández Galindo); en el caso la Sala de Revisión resolvió conceder la tutela, ordenando al Departamento Administrativo de Seguridad (DAS) que, en un término razonable de máximo 30 días, solicitara, tramitara y obtuviera permiso especial de la autoridad distrital competente para continuar aplicando la medida de cierre de las calles 18 y 19 entre carreras 28 y 27 de Santafé de Bogotá, aledañas a las instalaciones en las cuales funciona dicho Departamento. Ver también, las sentencias T-288 de 1995 (MP. Eduardo Cifuentes Muñoz); T-364 de 1999 (MP. Alejandro Martínez Caballero); SU-601A de 1999 (MP. Vladimiro Naranjo Mesa) y C-410 de 2001 (MP. Álvaro Tafur Gálvis).

⁸ En la sentencia T-066 de 1995 (MP. Hernando Herrera Vergara) se resolvió confirmar los fallos proferidos por los jueces de instancia, en los que se había decidido que la Delegación Departamental de la Registraduría Nacional del Estado Civil para Norte de Santander y Especial de Cúcuta, violaba la libertad de locomoción de los vecinos del sector en el que se encontraba ubicada al no tomar las medidas necesarias para evitar el malestar que generaba su presencia; un flujo permanente de personas, vehículos, vendedores ambulantes y plastificadores de cédulas, que generaba incomodidades tales como la dificultad en el ingreso a los hogares de las personas que residían en el vecindario.

⁹ Sentencia T-257 de 1993 (MP. Alejandro Martínez Caballero).

¹⁰ Sentencia C-309 de 1997 (MP. Alejandro Martínez Caballero. AV. Vladimiro Naranjo Mesa; y AV. Hernando Herrera Vergara). Fundamento 19.

¹¹ En la sentencia C-885 de 2010 (María Victoria Calle Correa), la Corte sostuvo al respecto: *“El transporte en calles y carreteras mediante los diferentes vehículos que permiten el tránsito terrestre son una de las formas conducentes para asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción. Pero se trata de formas de transporte que también generan riesgos para la vida y la integridad de las personas, que demandan un control del Estado. El poder de regulación del transporte no sólo busca asegurar que en efecto las personas puedan desplazarse, busca también que éste se dé en condiciones de seguridad, sin tener que exponer la vida y la integridad personal a riesgos más allá de lo razonable. Es decir, usar vehículos terrestres para el desplazamiento humano, supone generar o asumir riesgos significativos, incluso de muerte. El Estado, al asegurar las condiciones de seguridad y remover los obstáculos que impidan minimizar la probabilidad de que dichos riesgos tengan lugar, protege los derechos cardinales a la vida y a la integridad personal, presupuestos de toda libertad.”*

demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.¹²

La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional¹³ y por la doctrina extranjera¹⁴ como una actividad peligrosa, que coloca *per se* a la comunidad “*ante inminente peligro de recibir lesión*”.¹⁵

En la sentencia C-1090 de 2003,¹⁶ la Corte se refirió a la evolución jurisprudencial de las *actividades peligrosas* como forma de incurrir en responsabilidad civil, en los siguientes términos:

“A comienzos de los años treinta, la Corte Suprema de Justicia (sentencia de 30 de noviembre de 1935, 14 de marzo y 31 de mayo de 1938) empezó a precisar el alcance del artículo 2356 del Código Civil y a elaborar en el medio colombiano la teoría de las actividades peligrosas como forma de incurrir en responsabilidad civil cuando con ocasión de su ejercicio se causa daño. Posteriormente, la Corte ha considerado que determinados casos concretos constituyen actividades peligrosas, como son, entre otras, la utilización de elevadores de carga, la conducción de ganado frente a los peatones, las fumigaciones aéreas, la utilización de explosivos (sentencias del 14 de marzo de 1938, 3 de mayo de 1965, 27 de abril de 1990, 30 de abril de 1976, 4 de septiembre de 1962, 1 de octubre de 1963 y 22 de febrero de 1995). Ahora bien, concretamente en el tema de la conducción de vehículos automotores terrestres, la Corte Suprema de Justicia tiene un criterio muy decantado en cuanto al riesgo que tal actividad produce. Ver, entre otras, la sentencia del 5 de octubre de 1997, M.P. Nicolás Bechara Simanca y sentencia del 13 de diciembre de 2000, del mismo Magistrado. De igual manera, el Consejo de Estado, Sección Tercera, en sentencia del 8 de junio de 1999, con ponencia del Consejero Daniel Suárez Hernández, estimó lo siguiente: La Sala desea precisar que, en la actividad que tiene por objeto la construcción, remodelación, mantenimiento y mejora de las vías públicas es una de las denominadas riesgosas o peligrosas en el entendimiento de que tal calificación supone una potencialidad de daño para las personas o para las cosas, a lo que se suma que, el uso de una vía pública a más de configurar a cargo de las autoridades un típico servicio de naturaleza pública, también comporta una buena dosis de peligrosidad o riesgo, pues la conducción de vehículos automotores es una actividad de suyo peligrosa. “A nadie escapa la alta dosis de peligro o riesgo, que se suma al connatural del ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción de automotores, de verse expuesto a una colisión o a cualquier otra vicisitud por el uso indiscriminado que de la vía se hacía, en ambos sentidos, uso éste provocado y permitido a ciencia y paciencia de las autoridades públicas demandadas, tal y como quedó acreditado con la prueba testimonial de los agentes de tránsito”. (subrayados fuera de texto).¹⁷

