

REPÚBLICA DE COLOMBIA



JUZGADO SESENTA Y SEIS (66) ADMINISTRATIVO
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ
-SECCIÓN TERCERA-

Bogotá, veintinueve (29) de junio de dos mil veintiuno (2021)

PROCESO:	11001333103520090024800
DEMANDANTE:	JUSTO ANTONIO FIGUEREDO DAZA Y OTROS
DEMANDADO:	NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS
ACCIÓN:	REPARACIÓN DIRECTA

1. ANTECEDENTES

Los señores JUSTO ANTONIO FIGUEREDO DAZA, MIGUEL FIGUEREDO DAZA, ARGEMIRO FIGUEREDO DAZA, ELÍAS FIGUEREDO DAZA, MAURICIO FIGUEREDO DAZA, ANDERSON YESID FIGUEREDO DAZA, MARIA FIGUEREDO DAZA, BIANERY FIGUEREDO DAZA, DURLEY FIGUEREDO DAZA; del menor FELIPE QUEBEDO FIGUEREDO, representado por sus padres DURLEY FIGUEREDO DAZA y ANDRÉ QUEBEDO; la menor PAULA ZULAVI CASTAÑEDA FIGUEREDO, representada por su madre BIANERY FIGUEREDO DAZA; de los menores LINA MARÍA y JUAN DIEGO FIGUEREDO VALLEJO, representados por sus padres ANDERSON FIGUEREDO DAZA y JENNY LEANDRA VALLEJO, en ejercicio de la acción consagrada en el en el artículo 86 del Código Contencioso Administrativo, mediante apoderado judicial, han demandado a LA NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO), CONCESIONARIA VIAL LOS ANDES (COVIANDES) y FLOTA LA MACARENA S. A. pidiendo que contra las anteriores se hagan las siguientes

1.1. DECLARACIONES Y CONDENAS

“PRIMERA: LA NACIÓN COLOMBIANA, MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO), CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES (COVIANDES) y FLOTA LA MACARENA S. A., son responsables de los perjuicios materiales y morales causados a los demandantes, por falla o falta del servicio o de la administración, frente a las primeras y por responsabilidad civil extracontractual la última, que condujo a la muerte de la señora MARÍA GUDELIA DAZA RODRÍGUEZ.

SEGUNDA: Como consecuencia de la anterior declaración, condénese a LA NACIÓN COLOMBIANA, MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO), CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES (COVIANDES) y FLOTA LA MACARENA S. A., como reparación del daño ocasionado, a pagar:

2.1-A todos y cada uno de los demandantes los Perjuicios Morales en la cuantía de CIEN SALARIOS MÍNIMOS LEGALES VIGENTES (100 SMLV), derivados del dolor y aflicción que les causo el fallecimiento de su ser querido.

2.2.- A los demandantes, **ARGEMIRO FIGUEREDO DAZA, DURLEY FIGUEREDO DAZA, PAULA CASTAÑEDA Y FELIPE QUEBEDO**, los dos primeros hijos y los últimos nietos de la causante, la señora **MARÍA GUDELIA DAZA**, como reparación del daño ocasionado, por concepto de PERJUICIOS MATERIALES O PATRIMONIALES en su modalidad de lucro cesante y daño emergente, actuales y futuros, una cantidad, en moneda legal colombiana, no inferior a SETENTA MILLONES DE PESOS MCTE (\$70.000.000) teniendo en cuenta la edad de la víctima al momento del hecho y el salario que devengaba.

2.3.- A todos los demandantes, los Perjuicios Materiales, traducidos en lo que cueste el pleito, costo que se demanda como daño y no como costas, incluyendo el valor de lo que deben pagar a los abogados indispensables para hacer valer procesalmente sus derechos, fijando el monto dándole aplicación a la tarifa del colegio de Abogados de Bogotá, para esta clase de litigios.

TERCERA: La condena respectiva será actualizada de conformidad con lo previsto en el artículo 178 del C.C.A., aplicando en la liquidación la variación promedio mensual del índice de precios al consumidor, desde la fecha de ocurrencia de los hechos hasta la de ejecutoria del correspondiente fallo definitivo.

CUARTA: Que se condene en costas a los demandados, tal y como lo establece la ley 446 de 1998.

QUINTA: La parte demandada dará cumplimiento a la sentencia, en los términos de los artículos 176 y 177 del C. C.A.”

Como fundamentos fácticos expuso los siguientes:

“1) El día 14 de julio de 2008, la señora MARÍA GUDELIA DAZA, quien residía en el municipio de Villanueva - Casanare, tomo un bus de la FLOTA LA MACARENA para viajar a la ciudad de Bogotá, donde se realizaría una cirugía en uno de sus ojos.

2) La señora María Gudelia Daza fue acompañada por su hija Durley a la agencia de Flota la Macarena, donde compro el tiquete de viaje, el cual tomo a tempranas horas de la mañana, y desde ese momento sus hijos en Villanueva y en Bogotá, estuvieron en constante comunicación con ella.

3) El señor Justo Figueredo se comunicó con la señora María unas 3 veces aproximadamente, y al encontrarse en el terminal de Bogotá para recogerla a su señora madre, realizo una última llamada, más o menos a las 7 o 8 de la de la mañana, en la cual se escuchó un fuerte ruido y una palabra de queja de la señora Maria Daza, cortándose en ese instante la

llamada, por lo que inmediatamente se dirigió al cubículo de la empresa, donde luego de esperar un tiempo, le informaron que había acaecido un derrumbe en la vía Villavicencio Bogotá, y que no se sabía nada del bus en el que se transportaba la señora María.

4) El señor Justo informo lo sucedido a sus hermanos, Elías y Anderson Figueredo, manifestándoles que trato de comunicarse con su mamá, pero que no le contestaba el celular, presintiendo lo peor.

5) Los señores Justo y Elías, fueron en busca de su madre, llegando hasta el inicio del derrumbe, en el kilómetro 47 a 48 de jurisdicción del municipio de Quetame, donde se les impidió el paso, pero al manifestarles a los uniformados que su madre venía en un bus de Flota la Macarena, uno de ellos procedió a mostrarles un celular e indagarles si lo reconocían; efectivamente era de la señora María, y es así como procedieron a solicitarles reconocieran el cuerpo de su madre a través de fotos. Según los uniformados, ella falleció de manera instantánea, dentro del bus, al recibir en la cabeza un golpe fatal de una roca que se deslizo con el derrumbe, el cual sepultó el bus en el que ella se transportaba.

6) La carretera Villavicencio- Bogotá, pertenece a **LA NACIÓN**, quien, por lo tanto, tiene la obligación de mantenerla, adecuarla, rectificarla, etc., a través de las entidades encargadas para cumplir con esta misión como son **EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS (INVIAS), INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES (INCO), y la CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES (COVIANDES)**, concesionaria de la vía en mención.

7) La empresa **FLOTA LA MACARENA S.A.**, según versiones dadas, tendría responsabilidad en los hechos enunciados, ya que probablemente la imprudencia del conductor del vehículo en el que se transportaba la señora María Daza, ocasionó el insuceso descrito.

8) Las entidades demandadas, para cuando se construyó el carretable, ignoraron los estudios geológicos y de suelos elaborados que establecían los parámetros y condiciones que el terreno presentaba para la construcción de la vía, que garantizaran la mayor estabilidad y seguridad de la misma. Procediendo a su construcción y dejando de canto la utilización que para el futuro soportaría, sin tener en cuenta que algunos sectores del tramo eran supremamente inestables, ni se previó o tomaron las medidas de prevención y mantenimiento tendiente a evitar fracturas, deslizamientos, caída de la banca o desprendimiento de piedras del talud. En efecto, **no se tomaron medidas efectivas y conducentes a prevenir hechos derivados de la inestabilidad del suelo dentro del tramo de la vía Villavicencio - Bogotá, jurisdicción del municipio de Quetame.**

9) Esta era la vía obligada y habitual para los transportadores, y era común en este tramo, tener que soportar los retenes o cierres de la vía por la caída de piedra del talud o los derrumbes de tierra sobre la banca, especialmente en época de invierno, lo que colocaba en riesgo la vida de quienes utilizaban esta.

10) Prueba de ello, es que durante la etapa de lluvias del primer periodo de 2008, debido a la inestabilidad del suelo, ocurrió un derrumbe que

obligó a cerrar la vía Villavicencio - Bogotá en la jurisdicción del municipio de Quetáme, para realizar las obras tendientes a habilitar de nuevo su paso, incidente que se ha repetido varias veces.