En este mismo sentido, la jurisprudencia ha insistido en que si bien es cierto que “*el tránsito automotor es una actividad que es trascendental en las sociedades contemporáneas pues juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico y en la realización de los derechos fundamentales*”¹⁸, no lo es menos, que tal actividad implica también riesgos importantes y por lo tanto puede ser regulada por el legislador para asegurar el cumplimiento del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, y

¹² En la Sentencia T-595 de 2002 (MP. Manuel José Cepeda Espinosa) al establecer el alcance del derecho a la libertad de locomoción (artículo 24, C.P.) y de la protección especial que debe brindar el Estado a los discapacitados (artículos 13 y 47, C.P.), en especial en lo que respecta a la llamada accesibilidad.

¹³ Ver, las siguientes sentencias de la Corte Constitucional: T-258 de 1996 (MP. Eduardo Cifuentes Muñoz); T-287 de 1996 (MP. Julio Cesar Ortiz Gutiérrez); C-309 de 1997 (MP. Alejandro Martínez Caballero. AV. Vladimiro Naranjo Mesa; y AV. Hernando Herrera Vergara); y C-066 de 1999 (MMPP. Fabio Morón Díaz y Alfredo Beltrán Sierra. AV. José Gregorio Hernández Galindo); C-1090 de 2003 (MP. Clara Inés Vargas Hernández. SV. Rodrigo Escobar Gil), entre otras.

¹⁴ Fernando Reglero Campos, “Los sistemas de responsabilidad civil”, *Tratado de Responsabilidad Civil*, Madrid, Aranzadi, 2003, p. 176.

¹⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, sentencia del 25 de octubre de 1999. M.P. José Fernando Ramírez Gómez. Actora: Ana Mercedes Acosta Navarro contra Gases del Caribe S.A.

¹⁶ (MP. Clara Inés Vargas Hernández. SV. Rodrigo Escobar Gil).

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ Sentencia C-529 de 2003 (MP. Eduardo Montealegre Lynett).

derechos y libertades, y de los deberes sociales del Estado y de los particulares. Al respecto, la Corte ha sostenido: *“la importancia y el carácter riesgoso del tránsito vehicular justifican entonces que esta actividad pueda ser regulada de manera intensa por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a salvaguardar la vida e integridad de las personas, así como a proteger los bienes y propiedades. Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad “frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas. El control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito debe entonces ser dúctil, a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración y de las facultades del Legislador para regular el tránsito, debido a su carácter riesgoso”*.¹⁹

Igualmente, la Corporación ha señalado que a medida que los avances tecnológicos han permitido la producción de vehículos más potentes, capaces de transitar a velocidades importantes, la posible afectación de la vida e integridad de las personas se ha potencializado también, generando la necesidad urgente de garantizar la seguridad, todo lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor. Dentro de este contexto, propender por la seguridad vial, en palabras de la Corte, constituye un fin constitucionalmente válido, pues con ella se persigue *“la realización de los principios constitucionales de protección, por parte de las autoridades públicas, de la vida y de los bienes de las personas residentes en Colombia y de la promoción de la prosperidad general, en los términos del artículo 2 Superior”*.²⁰

Específicamente, en relación con el transporte privado, la Corte ha precisado que su regulación se encamina a establecer unos límites razonables al ejercicio de la libertad de locomoción, con el propósito de mantener unas condiciones esenciales de vida en comunidad y se rige bajo los principios de seguridad, calidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización; y que al legislador le está vedado establecer restricciones a esa libertad o a la autonomía de las personas, salvo en los casos en que la misma afecte derechos de terceros o el interés general como es el caso de la seguridad vial.²¹

En la medida en que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en la relación vía-persona-vehículo, esta Corte ha advertido que resulta lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se afectan el interés general y los derechos de terceros. *“En otras palabras, es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas”*.²²

En resumen, en lo referente a la actividad de transporte la jurisprudencia ha concluido (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.

Como se puede evidenciar en la sentencia citada, la Corte Constitucional, es clara en advertir que la actividad de la conducción es considerada por la jurisprudencia colombiana como una actividad peligrosa que justifica una intervención acentuada e intensa por parte de las autoridades con el propósito de controlar los riesgos, que a ella se expone quien decide conducir un vehículo en las vías del país.

¹⁹ Sentencia C-309 de 1997 (MP. Alejandro Martínez Caballero. AV. Vladimiro Naranjo Mesa; y AV. Hernando Herrera Vergara). Fundamento 19.

²⁰ Sentencia C-355 de 2003 (MP. Marco Gerardo Monroy Cabra. AV. Jaime Araújo Rentería).