11) Días después, el invierno era más severo y el día 24 de mayo del 2008, ocurrió un movimiento telúrico que alcanzo 5,5 grados en la escala abierta de Richterde, junto con varias réplicas de menor intensidad, que como ya se dijo por la inestabilidad del suelo, propiciaba un futuro desastre en la vía, y las entidades demandadas no suspendieron el tránsito de vehículos y personas, no instalaron señales que alertaran a los viajeros sobre el peligro, no tomaron las medidas pertinentes para evitar un desastre. Esta omisión por parte del estado, representado por las entidades demandadas, causo que el Bus en el que se transportaba la señora María Gudelia Figueredo fuera sorprendido por un alud de piedra, ocasionando la muerte de esta, porque ninguna autoridad advirtió sobre este hecho, el cual era previsible por los acontecimientos invernales y telúricos que atacaron la zona días antes de que ocurriera el derrumbe que segó la vida de la señora María Daza, dejando al azar y en riesgo latente la vida de los ciudadanos que transitan por esta vía, y cuya protección es fin y deber del estado tal y como lo establece nuestra constitución.

12) El accidente se sucedió debido a la falta de prevención del desastre, que era técnicamente previsible, pues desde tiempo atrás, como ya se dijo habían acaecido desastres similares, y el riesgo aumento por el movimiento telúrico ocurrido días antes del derrumbe, sin que las entidades responsables de la vía realizaran actos efectivos para evitar una tragedia, procediendo de manera inmediata a adelantar trabajos para levantar un muro de contención que detuviera los derrumbes o aludes de piedras y proceder al cierre de la vía, hasta que el tránsito en la misma no fuera un peligro o un riesgo para la vida de los ciudadanos, y así se hubiera podido evitar el desastre ocurrido el pasado 14 de julio de los corrientes, en el que fallecieron 4 personas, entre ellas la señora María Gudelia Daza. Razón por la cual desde esa fecha la administración planteo la solución de habilitar una vía alterna al llano y así evitar futuros accidentes o desastres.

13) Como resultado del accidente ocurrido en el kilómetro 47.700 de la vía Villavicencio- Casanare, Jurisdicción del Municipio de Quetáme, en el que fallecieron cuatro personas, se inició investigación preliminar en la Fiscalía Local del municipio de Cáqueza, proceso en el cual se encuentran los pormenores del accidente.

14) En consecuencia, el daño, es decir la muerte de la víctima, resulta casualmente relacionada con la falla del Estado, como se probará debidamente en el proceso, aunado a las diligencias de necropsia, levantamiento del cadáver y demás pruebas que se alleguen al expediente.

15) La señora María Gudelia Daza, al momento de ocurrir su fallecimiento, contaba con sesenta y nueve (69) años de edad, residía en el municipio de Villanueva - Casanare, su estado civil era viuda del señor Argemiro Figueredo con quien engendro nueve hijos, todos mayores de edad, y se dedicaba a la explotación de ganado, venta de leche y

siembra, de donde generaban sus ingresos que ascendían aproximadamente a la suma de setecientos mil pesos (\$700.000) mensuales.

16) La víctima convivía con sus hijos Argemiro y Durley Figueredo, y sus nietos Paula Castañeda y Felipe Quebedo, quienes dependían económicamente de ella.

17) El señor Argemiro Figueredo es una persona minusválida, la cual estaba bajo el cuidado de su madre, la señora María Daza, quien le ayudaba a realizar las actividades esenciales que en su estado no podía realizar, como asearlo, llevarlo al baño, vestirlo, etc., labores propias de una enfermera, además de proporcionarle lo necesario para su subsistencia.

18) La señora Durley Figueredo como la menor de la familia, se dedicó a colaborar a su madre en los oficios del hogar y hacerle compañía junto con su hijo Felipe, quien fue criado por su abuela desde su nacimiento.

19) La menor Paula Castañeda, desde muy temprana edad, estuvo a cargo de su abuela, la señora Maria Daza, quien asumió la responsabilidad de su custodia y cuidado, como si fuera su madre, pues por razones personales de sus padres decidieron que ella se haría cargo de la menor y supliría sus necesidades.

20) Los menores Lina María y Juan Diego Figueredo Vallejo, desde su nacimiento convivieron cerca de su abuela, ya que su casa estaba ubicada al lado de la casa de su abuela, razón por la cual ellos permanecían la mayoría del tiempo con ella, quien los consentía, cuidaba y ayudaba en su crianza, lo que generó un fuerte lazo afectivo con sus nietos, causándoles un gran dolor y desconsuelo la pérdida de su abuelita.

21) Con sus hijos la relación era igualmente estrecha y amorosa, pues aquellos que se que se encontraban cerca la visitaban constantemente o ella los visitaba; los que los que vivían lejos, viajaban una o dos veces por mes para verla y ella igualmente lo hacía. Siempre estuvieron pendientes de la salud de su madre, de cuidarla como ella lo hizo con ellos cuando eran unos niños, y aun como mayores, porque ella jamás dejó de tratarlos como sus niños.

22) El grupo familiar de la señora María Daza, se había caracterizado en la región por la convivencia, el amor, el afecto, la mutua ayuda y la solidaridad, valores que se vieron seriamente afectados con motivo de la muerte injusta de su madre y abuela.

23) La muerte de la señora MARÍA GUDELIA DAZA, causó a todos los demandantes perjuicios morales, traducidos el dolor y la aflicción de la pérdida de un ser querido, producto de la desidia y negligencia de la administración, y quienes se han visto perjudicados considerablemente, pues se han lesionado sus intereses familiares. Por tanto, procede indemnización o reparación de perjuicios materiales [daño directo -daño emergente y daño indirecto- lucro cesante) y morales (subjetivos o petium doloris y objetivados), unos y otros actuales y futuros, que resultan de la

irreparable pérdida de su madre y abuela, que los ha sumido en profundo dolor y aflicción.

24) A los señores Argemiro y Durley Figueredo, y los menores Felipe Quebedo y Paula Castañeda, se les causaron perjuicios patrimoniales (lucro cesante) derivados de lo que dejaron de percibir por la muerte de la señora María Daza, de quien dependían económicamente. Pues además de las necesidades económicas que la pérdida de la señora María Daza les causó, se tuvo que contratar una persona para que asumiera el cuidado del señor Argemiro Figueredo.

25) La indemnización de los perjuicios causados a favor de los demandantes, en su condición de hijos y nietos de la víctima, se encuentra debidamente probada y se determinará en el correspondiente acápite.

26) Los demandantes, obrando en nombre propio y en representación de sus menores hijos Felipe Quebedo, Paula Castañeda, Lina María y Juan Diego Figueredo Vallejo, me ha conferido poder especial para el ejercicio de la presente acción.”

2. FUNDAMENTOS DE DERECHO

“Artículos 10,20,50,60,11,13,25,29,85,90,93 y 277 de la Constitución Política; artículos 86,206 a 214 del Código Contencioso Administrativo, modificado por el decreto 2304 de 1989 artículos 45 a 52; Artículos 4 y 8 de la ley 153 de 1987; artículos 1613 y ss y 2344 del Código Civil; artículos 101,111, 112, 113 de la ley 769 de 2002- Código Nacional de Tránsito, y demás normas concordantes.”

FUNDAMENTOS DE DERECHO DE LAS PRETENSIONES

Con la culpa, anónima de la administración se quebrantaron las siguientes disposiciones constitucionales y legales:

Artículos 2 y 90 de la Constitución Nacional. Los entes públicos demandados incurrieron en responsabilidad de tipo indirecto que se evidencia en la falla del servicio, en doble aspecto: primero, por cuanto la administración dejó al azar la ocurrencia del derrumbe, ya que el mismo era previsible, y aun así no se tomaron las medidas necesarias para evitar una tragedia como efectivamente ocurrió. Y segundo, porque la ocurrencia del hecho era totalmente previsible y evitable, pues los acontecimientos anteriores a lo ocurrido, tales como la ola invernal en el primer periodo del año y el sismo ocurrido en el mes de mayo, era una alerta de la ocurrencia de un desastre que pondría en peligro la vida de los ciudadanos que transitan por la vía Villavicencio- Bogotá.

En el presente caso se presentó lo que la doctrina ha llamado “previsibilidad de lo previsible”, al permitirse el tránsito de vehículos por la vía Villavicencio-Bogotá, en el tramo de jurisdicción de Quetáme, sin medidas de seguridad suficientes que garantizaran la tranquilidad de quienes transitaban por ella, sin que los demandados actuaran como debía hacerlo, acaeciendo una falla del ente estatal (...) el daño sufrido por la señora María Gudelia Daza fue causado por una falla de la administración, ya que la vía está a cargo del Estado, quien

debía tomar las medidas tendientes a garantizar la seguridad y la integridad de las personas que transitaban por esta, más cuando un desastre como el acaecido, era previsible por el estado; vulnerándose así los derechos de la occisa, al no protegerla en su vida, e incumpliendo de esta forma los deberes fundamentales consagrados en la Carta Política. (...)

La forma como ocurrió la muerte de la señora Maria Gudelia Daza y las circunstancias de ésta, ubica la responsabilidad, al configurarse los siguientes elementos axiomáticos:

a) El hecho generador de la falla del servicio de la administración, plenamente establecido con los argumentos que anteceden.

b) El daño cierto, la muerte de la víctima, que implicó la lesión del bien de la vida...

c) La relación de causalidad entre la falla del ente público y el daño cierto.

(...)