²¹ Sentencia C-1090 de 2003 (MP. Clara Inés Vargas Hernández. SV. Rodrigo Escobar Gil). En esta providencia la Corte concluyó que *“la sanción que el nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre le impone al pasajero de un vehículo de servicio público que sea sorprendido fumando, se ajusta a la Constitución, por cuanto persiguen la consecución de unos objetivos constitucionalmente válidos como son la garantía del derecho a la salud y la calidad y eficiencia en la prestación del servicio público”*, pero que *“el pasajero que es sorprendido fumando en un vehículo de servicio público se encuentra en una situación fáctica distinta a la del pasajero de un vehículo particular, y por ende, la distinción de trato que estableció el legislador respecto de los pasajeros no es violatoria de la Constitución.”*

²² *Ibidem*.

Así las cosas, no se logra demostrar el NEXO CAUSAL que pretende el demandante, porque se hace evidente la existencia de la culpa o hecho de un tercero además de la culpa concurrente de la víctima y por ende, no resultan probados ninguno de los elementos constitutivos de la responsabilidad que se pretende endilgar a las demandadas.

Para el estudio del caso que nos ocupa, es necesario retornar a la idea de que la obligación de resarcir un perjuicio material por parte de la administración surge de la concurrencia de tres elementos: daño antijurídico, el acto o hecho generador y la relación de causalidad entre este y aquel.

Así lo señala el Consejo de Estado²³,

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

Ahora bien, en virtud del principio según el cual “INCUMBE A LAS PARTES PROBAR EL SUPUESTO DE HECHO DE LAS NORMAS QUE CONSAGRAN EL EFECTO JURÍDICO QUE ELLAS PERSIGUEN”, consagrado en el art. 177 del C.P.C., es carga del demandante demostrar que la causa eficiente del daño fue el supuesto mal estado de la vía y falta de señalización.

Al respecto, son interesantes las siguientes precisiones del profesor Javier Tamayo Jaramillo:

“Para explicar el vínculo de causalidad que debe existir entre el hecho y el daño, se han ideado varias teorías; las más importantes son: la “teoría de la equivalencia de las condiciones” y, la teoría de la causalidad adecuada”. De acuerdo con la primera, todas las causas que contribuyeron a la producción del daño se consideran, desde el punto de vista jurídico, como causantes del hecho, y quienes estén detrás de cualquiera de esas causas, deben responder. A esta teoría se la rechaza por su inaplicabilidad práctica, pues deshumanizarlo la responsabilidad civil y permitiría, absurdamente buscar responsables hasta el infinito.

Para suavizar este criterio, se ha ideado la llamada teoría de la causalidad adecuada, según la cual no todos los fenómenos que contribuyeron a la producción del daño tienen relevancia para determinar la causa jurídica del perjuicio; se considera que solamente causó el daño aquel o aquellos fenómenos que normalmente debieron haberlo producido; esta teoría permite romper el vínculo de causalidad en tal forma, que solo la causa relevante es la que ha podido producir el daño...

A no dudar, la aceptación de la causa extraña como causal liberatoria de la presunción de responsabilidad es, en el fondo, la consagración de la teoría de la causalidad adecuada... aplicando la teoría de la causalidad adecuada, el juez considera que la causa externa ha sido el hecho que normalmente ha producido el daño, y, en consecuencia, el vínculo de causalidad debe romperse de tal modo, que el demandado no se considere jurídicamente como causante del daño”. (Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, consejero ponente: Daniel Suárez Hernández radicación número: 11546; actor: Beatriz Díaz de Daza y Otros. demandada: La Nación Ministerio de Agricultura - Himat y Otros).

En sentencia del once (11) de mayo de dos mil seis (2006) con radicación número: 66001-23-31-000-1996-03396-01(15042), el Honorable Consejo de Estado, señaló:

De igual manera, dicha Corporación, en sentencia de fecha veinticinco (25) de agosto de dos mil once (2011) con radicación número: 66001-23-31-000-1997-03870-01(17613), expuso:

²³ Consejo De Estado - Sala de lo Contencioso Administrativo- Sección Tercera - Subsección A- Consejero ponente: Carlos Alberto Zambrano Barrera - Bogotá, D.C., doce (12) de septiembre de dos mil doce (2012), Radicación número: 76001232500019980147101(25426) , Actor: María Liliana Álvarez Narváez.

“RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO - Daños sufridos por usuarios en las vías públicas. Defectos en su mantenimiento e imperfecciones / REGIMEN APLICABLE - Falla del servicio / IMPUTACION - Análisis sobre la procedibilidad de atribuir la obligación resarcitoria al ente demandado. La jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que, en casos como el que es objeto de estudio en el presente proveído, el título de imputación aplicable es el de la falla del servicio; en efecto, frente a supuestos en los cuales se analiza si procede declarar la responsabilidad del Estado como consecuencia de la producción de daños en cuya ocurrencia ha sido determinante la omisión, por parte de una autoridad pública, en el cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha atribuido, la Sala ha señalado que es necesario efectuar el contraste entre el contenido obligacional que, en abstracto, las normas pertinentes fijan para el órgano administrativo implicado, de un lado y el grado de cumplimiento o de observancia del mismo por parte de la autoridad demandada en el caso concreto, de otro. (...)