*En material de responsabilidad del Estado, el asunto que nos ocupa es enteramente manejable desde la perspectiva de los regímenes de responsabilidad conocidos como de la **falla en el servicio y del Daño Antijurídico**, conforme a los cuales se puede afirmar que estamos en presencia de un daño antijurídico imputable a la demandada, y por tal motivo configurador de una responsabilidad extracontractual que da lugar a la indemnización de las personas que han sufrido perjuicio ... En el caso que nos ocupa, la administración no cumplió con la obligación de garantizar y salvaguardar la integridad de la señora María Daza, por cuanto permitió el tránsito de vehículos por el tramo de jurisdicción del municipio de Quetáme de la vía Villavicencio – Bogotá, pese a existir la amenaza y la seguridad de la ocurrencia de un derrumbe o desastre similar en la vía, como consecuencia del duro invierno y del sismo ocurrido mes y medio antes. Es obvio que si no hubiere mediado esta omisión o negligencia, la de impedir el paso de vehículos por este tramo, no se habría presentado la muerte de la señora María Daza.*

Creemos que con los hechos de la demanda hemos vinculado suficientes elementos para afirmar que las lesiones que ocasionaron el deceso de María Gudelia Daza, fueron consecuencia directa de una falla en el servicio del cuidado, mantenimiento y seguridad de las vías del país.

El Honorable Consejo de Estado en sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera del 20 de septiembre de 2007, expediente 15740, ...expuso frente a hechos similares: "En consideración a que el daño sufrido por los señores Gabriel Díaz Muñoz y Antonio Jaramillo Gil, se produjo como consecuencia de un accidente de tránsito, causado por un derrumbe de tierra en la vía, considera la Sala procedente señalar la jurisprudencia vigente en relación con la imputación de daños al Estado por ese tipo de eventos. De acuerdo con la jurisprudencia de la Sala, el daño originado como consecuencia de un deslizamiento de tierra es imputable al Estado en los eventos en los cuales el hecho se causa por omisión, o defectuosa señalización de las vías públicas, o cuando se produce un deslizamiento intempestivo de tierra el cual exigía la instalación de señales preventivas, o cuando no se realiza la señalización de vías que se encuentren en reparación o en sitios que sean considerados de alto riesgo, o cuando existe omisión por parte de la administración en la ubicación de medidas preventivas que informen la presencia de cambios transitorios en las vías públicas. También ha determinado la Sala que para que se pueda establecer la imputabilidad al Estado por los daños sufridos por las deficiencias u omisiones en la señalización de vías públicas, es indispensable demostrar la

falla en el servicio consistente en la omisión por parte de la administración en el cumplimiento de sus deberes de vigilancia y control respecto de la realización de obras públicas y del tránsito en las vías, con el fin de prevenir los riesgos que con ellos se generen. Por normas que regulan las condiciones y requisitos que deben reunir las señales preventivas en vías públicas con el fin de evitar daños a los transeúntes o conductores que transitan por las mismas." (...)

También ha determinado la Sala que para que se pueda establecer la imputabilidad al Estado por los daños sufridos por las deficiencias u omisiones en la señalización de vías públicas, es indispensable demostrar la falla en el servicio consistente en la omisión por parte de la administración en el cumplimiento de sus deberes de vigilancia y control respecto de la realización de obras públicas y del tránsito en las vías, con el fin de prevenir los riesgos que con ellos se generen. (...)

Por lo tanto, es obligación del Estado cumplir con las disposiciones contenidas en las normas que regulan las condiciones y requisitos que deben reunir las señales preventivas en vías públicas con el fin de evitar daños a los transeúntes o conductores que transitan por las mismas.

En el caso en concreto, es claro para la Sala que el régimen de responsabilidad aplicable en este asunto es de la falla del servicio..."

La tesis del daño antijurídico, ha sido desarrollada ampliamente y con gran precisión por nuestra máxima Corporación de lo Contencioso Administrativo en reiteradas providencias, pero que en extenso se plasmó en la sentencia de Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera del 1 de octubre de 1992, expediente 758 (...):

También se puede dilucidar dentro de los hechos que causaron la muerte de la señora María Daza, la existencia de responsabilidad de la empresa Flota la Macarena, pues la imprudencia del conductor que manejaba el vehículo de placas SWO-794, tuvo injerencia en el resultado dañoso que hoy lamentamos, ya que versiones de los ocupantes del vehículo revelan que el conductor del mismo tenía la intención de llegar a su destino como fuere, aun evidenciando el riesgo que generaba el estado de la vía y pese a esto, continuo su trayecto. Por las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos narrados, por las especiales obligaciones de la parte demandada para con todas las personas que transitan por las vías del país y por las razones jurídicas que hemos expresado, es claro que incumbe al estado la responsabilidad administrativa por el fallecimiento de María Gudelia Daza, y se obliga a indemnizar de manera integral a todos los afectados moral y materialmente con su muerte."

3. DEMANDADA – INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

Se opone a la totalidad de las pretensiones propuestas y solicita condenar en costas a los demandantes.

3.1. RESPECTO A LA SITUACIÓN FÁCTICA PRESENTADA EN LA DEMANDA:

A LOS HECHOS 1, 2, 3 y 4: No le constan.

AL HECHO 5: No le consta. Esta entidad no era la encargada de la operación y mantenimiento de la vía Bogotá - Villavicencio para la fecha de los hechos, de conformidad con la Resolución No. 3187 de 1 de septiembre de 2003 y el Acta No. 49 de 30 de diciembre de 2005. Tampoco era competente para intervenir la vía, bajo ningún aspecto, de acuerdo con lo dispuesto por el Decreto 2056 de 2003, por tratarse de una vía concesionada, y haber sido entregada al Instituto Nacional de Concesiones -INCO-, quien a su vez, la había entregado al Concesionario Vial de Los Andes –COVIANDES SA.

Dentro de las funciones establecidas en el Decreto 2056 de 2003 para el INVIAS no está la de controlar el tráfico vehicular, pues dicha actividad es desplegada por el operador vial, la Policía de Carreteras o la autoridad delegada para tal fin, conforme al artículo 3 del Código Nacional de Tránsito; para el caso bajo estudio dicha función no había sido delegada al INVIAS para la época de los hechos.

AL HECHO 6: Es parcialmente cierto; en efecto, el INVIAS en algún momento tuvo a su cargo la vía Bogotá - Villavicencio, no obstante, dicha entidad suscribió el Contrato No. 444 con COVIANDES- el 2 de agosto de 1994 cuyo objeto era: *"Realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, la operación del sector Santafé de Bogotá – Puente Real (Km. 25+500) y el mantenimiento y operación del sector Puente real (Km. 25+500) - Villavicencio"*, sin embargo, dicho contrato fue cedido y subrogado al INCO mediante Resolución No. 3187 de 1 de septiembre de 2003, en virtud de lo dispuesto por el Decreto 1800 de 23 de junio de 2003, toda vez que el objeto del mismo versaba sobre una vía concesionada:

"ARTÍCULO 2. OBJETO. El Instituto Nacional de Concesiones, Inco, tendrá por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.

ARTÍCULO 3. FUNCIONES GENERALES. Son funciones generales del Instituto Nacional de Concesiones, Inco:

(..)

3.17 Coordinar con el Instituto Nacional de Vías - INVIAS la entrega mediante acto administrativo de la infraestructura de transporte, en desarrollo de contratos de concesión."

Dado lo anterior, el INVIAS carecía de competencia funcional para seguir siendo parte del referido contrato, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 2056 del 24 de julio de 2003:

*"Artículo 1. Objeto del Instituto nacional de Vías. El Instituto nacional de Vías, Invías, tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la **infraestructura no concesionada** de la red vial nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte"*

Por lo expuesto, el INVIAS se vio abocado a entregar la infraestructura vial donde se ejecutaba el contrato de concesión No. 444 de 2 de agosto de 1994, mediante acta No. 001 de 13 de noviembre de 2003 se hizo entrega material del contrato al INCO.

AL HECHO 7: No le consta. Causa gran extrañeza que el conductor del vehículo de servicio público, quien se supone conocedor de la vía y de sus potenciales riesgos, luego de diversos movimientos telúricos, decida permanecer detenido ante el cierre de la carretera por derrumbes y deslizamientos, y no prefiera regresar a su lugar de origen para evitar poner en peligro a sus pasajeros.

AL HECHO 8: No le consta al INVIAS. El deslizamiento que ocasionó la caída de piedras sobre el vehículo de Flota La Macarena, fue producto de un hecho de la naturaleza, es un caso fortuito.

A LOS HECHOS 9 Y 10: No le consta al INVIAS; toda vez que esta entidad no era la encargada de la operación y mantenimiento de la vía Bogotá - Villavicencio para la fecha de los hechos, de conformidad con la Resolución No. 3187 de 1 de septiembre de 2003 y el Acta No 20 del 20 de diciembre de 2005.

AL HECHO 11: No le consta al INVIAS, pues al no tener a su cargo la infraestructura vial denominada Bogotá - Villavicencio, no le era posible obtener reporte alguno de las actividades y hechos allí ocurridos; de esta manera, el INVIAS carecía de competencia para la vigilancia, operación y mantenimiento de la vía, razón por la cual, no se encontraba ejecutando contrato alguno que le permitiese conocer en detalle los hechos planteados en la demanda.

AL HECHO 12: No le consta al INVIAS, dado que, para la época de los hechos dicha entidad carecía de competencia para la vigilancia, operación y mantenimiento de la vía.

AL HECHO 13: No le consta al INVIAS, no obstante, el demandante aporta copia de la certificación expedida por la Fiscalía General de la Nación, en donde se hace referencia a una investigación de oficio por la muerte de la señora María Daza.

AL HECHO 14: No es cierto, pues el INVIAS, al haber cedido y subrogado el contrato de Concesión No. 444 de 1994, perdió toda competencia funcional para la operación y mantenimiento de la vía.

AL HECHO 15: No le consta al INVIAS, es una manifestación de los demandantes, sin respaldo probatorio.

AL HECHO 16: No le consta al INVIAS, es una manifestación de los demandantes, sin respaldo probatorio.

AL HECHO 17: No le consta al INVIAS, es una manifestación de los demandantes, sin respaldo probatorio.

AL HECHO 18: No le consta al INVIAS, no obstante, no son claras las razones por las cuales la señora María Daza era quien ostentaba la crianza del menor Felipe Quebedo y no su madre, señora Durley Figueredo.

AL HECHO 19: No le consta al INVIAS, no obra prueba en el expediente donde se evidencie que, efectivamente, los señores Luis Uriel Castañeda Beltrán y Bianery Figueredo Daza, padres de la menor Paula Zulavi Castañeda Figueredo, hubiesen delegado la crianza de su hija a la señora María Daza (q.e.p.d).

AL HECHO 20: No le consta al INVIAS, es una manifestación de los demandantes, sin respaldo probatorio.

A LOS HECHOS 21 Y 22: No le consta al INVIAS, es una manifestación de los demandantes, las cuales deberán ser plenamente probadas durante el proceso.

AL HECHO 23: No le consta al INVIAS. No es dable endilgar "negligencia y desidia" esta entidad, pues no tenía a su cargo la vía que de Bogotá D.C. conduce a Villavicencio, lugar donde presuntamente ocurrieron los hechos.

AL HECHO 24: No le consta al INVIAS, es una manifestación de los demandantes, sin respaldo probatorio.

AL HECHO 25: No es cierto, pues dentro del expediente no obra prueba alguna sobre los ingresos que, efectivamente, percibía la señora María Gudelia Daza (q.e.p.d.), ni de las actividades económicas que desarrollaba, como tampoco de algún de tipo de pensión de vejez que ostentaba al momento de fallecer, ni afiliación a un sistema de salud o algún otro tipo de documento que pueda evidenciar con certeza los ingresos que presuntamente percibía la señora Daza de Figueredo.

AL HECHO 26: No le consta al INVIAS, no obstante, es importante resaltar que no obra en el expediente el certificado de registro civil de nacimiento del señor José Elías Figueredo Daza.

3.2. ARGUMENTOS DE DEFENSA:

El concepto de violación esgrimido por el demandante se circunscribe al régimen de responsabilidad subjetivo por falla del servicio, cargo que no tiene vocación de prosperidad en lo que atañe al INVIAS, por las siguientes razones:

El Instituto Nacional de Vías suscribió, el 2 de agosto de 1994, el Contrato No. 444 con la sociedad Concesionaria Vial de los Andes -COVIANDES- cuyo objeto era *"Realizar por el sistema de concesión los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, la operación del sector Santafé de Bogotá - Puente Real (Km. 25+500) y el mantenimiento y operación del Sector Puente real (Km. 25+500) - Villavicencio"*, sin embargo, el mismo fue cedido y subrogado al Instituto Nacional de Concesiones -INCO- mediante Resolución No. 3187 de 1 de septiembre de 2003, en virtud de lo dispuesto por el Decreto 1800 de 23 de junio de 2003, toda vez que el objeto del mismo versaba sobre una vía concesionada:

ARTICULO 2. OBJETO. El Instituto Nacional de Concesiones, Inco, tendrá por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las

concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.

ARTICULO 3. FUNCIONES GENERALES. Son funciones generales del Instituto Nacional de Concesiones, Inco: (...)

3.17 Coordinar con el Instituto Nacional de Vías - INVIAS la entrega mediante acto administrativo de la infraestructura de transporte, en desarrollo de contratos de concesión." (Negrillas fuera de texto).

Dado lo anterior, el Instituto Nacional de Vías carecía de competencia funcional para seguir siendo parte dentro del referido contrato, de acuerdo con lo establecido por el Decreto 2056 de 24 de julio de 2003:

*"Artículo 1. Objeto del Instituto Nacional de Vías. El Instituto Nacional de Vías, Invias, tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la **infraestructura no concesionada** de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte." (Negrillas fuera de texto).*

Por lo expuesto, el Instituto Nacional de Vías se vio abocado a entregar la infraestructura vial donde se ejecutaba el Contrato de Concesión No. 444 de 2 de agosto de 1994, mediante Resolución No. 3187 de 1 de septiembre de 2003, razón por la cual, mediante Acta No. 001 de 13 de noviembre de 2003, se hizo entrega material del contrato al INCO, por lo que, se desconoce si dicho acuerdo contractual se encontraba vigente para el 14 de julio de 2008. Por lo expuesto resulta evidente que el INVIAS no tenía a su cargo la guarda y égida de la vía que de Bogotá D.C. conduce a Villavicencio, por lo que le era imposible preveer los presuntos daños generados a los demandantes.

3.2.1. INEXISTENCIA DE FALLA DEL SERVICIO POR PARTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS

El INVIAS, al haber cedido y subrogado el contrato de Concesión No. 444 de 1994, perdió toda competencia funcional para la operación y mantenimiento de la vía, así:

3.2.2. CESIÓN Y SUBROGACIÓN DEL CONTRATO No. 444 DE 1994 AL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES:

El Decreto 1800 de 2003, en su artículo 3 estableció dentro de las funciones del naciente INCO, recibir la infraestructura de transporte que para entonces se encontraba a cargo del INVIAS.

"ARTÍCULO 3. FUNCIONES GENERALES. Son funciones generales del Instituto Nacional de Concesiones, INCO: (...)

3.17 Coordinar con el Instituto Nacional de Vías - INVIAS la entrega mediante acto administrativo de la infraestructura de transporte, en desarrollo de contratos de concesión.".

Como consecuencia de lo anterior, la misma normativa determinó el procedimiento jurídico para hacer dicha transferencia, mediante las figuras de cesión y subrogación contractual:

ARTÍCULO 18. SUBROGACIÓN O CESIÓN DE CONTRATOS. Al entrar en vigencia el presente decreto, el Ministerio de Transporte, la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías en liquidación, el Instituto Nacional de Vías, Invías, y las demás entidades del sector transporte, con excepción de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, Aerocivil, subrogarán o cederán según el caso al INCO, a título gratuito, los convenios y contratos vigentes relacionados con el cumplimiento de la misión institucional".

En cumplimiento de lo expuesto, a través de Resolución No. 3187 de 1 de septiembre de 2003, el INVIAS cedió y subrogó el contrato No. 444 de 1994 al INCO.

Se expone – por parte del INVIAS - un recuento de los hechos que rodearon la cesión, subrogación y entrega del contrato No.444 de 1994 al INCO:

La vía Bogotá - Villavicencio, fue dividida en seis (6) tramos así:

Tramo 1. Salida de Bogotá, desde el CAI de Yomasa hasta el inicio de la carretera propiamente dicha.

Tramo 2. Inicia en el KO y termina el K10+500 en el Distrito Capital de Bogotá y en el municipio de Chipaque.

Tramo 3. Inicia en el K10+500 y termina en el K25+500 donde inicia la Variante de Cáqueza. Se encuentra localizado en los municipios de Chipaque y Cáqueza, departamento de Cundinamarca.

Tramo 4. Inicia en el K25+500 y termina aproximadamente en el K35+500 sin una referencia especial y que corresponde a la denominada como Variante de Cáqueza.

Tramo 5. Inicia en el K35+500 y termina en el K70+647. Se encuentra localizado en los municipios de Cáqueza, Guayabetal y Villavicencio.

Tramo 6. Inicia en el K70+647 y termina en el K86+100. Se encuentra localizado en los municipios de Villavicencio

Para la época de entrega de la vía al INCO, existían algunas deficiencias técnicas en los tramos 4 y 5 de la misma, razón por la cual, el INVIAS desplegaba obras de adecuación hasta el 30 de diciembre de 2005, cuando fueron entregados de forma definitiva a la concesionaria a través del acta No. 49 de 30 de diciembre de 2005.

Mediante Acta de Acuerdo N° 11 de 3 de diciembre de 1998, el Concesionario recibió, provisionalmente, el tramo 5, desde el 1 de enero de 1999 para su operación y mantenimiento, y posteriormente a través del Acta de Acuerdo N° 30 recibió provisionalmente el tramo 4, respecto de los cuales COVIANDES S. A. ha venido operando y ejecutando labores de mantenimiento rutinario con el objeto de mantener la prestación del servicio y evitar inconvenientes en el desarrollo del contrato de concesión.