Ahora bien, una vez se ha establecido que la entidad responsable no ha atendido ¿o lo ha hecho de forma deficiente o defectuosa? al referido contenido obligacional, esto es, se ha apartado ¿por omisión? del cabal cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha asignado, es menester precisar si dicha ausencia o falencia en su proceder tiene relevancia jurídica dentro del proceso causal de producción del daño (...) la Sala ha venido insistiendo en la necesidad de deslindar plenamente los ámbitos de operatividad y el contenido de las nociones de causalidad y de imputación, como presupuesto necesario para estructurar correctamente el examen respecto de la responsabilidad extracontractual del Estado, indicando que es, precisamente, el territorio de la responsabilidad por omisión aquél en el cual resulta más relevante dicha distinción, comoquiera que frente a eventos en los cuales se pretende deducir responsabilidad del Estado como consecuencia de un no hacer, el correspondiente examen de causalidad se desenvuelve en un plano meramente hipotético, pues el auténtico análisis sobre la procedibilidad de atribuir la obligación resarcitoria al ente demandado debe realizarse en el terreno de la imputación (...) al realizar el juicio de imputación de cara a examinar la responsabilidad de un agente en la producción de un resultado dañino debe tenerse en cuenta que los seres humanos y, por consiguiente, también las personas jurídicas o las entidades públicas, interactúan en la vida social en condición de portadores de un rol”.

ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA-Por omisión en el mantenimiento de las vías y falta de señalización - FALLA EN EL SERVICIO POR OMISIÓN-Falta de señalización no constituyó la causa eficiente de la muerte del demandante/FALLA EN EL SERVICIO-Hecho exclusivo y determinante de la víctima

“Para esta Delegada del Ministerio Público, teniendo en cuenta las pruebas obrantes en el proceso, es importante resaltar que en el caso que nos ocupa, resulta claro que el conductor del camión, no obró en la forma debida. Por el contrario, actuando con negligencia e imprudencia sumas, puso en peligro su propia vida y la de las dos personas que se desplazaban en el mismo vehículo, como pasajeras, al orillarse demasiado al lado de la ladera y exigir al terreno el tener que soportar un peso exagerado como era el del camión - carro tanque y el adicional de más de 14.000 litros de leche que transportaba desde el corregimiento de San Félix.

Por otra parte, para esta Delegada del Ministerio Público, es claro que el hecho de que no hubiese alguna señalización en el sitio del accidente, ello no constituyó la causa eficiente de la muerte del señor y de los daños sufridos por el vehículo camión de placas WFE 950. El Departamento de Caldas había realizado contratos con el fin de cumplir con su obligación de mantenimiento de la vía, tal y como se desprende de los obrantes en el expediente. Si bien no existía señalización en el sitio donde ocurrió el accidente, de las pruebas recaudadas en el proceso dan cuenta de que la causa determinante para la ocurrencia del accidente no fue la carencia de señalización en el sitio, sino la imprudencia e impericia del conductor. Su conducta contribuyó de manera exclusiva en la causación del accidente.

Sumado a lo anterior, para esta Delegada, los testimonios obrantes en el proceso constituyen un elemento probatorio claro y suficiente respecto de las circunstancias de modo, tiempo y lugar que rodearon el accidente, pues los mismos, están dotados de seriedad, precisión y coincidencia, razón por la cual resulta obvio concluir que estas declaraciones resultan suficientes, para tener pleno conocimiento de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que, realmente, ocurrió el hecho dañoso por el cual se demandó dentro del presente proceso.

RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DEL ESTADO-La muerte tuvo por causa exclusiva la conducta culposa del conductor.

Se concluye que el accidente en el que resultó muerto el señor, tuvo por causa exclusiva, la conducta culposa del conductor del vehículo, lo que, respecto de él mismo constituye un hecho exclusivo de la víctima, y respecto de los demás demandantes, un hecho exclusivo de un tercero, que, en ambos casos, rompe el nexo de causalidad y exime de responsabilidad al Departamento de Caldas, por lo que esta Delegada solicita a esa Honorable Corporación se confirme el fallo de primera instancia, de no acceder a las pretensiones de la demanda.

*La Procuraduría General de la Nación en su función de garantizar la eficacia del derecho de acción y en representación de los intereses de la sociedad a través de esta Delegada considera que se debe confirmar la sentencia de primera instancia teniendo como fundamento principal un hecho exclusivo de la víctima. **Procuraduría Cuarta Delegada ante el Consejo de Estado. EXPEDIENTE: 170012331000200502393-01(45390).***

*La procedencia de eximición de responsabilidad al haber mediado culpa de un tercero por quien no se debe responder, requiere ineludiblemente la prueba de la concreta existencia de una conducta o actitud negligente, imprudente o culposa por parte del otro coprotagonista interviniente en el siniestro -que no deja de ser el tercero a que alude el art. 1113 del C.C.-, que haya tenido por consecuencia la interrupción de la relación causal entre el hecho y el daño. **CCC. QUILMES, SALA 1, 3-4-2006, FERREÑO, MIGUEL OSCAR C/ KALUZA, CARLOS HUGO Y OTROS S/ DAÑOS Y PERJUICIOS, SUMARIO JUBA B2902749***