Luego de gestionarse la asignación de recursos por parte del INVIAS y el INCO, se pudo establecer que el presupuesto de estas entidades para los años 2005 y 2006 resultaba insuficiente para ejecutar la totalidad de los estudios y obras requeridas para la adecuación de los tramos 4 y 5 a

efectos de hacer su entrega definitiva al Concesionario, circunstancia que motivó la intervención del Ministerio de Transporte con el objeto de solucionar esta dificultad, luego de varias reuniones con funcionarios de los dos Institutos y del Ministerio de Transporte, llegando a la conclusión que el Concesionario podría ejecutar las obras de alistamiento para los tramos 4 y 5, que serían definidas conjuntamente por el INVIAS y el INCO de acuerdo con las disponibilidades presupuestales de las vigencias 2005 y 2006, razón por la cual el 24 de noviembre de 2005 las partes suscribieron el acta de compromiso para la entrega y recibo de dichos tramos.

Finalmente, mediante Acta No. 49 de 30 de diciembre de 2005, el INVIAS firmando sin competencia para asuntos de la concesión y sólo con efectos relacionados con la entrega de la vía y sus anexos, hizo entrega definitiva al INCO de los tramos 4 y 5 de la carretera Bogotá- Villavicencio (Pr 25+500 - Puente Téllez Pr 38+300 - Caño Seco Pr 70+000).

En dicha Acta se establecieron entre otros, los siguientes acuerdos:

PRIMERO: Con la firma de la presente acta, el INVIAS le entrega al INCO, en su calidad de administrador del contrato de concesión 444 de 1994, los tramos 4 (Puente Real (PR25+500) - Puente Téllez (PR38+300)) y 5 (Puente Téllez (PR36+300) - Cano Seco (PR70+600)) de la carretera Bogotá - Villavicencio éste, a su vez, los entregó al CONCESIONARIO, en el estado en que se encuentran de conformidad con los estudios detallados en el Anexo No. 1 y el video del estado de la vía - Anexo No 2 que forman parte del presente documento, para que el Concesionario se encargue de las actividades de alistamiento, operación y mantenimiento, en los términos y condiciones que se convienen en la presente acta.

SEGUNDO: Como consecuencia de lo anterior, EL CONCESIONARIO recibe del INCO los mencionados tramos 4 y 5 para ejecutar las obras de alistamiento y continuar con su operación y mantenimiento en los términos del presente documento de acuerdo.
(...)

OCTAVO: Las partes convienen en que, a partir de febrero de 2006, el INVIAS incluirá dentro de su plan de seguros el Seguro de vehículos a que hace referencia el numeral 21 del Reglamento para la operación de la carretera Bogotá - Villavicencio anexo al contrato de concesión 444 de 1994. No obstante, lo anterior, EL CONCESIONARIO será el encargado de tramitar todas las reclamaciones de seguros ante la compañía aseguradora.
(...)

NOVENO: OBLIGACIONES A CARGO DEL INVIAS: En relación con los tramos materia de la presente acta, de los cuales hace entrega el INVIAS deberá:

1. Cumplir con la implementación de los Planes de Manejo Ambiental en los tramos 4 y 5 impuesta en las licencias

ambientales otorgadas por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

2. Tramitar y gestionar ante el ministerio de Ambiente, vivienda y Desarrollo Territorial el cierre y archivo de los expedientes correspondientes a las licencias ambientales de los tramos 4 y 5.

3. PREDIAL

a) Presentar al INCO en el término no mayor de seis meses, a partir de la firma del presente documento, un diagnóstico de las situaciones prediales pendientes de resolver en los Tramos 4 y 5, tales como demandas, procesos de enajenación sin concluir, reclamaciones y el estado actual del corredor vial, consignando las acciones pendientes de ejecutar y aquellas requeridas para su solución definitiva o la conclusión de los procesos. Dicho diagnóstico debe soportarse con los documentos y/o carpetas del caso; b) Gestionar las soluciones a cada una de la problemática predial identificada en el diagnóstico del literal a).

4. A partir de la suscripción de la presente acta, con el fin de preservar la seguridad de los usuarios, y garantizar la eficiencia y continuidad en la prestación del servicio público del transporte terrestre, para la ejecución de obras a su cargo, el INVAS exigirá a sus contratistas el cumplimiento de la resolución 063 de octubre 8 de 2003 del Instituto Nacional de Concesiones - INCO (...)"

Por todo lo anterior resulta forzoso concluir que el Instituto Nacional de Vías quedó vinculado con los tramos 4 y 5 de la carretera Bogotá Villavicencio, exclusivamente, en lo que atañe a las pólizas de seguro de responsabilidad extracontractual, de conformidad con el numeral 21 del Anexo al Contrato No. 444 de 1994 (...)

En el caso que nos ocupa, salta a la vista que, por mandato legal, y en virtud de la Resolución No. 3187 de 2003, el INCO asumió la posición contractual que antes ostentaba el INVIAS, por lo tanto, resulta forzoso concluir que el INVIAS al ceder y subrogar el Contrato No. 444 de 1994, entregó sus obligaciones de vigilancia, control y/o supervisión de dicho contrato al INCO, por consiguiente, INVIAS carecía de toda competencia sobre la operación y mantenimiento de la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio, razón por la cual no podía prever deslizamientos, derrumbes o caída de rocas sobre tal tramo, ni tampoco mitigar u operar planes de contingencia una vez ocurridos los mismos (trae a colación la siguiente cita: Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia de 2 de noviembre de 2006, M.P. Dr. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo, Exp. 66001-23-31-000-2003-00492-01(AP).

3.2.3. OBLIGACIONES EN CABEZA DEL INVIAS FRENTE A LOS HECHOS FUNDAMENTO DE LA DEMANDA:

De la simple lectura del Acta No. 49 de 2005, se observa que las obligaciones en cabeza del INVIAS, en lo que atañe a los deslizamientos, derrumbes y/o caída de piedras, se circunscribían a la inclusión de una

póliza de seguro que amparara dichos riesgos, obligación que fue cumplida a cabalidad. Contrario a las afirmaciones de los demandantes, el INVIAS no ha caído en conductas omisivas por la que puedan endilgarle responsabilidad alguna en los hechos acaecidos por falla en el servicio.

3.2.4. AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL INVIAS FRENTE AL MANEJO DEL TRÁFICO AUTOMOTOR SOBRE LA VÍA EL DÍA DE LOS HECHOS:

No estaba en manos del INVIAS el manejo del tráfico vehicular ante la presunta situación de riesgo que se vivía el 14 de julio de 2008.

3.2.5. AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL INVIAS FRENTE A LA PREVENCIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE LA VÍA BOGOTÁ – VILLAVICENCIO DURANTE EL AÑO 2008:

Al tratarse de una vía concesionada, cuya infraestructura y contrato fueron en su orden entregados, cedidos y subrogados al INCO, no le correspondía al INVIAS la función de señalización de la vía, de conformidad con las funciones establecidas mediante el Decreto 2056 de 2003.

3.2.6. RESPONSABILIDAD DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS -INVIAS- FRENTE A CAÍDA DE ROCA EN LAS VÍAS NACIONALES: IMPOSIBILIDAD DE PREVENIR EL EVENTO.

El INVIAS no contaba con la capacidad legal ni contractual de señalizar la vía, obligación que recaía en el concesionario, de conformidad con el contrato No.444 de 1994. El INVIAS una vez cedió y subrogó al INCO el contrato No. 444 de 21994, cuyo objeto recaía sobre el mantenimiento y operación de la vía Bogotá - Cáqueza - Villavicencio, no podía prever los derrumbes y/o deslizamientos que allí se generaban, ni mucho menos concebir medidas preventivas o correctivas en atención a los mismos.

3.2.7. INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL:

3.2.7.1. CESIÓN Y SUBROGACIÓN DEL CONTRATO No. 444 de 1994

En atención a los indiscutibles efectos de la cesión y subrogación del Contrato No. 444 de 1994 tratados en precedencia, y de los hechos relatados por la parte demandante en el plenario, resulta evidente que el INVIAS no ordenó la apertura de la vía, ni mucho menos decidió ponerla en servicio luego del sismo ocurrido con anterioridad al accidente, es decir, no tuvo injerencia alguna en las decisiones, planes de contingencia y/o medidas preventivas tomadas por el operador de la vía en razón a los movimientos telúricos, razón por la cual no puede imputársele responsabilidad alguna, rompiéndose así el nexo de causalidad entre el daño sufrido por los demandantes y la responsabilidad del INVIAS en la generación del mismo.

3.2.8. INEXISTENCIA DE CAUSAL GENERADORA DEL DAÑO IMPUTABLE AL INVIAS.

De acuerdo con el artículo octavo del Acta No. 49 de 2005, el INVIAS se comprometió única y exclusivamente a la toma de una póliza de seguros de conformidad con el contrato No. 444 de 1994, obligación que ha sido cumplida a cabalidad, esto, en momento alguno sugiere la responsabilidad de dicho ente en lo que respecta a la caída de rocas o deslizamientos que pudieron generar los presuntos perjuicios deprecados por los accionantes, es más, en ninguna de las obligaciones asumidas por el Instituto se encuentra la de efectuar cierres en la vía en caso de derrumbes, situación señalada por los libelistas como generadora del daño, en razón a que la operación de la vía fue transferida al Concesionario a través del pluricitado contrato, que a su vez fue cedido y subrogado al Instituto Nacional de Concesiones -INCO-

3.2.9. CAUSALIDAD DEL DAÑO: HECHO DE LA NATURALEZA

El deslizamiento que ocasionó la caída de piedras sobre el vehículo en el cual, presuntamente, viajaba la señora María Gudelia Daza de Figueredo, fue producto de un hecho de la naturaleza, pues ciertamente, dicho acontecimiento no fue generado por la mano humana, situación que de inmediato rompe el nexo causal entre el daño y la imputación del mismo, por tratarse de un caso fortuito.

3.2.10. EXCEPCIONES

3.2.11. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA:

El Decreto 1800 del 26 de junio de 2003 creó el INCO, dejando bajo su responsabilidad la red vial concesionada, con tal carácter se encuentra la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio, la cual, comprende el tramo donde presuntamente ocurrieron los hechos materia de litigio.

Con la Resolución No. 3187 de 1 de septiembre de 2003, el INVIAS, en cumplimiento del referido Decreto 1800 de 2003, cedió y subrogó al INCO, a título gratuito, el contrato No. 444 de 2 de agosto de 1994, celebrado con el Concesionario COVIANDES.

Con base en todo lo expuesto, se está ante la imposibilidad de endilgar responsabilidad a quien cedió y subrogó su posición dentro de una relación contractual, pues también se anota, la vía Bogotá - Villavicencio se encontraba bajo responsabilidad del INCO y el Concesionario COVIANDES, por lo que esta excepción está llamada a prosperar.

3.2.12. INEXISTENCIA DE OBLIGACION POR PARTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS.

Esta excepción se desprende, como consecuencia de la falta de legitimidad en la causa por pasiva del INVIAS, por lo que el centro de imputación de responsabilidad presuntamente recaería en el INCO en virtud de la cesión y subrogación del contrato No. 444 de 1994, pues como se explicó, el INVIAS dejó de estar comprometido con el cumplimiento de la prestación objeto del citado contrato.

3.2.13. GENÉRICA:

Con sujeción al artículo 164, inciso 2 del Código Contencioso Administrativo, respetuosamente solicito se decida en la sentencia sobre las excepciones que el fallador encuentre probadas.

3.3. DEMANDADA – FLOTA LA MACARENA S.A.

Se opone a las pretensiones de la demanda y solicita que se condene en costas a la parte demandante. Ninguna omisión se le endilga en la demanda a la Flota la Macarena SA, no existe un señalamiento que suscite un pronunciamiento al respecto.

3.3.1. EN CUANTO A LOS HECHOS SEÑALADOS:

HECHO # 1: No les consta, se estará a lo que se demuestre en el proceso.

HECHO # 2: No le consta, no existe registro de pasajeros para ese bus y viaje.

HECHO #3: No le constan la diversidad de hechos allí relacionados, salvo lo relacionado con los derrumbes. Es necesario aclarar que no ocurrió un solo derrumbe el día de los hechos, en realidad fueron dos los ocurridos es día en la vía, con un intervalo de unos veinte minutos entre uno y otro y una distancia aproximada de 100 a 300 metros entre los derrumbes.

HECHO # 4: No le consta lo allí narrado.

HECHO # 5: No le consta, se estará a lo que se demuestre en el proceso.

Se aclara, que sí le consta la ocurrencia del derrumbe, pues en este suceso salió gravemente afectado el bus de placas SWO 794 daños por los cuales Flota La Macarena S.A., en su condición de empresa afiliadora del bus y Hernando Cubides como propietario de vehículo instauraron proceso de reparación directa que cursa ante el juzgado 35 administrativo de Bogotá bajo el Nro. 2009-223, contra las entidades aquí demandadas a excepción del Ministerio de Transporte.

HECHO # 6: Es cierto, de las entidades relacionadas en este hecho, al menos una concurre a la guarda jurídica de la vía como rectora de la política en materia vial, y las restantes asumieron a no dudarlo la guarda jurídica y material para atender al mantenimiento y a la operación de la vía, así como a la vigilancia e intervención de los taludes de los que se originaban los derrumbes sobre ella. Adicionalmente, COVIANDES S.A., asumió materialmente en varias ocasiones, las cuales no fueron ajenas al día de los hechos, las acciones de cerrar y abrir la vía, luego de remover escombros de derrumbes con sus empleados.

HECHO # 7: Es falso, por cuanto no es posible concebir, al menos racionalmente, que el conductor del Bus hubiese "*causado el insuceso descrito*". Los conductores y sus automotores no causan derrumbes. Los derrumbes o son producto de un hecho de la naturaleza imprevisible e irresistible, o son, como ocurre en el presente caso, hechos previsible, y adicionalmente resistibles, esto último en cuanto a los daños, lo que le era material y jurídicamente exigible a las entidades públicas demandadas y al concesionario de la vía igualmente

demandado, quienes habían asumido el mantenimiento y operación de la vía, así como su vigilancia e intervención y, la de los taludes. Las entidades y el concesionario, conocían desde el 28 de mayo de 2008, la inminente ocurrencia de derrumbes en la vía, sin embargo, permitieron su uso.

El conocimiento anterior a los hechos sobre el peligro y la inminente ocurrencia de un desastre, eran tan evidente entre las entidades públicas demandadas y el concesionario de la vía, que se habían cursado comunicaciones entre estos antes del fatídico 14 de julio de 2008 y posteriormente, pese a ello, permitieron el irresponsable uso de la vía en condiciones de total inseguridad, y por ello asumieron la responsabilidad de los hechos que ocurrieron en ella. Anota que no sólo se presentó lo del 14 de julio de 2008, sino al menos tres incidentes diferentes, que cobraron la vida de nueve personas entre el 24 de mayo y el 14 de julio de 2008.

Omite el demandante advertir que Flota La Macarena S.A., es al igual que las personas que fallecieron en el hecho, una usuaria de la vía, y en esta calidad, confió y asumió el compromiso de transportar personas, con la autorización de los demandados.

Es imposible sin rayar en lo absurdo sostener que los cientos de vehículos que se encontraban en el sitio llegaron al lugar por "imprudencia de los conductores", cuando en realidad llegaron al sitio por la irresponsable permisibilidad en el uso de la carretera por parte de sus guardas jurídicos y materiales. Tampoco es coherente afirmar que los buses que quedaron atrapados en el lugar, sin posibilidad de giro, asumieron una actitud irresponsable.

El argumento de la presunta responsabilidad de Flota la Macarena S.A., que ni siquiera concreta la demanda, entra en lógica contradicción con los hechos 6, 8, 11 y 12, entre otros, en los que la demandante ubica la responsabilidad del derrumbe en las entidades públicas demandadas y el concesionario COVIANDES S.A., por una falla en el servicio, esto es, por falta de previsión en la construcción y mantenimiento de la vía, y además indica, que el bus fue "sorprendido" por el derrumbe.

La falacia de la presunta responsabilidad de Flota la Macarena SA., se basa en "versiones de pasajeros", cuyo señalamiento, identificación o individualización brilla por su ausencia en la demanda, y en las pruebas.

La misma demanda no revela certeza de si hubo o no imprudencia del conductor.

HECHO # 7: No es un hecho que tenga que ver con Flota la Macarena SA., concuerda con la demanda en la afirmación, relativa a que las entidades públicas demandadas y COVIANDES S.A., desde el 28 de mayo de 2008 hasta el día de los hechos, en los roles que les asisten, no tomaron medidas efectivas para evitar la causación de los daños derivados de la muy conocida por ellos, inestabilidad del suelo y de los taludes en el tramo de la vía Villavicencio Bogotá, específicamente, en relación a la ocurrencia diaria de derrumbes, que no podrían catalogarse como "imprevisibles".

HECHO #9: Es cierto, la vía es de obligatorio uso para los transportadores, entre ellos, Flota la Macarena SA. No puede ningún transportador desatender su

utilización, o escoger otra vía en virtud de la sujeción a el trayecto de la ruta concedida por el Estado.

Es precisamente el reconocimiento efectuado por la demandante en este punto, sobre el obligado uso de la vía por parte de Flota la Macarena SA., el que hace incompresible su intención de atribuirle responsabilidad a esta sociedad.

HECHO # 10: Es un hecho que no tiene relación con Flota la Macarena SA., no obstante, entre el 24 de mayo de 2008 y el 14 de julio del mismo año, ocurrieron en la vía más cincuenta derrumbes, y ese conocimiento se adquirió teniendo como fuente la información suministrada por el demandado COVIANDES S.A. (anexa al proceso que cursa ante el Juzgado 35 Administrativo de Bogotá).