*La normativa del art. 1113 del Código Civil, al hablar de culpa de la víctima o en su caso de un tercero por quien no se deba responder, alude a la existencia de una conducta que opera como factor interruptivo de la relación causal entre el hecho o actuación de la cosa riesgosa y el daño padecido. En tal sentido se manifestó la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, cuando mediante sentencia de febrero 29 de 1964 indicó: "El error de conducta (...) constituiría lo que la doctrina llama el hecho de un tercero, que la jurisprudencia considera que se comprende dentro de la intervención de un elemento extraño. La intervención de este elemento extraño configura una causal de irresponsabilidad del demandado. Siempre que el hecho del tercero tenga con el daño sufrido por la víctima una relación exclusiva de causalidad, pues en tal supuesto la culpa del demandado es extraña al perjuicio". (Cas. G.J. Tomo 1062271 pág. 163. Resalta la Sala). **CCC. QUILMES, SALA 1, 16-10-2007, RODRÍGUEZ GABANCHO, MARÍA DEL CARMEN Y OTRA C/ LUQUE, LUIS Y OTROS S/ DAÑOS Y PERJUICIOS, SUMARIO JUBA B2901484***

Como se ha señalado, la conducción de vehículos automotores, como actividad que, por sus características, es catalogada de naturaleza peligrosa y, en esa medida, exige a quienes la desarrollan, conducir con sumo cuidado, diligencia, pericia y prudencia.

Por lo descrito, se debe indicar que en el presente caso existen pruebas pertinentes y conducentes para determinar la negligencia, impericia e imprudencia del conductor, quien tenía el deber de garantizar su seguridad y la de los demás actores de vía, y era su deber tener y aplicar todas las previsiones necesarias para conducir sobre la vía nacional, lo que al parecer no cumplió y ello condujo a que terminara invadiendo el carril contrario y chocando contra un camión que la postre, lamentablemente le produjo su muerte.

Es sabido que a través del medio de control de reparación directa se persigue la responsabilidad administrativa de un ente público, tendiente a la obligación jurídica de asumir las consecuencias patrimoniales derivadas de hechos o acciones dañosas; esta responsabilidad se basa en una presunta acción u omisión de la Administración, la cual no está demostrada en el presente proceso.

Con fundamento en el acervo probatorio y a la luz de la realidad fáctica consagrada en el proceso, es viable concluir que en este caso el INVIAS no es responsable del daño que se le imputa, toda vez, que el accidente se produjo por el exceso de velocidad del conductor del vehículo de placas **BCW853**, transitaba en exceso de velocidad lo que le impidió maniobrar debidamente el vehículo produciendo el volcamiento y las lesiones a la menor *la menor Andrea Katherine Villamil Gómez*.

Con lo hasta aquí expuesto, es supremamente claro que el Instituto Nacional De Vías – INVIAS, no tiene responsabilidad alguna el accidente, por lo tanto, no se le podría imputar, en este caso, una responsabilidad de una supuesta falla del servicio toda vez que la posible causa del accidente es el exceso de velocidad del conductor del vehículo, generando el hecho de un tercero

o la culpa exclusiva de la víctima.

Adicionalmente la demanda adolece de total argumentación y fundamentación tanto de hecho como de derecho en cuanto la responsabilidad endilgables al Instituto Nacional De Vías – INVIAS se refiere, olvidando el actor que debe probar, el hecho o falla del servicio, el daño y el nexo de causalidad entre estos dos, lo cual conlleva inexorablemente a que las pretensiones no gocen de respaldo jurídico, que permitan inferirle al despacho el tipo de responsabilidad predicada en la demanda, por ende en lo que respecta al Instituto Nacional De Vías – INVIAS, deberá ser desvinculado de la totalidad de las pretensiones y condenas pedidas por el Demandante.

Unido a lo anterior es claro que la parte demandante no demuestra ni siquiera sumariamente, que el Instituto Nacional De Vías – INVIAS, tenga algún tipo de responsabilidad en los hechos de la Demanda, lo que desvirtúa el pobre nexo de causalidad alegada en la demanda, lo que genera, que mi defendida, deba, por esta razón, igualmente ser exonerada de todas y cada una de las pretensiones.

INEXISTENCIA DE NEXO DE CAUSALIDAD.

Para que exista 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 de causalidad es la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado.

La jurisprudencia y la doctrina se han pronunciado al respeto, indicando 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, por lo tanto, si no es posible encontrar esa relación mencionada, no tendrá sentido alguno continuar el juicio de responsabilidad.

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.

Es por ello que se debe entender la causalidad como elemento y corresponde a la constatación objetiva de una relación natural de causa-efecto, diferente a la culpabilidad que, como fundamento, es la valoración subjetiva de una conducta.

Por lo tanto, la parte actora debe probar todos los elementos de la responsabilidad (incluida, por supuesto, la relación causal), y el demandado debe probar ausencia de causalidad, o una causa extraña para exonerarse de responsabilidad, puesto que demostrar diligencia y cuidado no lo exonera.

El Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia ha señalado que *“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 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 sí 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...”*²⁴

Dentro del desarrollo jurisprudencial y doctrinario, se ha establecido como el tercero de los elementos o supuestos de la responsabilidad, es la verificación del nexo o relación de causalidad, el cual tampoco se verifica en los supuestos de hecho que originan la presente demanda, ya que la causa extraña consistente en la culpa de la víctima (conductor de la motocicleta) en concurrencia con el hecho o culpa de un tercero (conductor del camión), desvirtúa el vínculo de causalidad.