HECHO # 11: Es parcialmente cierto. Ocurrió un movimiento telúrico el día 24 de mayo de 2008, en la Zona de Cáqueza, que causó una gran inestabilidad a los taludes sobre la vía, según estudio realizado antes del 14 de julio de 2008 por la Concesionaria COVIANDES S.A. Este único derrumbe es que reviste las características de imprevisibilidad e irresistibilidad, no así los siguientes, lo que permite aseverar que COVIANDES S.A. y las demás entidades públicas demandadas, desde el 24 de mayo de 2008, tuvieron conocimiento sobre la inestabilidad de los taludes, y que tenían certeza del inminente peligro sobre los usuarios de la vía. No se tomaron las medidas adecuadas, ya para evitar los deslizamientos o, para evitar la causación de daños a los usuarios.

Una de esas medidas era sin duda lograr por parte la autoridad competente la suspensión del tránsito o, su desviación por otra vía, mientras no desapareciera el inminente peligro.

HECHO # 12: Es cierto. El resultado dañoso del día 14 de julio de 2008 fue causado por negligencia atribuible a las entidades públicas demandadas y al Concesionario vial; por falta de acción, en la toma de medidas conducentes y efectivas y no de cualquier medida, sino de las necesarias para evitar daños inminentes sobre los usuarios de la vía, a partir del 24 de mayo de 2008, día del movimiento telúrico.

HECHO #13: No le consta y aclara, Flota la Macarena SA, tiene conocimiento de la investigación, pero no la conoce, por cuanto no ha sido llamada a investigación penal alguna relativa a los hechos de la demanda.

HECHO #14: Es cierta la responsabilidad de las entidades públicas demandadas y del concesionario de la vía. En cuanto el sistema de responsabilidad, "falla en el servicio", apunta a las entidades Estatales, no así a Flota la Macarena SA., cuya responsabilidad se regula por normas de derecho privado.

HECHOS # 15 HASTA #24: No le constan. Se atiene a lo que se pruebe.

HECHO # 25: No es cierto, no existe prueba de ellos.

Hecho # 26: No es un hecho de Flota la Macarena SA. Se atiene a lo que se pruebe.

3.3.2. ARGUMENTOS DE DEFENSA:

3.3.3. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA

En manera alguna en la demanda, ni en las pruebas allegadas existe un argumento o un indicio serio, que justifique la acción contra Flota La Macarena SA, hay un abuso de la figura del fuero de atracción. Casi toda la demanda se dedica a reseñar una falla en el servicio que, sin ambigüedades, los demandantes atribuyen a las entidades públicas demandadas y al concesionario Coviandes SA. La falla en el servicio se origina, no el día del hecho, sino desde la misma planeación de la vía, agravada por los hechos del año 2008. La falla la hace consistir, de un lado, en haberse construido la vía en un trayecto altamente sísmico y, de otro lado, y descendiendo al asunto concreto, para el 14 de julio de 2008, por permitir las entidades públicas y concesionario Coviandes SA, irresponsablemente, el tránsito de vehículos a pesar de que esas entidades tenían conocimiento, sustentado técnicamente, de la peligrosidad de la vía, en atención a la ola invernal y a el sismo ocurrido el 28 de mayo de 2008.

Afirman los demandantes que el conductor del Bus tendría responsabilidad en los hechos, ya que según versiones dadas (no se dice por quién, ni se relacionan en las pruebas), este ocasionó el insuceso. (Hecho 7 de la demanda), no se dice nada. La afirmación de que, a pesar del peligro, el conductor decidió continuar, es artificiosa.

Los usuarios de la vía sólo transitan, porque las autoridades y, en este caso, el concesionario lo permiten, dentro de sus respectivas competencias, tanto así que la autoridad de tránsito solo permite la utilización de la vía si las anteriores - autoridades públicas y concesionario - le transmiten la información de tránsito con seguridad. Flota La Macarena SA. es usuario de la vía, no es responsable del estado, construcción o mantenimiento de la misma.

3.3.4. INCONGRUENCIA ENTRE LAS PRETENSIONES RESPECTO DE FLOTA LA MACARENA S.A. Y EL CONTENIDO DEL CAPITULO FUNDAMENTOS DE DERECHO DE LAS PRETENSIONES.

El desarrollo argumentativo de la demanda apunta a una falla en el servicio, específicamente, a una cadena de omisiones que sin ambigüedades apunta a los demandados oficiales y al concesionario COVIANDES S.A. Los demandantes, indican que se trata de una falla en el servicio, en "doble aspecto" primero, en cuanto la administración "dejó al azar la ocurrencia del derrumbe", que era previsible y, segundo, por cuanto a más de previsible era "evitable".

Los demandantes, indican que lo que se presentó fue, lo que la doctrina ha llamado "falta de previsibilidad de lo previsible" al permitirse tránsito de vehículos por la vía sin medidas de seguridad, por consiguiente, se da una plena responsabilidad exclusiva y excluyente del Estado.

3.3.5. EL HECHO DE UN TERCERO.

Entre el 24 de mayo y el 14 de julio de 2008, se presentaron al menos tres hechos trágicos en la vía que conduce de Villavicencio a Bogotá, en desarrollo de los cuales perdieron la vida cerca de nueve personas. El común denominador en esos hechos trágicos, fue que ocurrieron a causa derrumbes sobre la vía que alcanzaron a diferentes vehículos en los que esas personas se transportaban.

El presente proceso se contrae solo a uno de esos hechos trágicos, esto es, al ocurrido el 14 de julio de 2008.

El 14 de julio de 2008 el Bus distinguido con las placas SWO 794 afiliado a la Flota La Macarena SA. cuando cubría la ruta programada con destino final Bogotá vía Villavicencio, fue alcanzado por un derrumbe; en estos hechos perdieron al menos cuatro personas y se causaron daños parciales al vehículo. No todas estas personas eran pasajeros, aspecto de capital importancia.

3.3.1. Otros vehículos averiados por el mismo derrumbe del 14 de julio de 2008.

El Bus afiliado a Flota La Macarena SA. no fue el único vehículo que fue alcanzado por el derrumbe del 14 de julio de 2008, de hecho, fueron en total 2 vehículos. En los diversos procesos judiciales las entidades demandadas, convenientemente, omiten esa información a juez correspondiente.

3.3.2. La demanda 2009-223 que cursa en el Juzgado 35 administrativo de Bogotá.

Con ocasión de esos hechos del 14 de julio de 2004, Flota La Macarena S.A., instauró demanda Contenciosa Administrativa contra las entidades públicas INVIAS E INCO y contra el Concesionario de la vía COVIANDES SA. El objeto de esa demanda es la declaratoria de responsabilidad patrimonial por los daños causados al Bus y a la empresa Flota La Macarena S.A.

La demanda cursa en el juzgado 35 Administrativo de Bogotá radicada bajo el Nro. 2009-223 y se encuentra aún en etapa probatoria. Copia de tal demanda se anexa a fin de que sirva de prueba no solo de su existencia, sino para que también sean considerados y tenidos como parte de la argumentación de la presente contestación, los hechos que en esa demanda se insertaron, y sean decretadas todas las pruebas allí solicitadas, sin perjuicio como lo solicitare a título de prueba trasladada, todas las pruebas que han sido allí practicadas.

En esa demanda se afirma, que la ocurrencia de los derrumbes era previsible por parte de INVIAS, INCO y del CONCESIONARIO COVIANDES S.A., y por ello, frente a la causación de los daños, les asiste plena responsabilidad, y esto, por cuanto, no obstante, contar con estudios técnicos que les indicaban la inminencia del peligro, permitieron irresponsablemente su uso. Las pruebas aportadas, informe elaborado por COVIANDES S.A. así como las comunicaciones cruzadas entre INCO y la CONCESIONARIA COVIANDES S.A. no dejan duda del conocimiento que tenían sobre la inminencia y gravedad del peligro, y por ende comprometen su responsabilidad.

3.3.6. La demanda que cursa ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca por los mismos hechos.

Por los mismos hechos, aunque con diferentes pretensiones, cursa ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca el proceso Nro. 2010-289,

Mg. Leonardo Torres. Son parte en ese proceso INVIAS, INCO y el concesionario vial COVIANDES S.A. Allí, también se alega la responsabilidad de estas entidades, por lo que se hace necesario, para efectos de esta excepción y la demostración de lo invocado por Flota La Macarena S.A. en su defensa, incorporar las pruebas allegas a ese proceso, así como las demandas y sus contestaciones, pues en estas descansan la razón fáctica y jurídica de la excepción propuesta, que no es otra que la responsabilidad de las entidades mencionadas, o lo que es lo mismo, el hecho de un tercero.

3.3.4 Lo realmente ocurrido. Génesis. El sismo del 24 de mayo de 2008.

El 24 de mayo de 2008 ocurrió un sismo cerca la localidad de Cáqueza Cundinamarca, fenómeno que se sintió en buena parte del Territorio Nacional. El sismo afectó seriamente los taludes de la vía.