Teniendo en cuenta que para que pueda imputarse responsabilidad alguna, es necesario la

²⁴ (Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 2 de mayo de 2002, expediente 13477).

verificación del nexo de causalidad, el cual tal y como ya se ha indicado con suficiencia, no existe de conformidad con los supuestos planteados por el demandante, en la medida que en la ocurrencia de los hechos que generan la demanda que ahora nos ocupa, no se observa ningún hecho, actuación o conducta desplegada u omitida por INVIAS, de la cual se pueda inferir que llevó a la ocurrencia del daño, el cual como tantas veces se ha anunciado, obedeció única y exclusivamente a un hecho por culpa de un tercero.

INEXISTENCIA DE LA FALLA O FALTA DEL SERVICIO.

Las omisiones son abstenciones de la administración en el cumplimiento de sus funciones, que constituyen parte de los hechos mismos en los cuales se puede fundamentar la demanda y los cuales deben ser probados a lo largo del proceso para que esta prospere.

Luego no se puede considerar realidad histórica del proceso una u otra norma o elaboración jurídica que se pretenda invocar, para soporte de las pretensiones, sino los hechos narrados en ese proceso y ocurridos dentro de un tiempo y un espacio dados, los cuales, como se dijo anteriormente, deben estar plenamente probados.

De otro lado, es cierto que la Constitución Política colombiana, consagra que las autoridades de la República están para proteger la vida, honra y bienes de los ciudadanos, no es menos cierto, que la norma superior, también establece, funciones especiales a cada rama del poder público a la cual pertenece, funciones que deben ser desarrolladas por los órganos adscritos o vinculados que las conforman, existiendo independencia en cada una de ellas y cualquier desconocimiento a esta regla, haría incurrir en extralimitación de funciones.

Para el caso que nos ocupa, es necesario retornar a la idea de que la obligación de resarcir un perjuicio material por parte de la administración surge de la concurrencia de tres elementos: daño antijurídico, el acto o hecho generador y la relación de causalidad entre este y aquel.

Desde el punto de vista jurisprudencial, el aspecto propuesto es recogido en forma reiterada por sentencia del Honorable Consejo de Estado y pilar de la creación de la teoría de la falla o falta del servicio: “Cuando el Estado, en desarrollo de sus funciones incurre en la llamada “FALTA O FALLA DEL SERVICIO” o mejor aún falla o falta de la administración, trátese de... omisiones... requiere:

- a) Una falta o falla del servicio o de la administración, por omisión, retardo irregularidad, ineficiencia o ausencia...
- b) Un daño, que implica la lesión o perturbación de un bien protegido por el derecho...
- c) Una relación de causalidad entre falta o falla de la administración y daño, sin la cual aún demostrada falta o falla del servicio, no habrá lugar a la indemnización” (C.E., Sec. Tercera. Sent. oct.28/76)

Es claro que, para establecer la responsabilidad y los perjuicios reclamados por el actor, se debe necesariamente probar cada uno de los elementos expuestos, prueba que para los hechos propuestos corresponde al actor o demandante, de lo contrario las pretensiones no están llamadas a prosperar.

Ahora, lo importante es la realidad y naturaleza de los hechos, lo que efectivamente sucedió y no el análisis, la calificación jurídica e interpretación subjetiva que les pueda dar el demandante, lo que coincide con nuestra legislación positiva, concretamente en el artículo 187 del CPACA, del cual se deriva que la sentencia debe analizar los hechos en que se funda la controversia, y que esos hechos se encuentren probados plenamente, y con fundamento en las normas jurídicas pertinentes, lleven al juzgador a su pleno convencimiento sobre lo ocurrido y establezca las responsabilidades y sujetos de la misma.

De los hechos y las pruebas aportadas por el demandante no se infiere la falla o falta del servicio a cargo de mi mandante, por el contrario, se puede establecer que genera la prosperidad de las excepciones propuestas y así, solicito respetuosamente al señor Juez declararlo en la respectiva providencia.



En conclusión, con base en la normatividad expuesta y demás fundamentos citados, el Instituto Nacional De Vías – INVIAS, no está llamada a responder por los hechos de la demanda.

Finalmente no se puede olvidar que de acuerdo a los elementos integradores de la responsabilidad estatal, NO se probó, que el daño fue producto, o resultado, porque se, "salió de la carretera, volcándose su vehículo al esquivar unos huecos, debido al mal estado de la vía y la falla en el servicio del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), PUES NO PUEDE DEDUCIRSE LA RESPONSABILIDAD DE INVIAS, como lo presume el petitum demandatorio, pues, las pruebas aportadas o arrimadas al proceso y practicadas en la etapa probatoria, respecto a los hechos, son inconsistentes respecto a la esencia de lo que debió demostrar, como es la responsabilidad de la entidad pública demandada en la producción del daño sufrido, y son todas estas, falencias de tipo probatorio, las cuales NO permiten concluir bajo ningún aspecto, que INVIAS, es responsable del accidente padecido por el actor, por el sólo hecho, que la vía donde supuestamente sucedieron los mismos, está a cargo de INVIAS, conforme se aprecia en la respuesta dada mediante Memorando No. SRN 41280 del 22 de JUNIO de 2016, suscrito por el Subdirector de la Red Nacional de Carreteras.

Manifiesta el actor igualmente, que el accidente se debió al mal estado de la vía y la falla en el servicio del INVIAS al no reparar la vía, de lo anterior se informa que para la época de los hechos se ejecutaba el contrato No. 1380 de 2012, suscrito con EXPLANAN S.A., el cual tenía por objeto "MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PUENTE NACIONAL - BUCARAMANGA (PALENQUE) Y ATENCIÓN AL SITIO CRITICO UBICADO EN EL PR20+300 DEPARTAMENTO DE SANTANDER, MODULO 1" y el contrato No. 1542 de 2012, suscrito con el CONSORCIO SEDIC -CPT, el cual tenía por objeto "INTERVENTOR/A PARA EL MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PUENTE NACIONAL- BUCARAMANGA (PALENQUE) Y ATENCIÓN SITIO CRITICO, DEPARTAMENTO DE SANTANDER, MODULO 1 ", contratos que iniciaron el 3 de diciembre de 2012 y finalizaron el 3 de octubre de 2013, dando prioridad a los puntos críticos en los que se encuentran el km 20+300 metros de la referida vía.

Bajo escrito radicado bajo el número INVIAS 54397 de fecha 12-06-2015 por la firma interventora, indicó: " ... Se podrá constatar en las fotografías anexas tomadas durante la ejecución del proyecto, para el 19 de mayo de 2013, el tramo de la vía PR 20+300 se encontraba en buenas condiciones, no representaba un peligro para el tránsito vehicular y el contratista no se encontraba realizando intervenciones sobre la vía".

Con lo cual queda demostrado que el INVIAS no desatendió las funciones que le son propias como encargado del mantenimiento y conservación de la vía Puente Nacional -San Gil.

Por lo tanto, no es de recibo que la parte demandante invoque como normas quebrantadas los artículos 2, 6, 90 y 229 de la Constitución Política, por cuanto indica que el ente público incurrió en la falla del servicio, consistente en la omisión al no reparar la vía en el sector de la Vereda el Centro en inmediaciones del municipio de Guepsa, kilómetro 20+300 metros, de la vía Puente Nacional -San Gil, hechos ocurridos el 19 de mayo de 2013.

Lo cual no es cierto, puesto que el Instituto Nacional de Vías, no ha desatendió en ningún momento las funciones que le son propias como encargado del mantenimiento y conservación de la carretera Puente Nacional - San Gil, más exactamente en el PR 200+300, en la medida que se han dieron en su momento, las apropiaciones presupuestales, y se contrató para tal fin; es el caso que para la época de los hechos, que EXPLANAN S.A.. se encontraba en ejecución el contrato No. 1380 de 2012, suscrito con el cual tenía por objeto "MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PUENTE NACIONAL – BUCARAMANGA (PALENQUE) Y ATENCIÓN AL SITIO CRITICO UBICADO EN EL PR20+300 DEPARTAMENTO DE SANTANDER, MODULO 1" y el contrato No. 1542 de 2012, suscrito con el CONSORCIO SEDIC -CPT, el cual tenía por objeto la interventoría del citado contrato.

En su momento el interventor consorcio SEDIC - CPT, sobre el presunto accidente, objeto de la presente demanda, informó:

De esta manera, y dadas las condiciones de tiempo, modo y lugar que supuestamente dieron lugar al accidente, el Consorcio SEDIC - CPT. se permite puntualizar que:

- En el tramo de la vía 20+300, Puente Nacional, se efectuaron las obras de mantenimiento, y mejoramiento de vía, conforme a los contratos celebrados. iniciando el 3 de diciembre de 2012 y finalizando el 03 de octubre de 2013
- Durante toda la ejecución de las obras y sus distintos frentes de trabajo se realizó la señalización correspondiente para la prevención y mtnim1zac1ón del nesgo de accidente vehicular y peatonal, los cuales consistieron en levantamiento de valla informativa, pasa calles, delim1tac1ón de áreas de trabajo, uso de barricadas para limitar el uso de carriles, personal de pare y siga, entre otros.
- Bajo la ejecución de las actividades objeto de los contratos anteriormente mencionados, no se evidencia, reporte ni información sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito que involucrara al señor VILLAMIL y los menores

Lo anterior demuestra, que la vía contaba con la señalización requerida, de esta manera se estaba cumpliendo por parte del INVIAS a través del contratista, con la obligación de alertar a los usuarios de la vía sobre las obras que se estaban adelantado, sobre los huecos el mismo interventor afirma:

" ... 2. la vía en el PR 20+300 al momento de lo orden de inicio emitido por el INVIAS se encontraba en nivel de afirmado.

3. el 04 de mayo de 2013, se realizó un mantenimiento al tramo PR 20+300 que implicó la escarificación del material de afirmado en motoniveladora y la adición de base granular para completar la superficie de rodadura ... "

Conforme a lo anterior queda demostrado que el INVIAS no desatendió las funciones que le son propias como encargado del mantenimiento y conservación de la vía Puente Nacional -San Gil.

Por todo lo expuesto, solicito muy respetuosamente despachar desfavorablemente las pretensiones del demandante frente al El Instituto Nacional De Vías – INVIAS , por no existir fundamentos fácticos y jurídicos, que lo vinculen con la responsabilidad de los hechos de la demanda.

REITERACION DE LAS EXCEPCIONES PLANTEADAS EN LA CONTESTACION DE LA DEMANDA

Tal como se planteó en la contestación de la demanda, se reitera el Instituto Nacional De Vías – INVIAS, en las excepciones de fondo planteadas en la contestación de la demanda, las cuales son:

CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA

El Señor MIGUEL VILLAMIL LOPEZ, al conducir dicho vehículo en exceso de velocidad, irresponsabilidad, exceso de confianza, sin los m1nimos requisitos de seguridad, violando y desconociendo desafortunadamente disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre, máxime que dicha actividad está catalogada como peligrosa.

EL HECHO DE UN TERCERO:

Que se configura, con respecto a los ocupantes o pasajeros que se desplazaban con el actor, a los que les causó lesiones personales como es del caso de la señora LENYS PAOLA SANCHEZ BELEÑO, lo que exonera al Estado en cabeza de INVIAS, de toda responsabilidad.

FALTA DE RELACIÓN DE CAUSALIDAD ENTRE LOS HECHOS Y EL DAÑO CAUSADO:

Conforme a lo descrito en las respuestas dadas a cada uno de los hechos del libelo de demanda, el actor NO demuestra la relación de los supuestos daños causados por la administración y la supuesta falla del servicio, pues, solo se limita a enunciar unos hechos, sin que demuestre las circunstancias de tiempo, modo, y lugar que conlleven a dicha responsabilidad administrativa, por lo cual es pertinente hacer alusión nuevamente a los elementos constitutivos de la falla del servicio, tantas veces citada en la contestación de la misma.

"Una falta o falla del servicio o de la administración, por omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia del servicio. La falta o falla de que se trata, no es la personal del agente administrativo, sino la del servicio o anónima de la administración;

- a) Lo anterior implica que la administración ha actuado o ha dejado de actuar, por lo que se excluyen los actos del agente, ajenos al servicio, ejecutados como simple ciudadano;
- b) Un daño, que implica la lesión o perturbación de un bien protegido por el derecho, bien sea civil, administrativo, etc, con las características generales predicadas en el derecho privado para el daño indemnizable, como de que sea cierto, determinado o determinable, etc., y
- c) Una relación de causalidad entre la falta o falla de la administración y el daño, sin la cual aún demostrada la falta o la falla del servicio, no habrá lugar a la indemnización.

Obvio, habrá casos de concausalidad, bien entre la falla y la culpa de la víctima, entre la falla y el hecho de un tercero o aun, entre la falla y la fuerza mayor o el caso fortuito, en los cuales la responsabilidad del Estado quedará limitada en la proporción en que su falta o falla sea reconocida como causa eficiente del daño sufrido, presentándose entonces, la figura conocida en el derecho, como " compensación de culpas" o repartición de responsabilidades.

El Estado se exonera de toda responsabilidad, cuando demuestra como causa del daño, la culpa de la víctima, el hecho de un tercero, la fuerza mayor o el caso fortuito, pues en el fondo lo que acredita es que no hay relación de causalidad entre la falta o falla del servicio y el daño causado. Es por ello, que se solicita y reitera, DENEGAR, todas y cada una de las pretensiones de la parte actora.

GENÉRICA:

Con sujeción al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, respetuosamente solicito se decida en la sentencia sobre las excepciones que el follador encuentre probadas.

Así las cosas, el clara y contundente la inexistencia de responsabilidad respecto del Instituto Nacional De Vías – INVIAS. Por lo anterior deberá negarse las pretensiones de la demanda y en su lugar declararse la prosperidad de las excepciones planteadas por el Instituto Nacional De Vías – INVIAS.

SOLICITUD SOBRE SENTIDO DEL FALLO

Por lo anterior de manera respetuosa solicitamos, que se NIEGUEN las pretensiones de la demanda y se declare la prosperidad de las excepciones presentadas por INVIAS y en consecuencia se abstenga el despacho de asignarle cualquier tipo de responsabilidad al Instituto Nacional De Vías – INVIAS, respecto las pretensiones y hechos de la demanda.

En caso, de condenarse al Instituto Nacional De Vías – INVIAS, por los hechos de la presente demanda, de manera respetuosa, solicito que se declare que los llamados en garantía del Instituto Nacional De Vías – INVIAS, asuman el valor de la eventual condena o reintegren las sumas de dinero que sean pagadas por Instituto Nacional De Vías – INVIAS por la eventual condena, esto en virtud de la relación contractual existente entre el Instituto Nacional De Vías – INVIAS y los llamados en garantía para el momento de los hechos.

En los anteriores términos presentamos los alegatos de conclusión con el fin que sean tenidos en cuenta al momento de proferirse el correspondiente fallo de primera instancia.



NOTIFICACIONES

El **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS**, con domicilio principal en la ciudad de Bogotá D.C. en la Calle 25 G No.73b-90 Piso 4, Complejo Empresarial Central Point, correos electrónicos: njudiciales@invias.gov.co y cecoronado@invias.gov.co

Atentamente,

CLARA ELISA CORONADO PARRA

C.C. No. 37.396.766 de Cúcuta.

T.P. No. 163378 del C.S. de la J.

cecoronado@invias.gov.co