La afectación de los taludes consistió en que el sismo, de manera inmediata y directa, generó gran inestabilidad en los taludes con la inminencia de producirse derrumbes sobre la vía, este hecho fue verificado por COVIANDES S.A. antes del 14 de julio de 2008, y lo puso en conocimiento de INCO, sin que nada se hiciera para conjurar el peligro sobre los usuarios de la misma. Se generaron cuarenta y nueve derrumbes sobre la vía, antes del ocurrido el día 14 de julio de 2008, todo esto en el período comprendido entre el 24 de mayo de 2008 y el 14 de julio del mismo año, tres de ellos con saldo trágico de pérdida de vidas humanas.

La prueba del sismo está contenida en la certificación expedida por INGEOMINAS que obra en el proceso 2009-223; la prueba de la afección de los taludes y del inminente peligro de derrumbe, se haya en el informe técnico elaborado por el Concesionario COVIANDES S.A., que hace parte del aludido proceso 2009-223.

3.3.6. La gran equivocación de las entidades demandadas y del Concesionario COVIANDES S.A.

El sismo del 24 de mayo de 2008, no tengo la menor duda, corresponde a un fenómeno de la naturaleza, que además reviste las características de imprevisibilidad e irresistibilidad. La anterior afirmación de imprevisibilidad e irresistibilidad, es predicable exclusivamente de los hechos del 24 de mayo de 2008, no se extiende y no es predicable, a los derrumbes posteriores al 24 de mayo de 2008 y particularmente hasta el 14 de julio de 2008.

Inmediatamente, después de ocurrido el derrumbe del 24 de mayo de 2008, la Concesionaria COVIANDES S.A., se dio a la tarea con su equipo de ingenieros de examinar el estado en que habían quedado los taludes que dan a la vía. Determinó que el sismo los había afectado seria y gravemente, lo había vuelto inestables, por lo que era predecible el acaecimiento de derrumbes con grave e inminente peligro sobre la vida y bienes de los usuarios de la vía, y así lo comunicó al INCO. El problema, y en esto reside la responsabilidad, es que nada se hizo ni por COVIANDES S.A., ni por las entidades estatales para evitar los daños a las personas o a sus bienes, por el contrario, se le dejó literalmente

transitar por una vía, donde eran previsibles los derrumbes y los peligros sobre la vida y bienes de los usuarios.

COVIANDES S.A., tenía razón, entre el 24 de mayo y el 14 de julio de 2008 ocurrieron 52 derrumbes en la vía (a folios 331 a 333 hace una relación de estos, indicando el sitio de los mismos).

La frecuencia en los derrumbes relacionada y, principalmente, el conocimiento pleno que COVIANDES S.A. y las entidades públicas demandadas tenían sobre la inestabilidad de los taludes y el inminente o peligro sobre la vida y bienes de los usuarios que ello representaba, por lo que los derrumbes eran previsibles. Con el aludido cuadro también se evidencia que, el 54 % de los derrumbes ocurridos entre el 24 de mayo y el 14 de julio de 2008 se dieron entre los kilómetros 40 y 50, esto es, en un tramo de 10 kilómetros, los cuales incluyen el tramo donde ocurrió el accidente, esto es, el Kilómetro 46+700.

3.3.6. Del argumento, según el cual, eran previsibles los derrumbes, pero no lo eran los lugares exactos donde caerían los derrumbes. La Ruleta Rusa.

En lo que atañe a la afirmación, que con ocasión del sismo del 24 de mayo de 2008 era previsibles los derrumbes en la vía, pero que en toda forma, debe eximirse de responsabilidad a las entidades públicas demandadas y a COVIANDES S.A., por cuanto era imprevisible el sitio exacto donde sucederían, se contrapone que despedir por esta ruta buses atestados de pasajeros y vehículos particulares con familias en su interior, a sabiendas del peligro, no solo es irresponsable, censurable, sino inaceptable. El fin perseguido, esto es, mantener abierta una vía, sin duda importante para la economía del país, y para la del Concesionario, no justifica el sacrificio de la vida de las personas, nueve vidas sacrificadas en 50 días. Respetuosamente, se jugó a la ruleta rusa con los usuarios de la vía, donde el arma era la inestabilidad de los taludes, y previsible ser sorprendido por un derrumbe.

El 98% de los derrumbes ocurridos entre el kilómetro 40 y el 50 fueron anteriores al acaecido el 14 de julio de 2008 y, si se observan las fechas de ocurrencia de los derrumbes, lejos de ser imprevisible el área, resulta inferible que en esa área ocurriría el derrumbe.

Cronología de los hechos del 14 de julio de 2008.

Una cronología de los momentos previos a la caída del segundo derrumbe el día 14 de julio de 2008, a que se contraen los hechos de la demanda, es la siguiente:

7.- El día 14 de Julio de 2008 en las horas de la mañana, el vehículo de servicio público de pasajeros de placas SW0794 afiliado a FLOTA LA MACARENA, cubría la ruta Villavicencio - Bogotá, siendo conducido por su propietario señor Hernando Cubides Castañeda.

8.- En cumplimiento de la ruta señalada en el punto anterior, cuando el bus se desplazaba a la altura del Kilómetro 46+700 metros de la vía que conduce de Villavicencio a Bogotá, tuvo que detener su marcha ante el

hecho de encontrar en la vía, una larga fila de vehículos estacionados sobre la misma. La razón de esta detención, fue la de un derrumbe que taponó la vía en el Kilómetro 46+300, ocurrido a las 7.50 a.m. Prueba de ello, entre otros, son los oficios Nro. 1958 COMAN DECUM de Agosto 5 de 2008, suscrito por el Coronel Fabio Alejandro Castañeda, Comandante de Policía Cundinamarca a través del cual remite los oficios 2457 JEFAT SETRA DECUN de julio 30 de 2008 Suscrito por el Coronel Edgar Velandia Gómez, Jefe de Tránsito y Transporte de Cundinamarca, y el Oficio Nro.1078 Ruta Cuatro de julio 16 de 2008 suscrito por el capitán Richard Rosero Serna, Comandante Ruta Bogotá Caqueza Guayabetal, que dan cuenta de los derrumbes y que se anexan a esta demanda.

9.- A las 8:10 a.m. esto es, 20 minutos después de ocurrido el derrumbe en el Kilómetro 46+300 descrito en el punto anterior, se produjo otro en el sitio donde se encontraba parado el bus de placas SWO 794, kilómetro 46+700 metros, esto es, detenido junto con los demás vehículos en una hilera casi interminable de vehículos. Este último derrumbe impactó enteramente el vehículo semi-destruyéndolo. Prueba de ello son entre otros los oficios relacionados en el punto anterior.

10.- En el hecho descrito en el punto anterior perdieron la vida cuatro personas, y tres resultaron lesionados. La Investigación por la muerte y lesiones de estas personas se inició ante la Fiscalía Primera Seccional de Cáqueza. No obstante, estas lamentables muertes y lesiones no son parte del objeto o pretensiones de la demanda. Prueba de ello es la Constancia que sobre la Investigación expidió, el 16 de julio de 2008, la Fiscalía Primera Seccional, así como los oficios señalados en el punto 8.

11. La Policía de Tránsito, según consta en el oficio sin fecha de agosto 12 de 2008 suscrito por el mayor Richard Orlando Comandante Ruta Bogotá Cáqueza Guayabetal, de la Policía de Carreteras de Cundinamarca, dirigido a COVIANDES S.A., manifestó que la Policía de Carreteras no elaboró informe de accidente, por no encontrarse el vehículo en movimiento, esto es, por no tratarse de un accidente de tránsito.

12.- En el sitio kilómetro 46+700 metros, no existía para el 14 de julio de 2008, ninguna señal de tránsito, como era obligación de los demandados INVIAS, INCO y COVIANDES S.A., la cual advirtiera sobre la posibilidad de derrumbe.

13.- Antes de los derrumbes ocurridos el día 14 de julio de 2008, había acaecido un movimiento telúrico en la zona. En efecto, el 24 de mayo de 2008, ocurrió un temblor de tierra cuyo epicentro se registró a 8.6 Kilómetros al Noreste del Municipio de Quetáme (Cundinamarca) con intensidad 5.7 escala de Richter.

14.- Según los estudios realizados por y para COVIANDES S.A., que se anexan como prueba en 375 folios (Anexo 2 pruebas, "Informes técnicos") se constató por los demandados desde finales de mayo o comienzos de junio de 2008, la precaria inestabilidad de los taludes que dan a la vía y como algo inminente y de gravedad extrema para los vehículos y personas que transitaban por la vía Villavicencio - Bogotá, deslizamientos o derrumbes sobre la vía, como en efecto ocurrió, en

especial, en el sector comprendido entre los kilómetros 46+000 a 49+000. Prueba de ello es, entre otros, la comunicación, Oficio GG-2118 junio 27 de 2008, suscrito por Alberto Marino Samper, Gerente General, dirigido a Álvaro José Soto García, Gerente General INCO (Folio 61 anexo 2 pruebas "informes Técnicos).

15.- No obstante, lo señalado en el punto anterior, los demandados INCO, INVIAS y COVIANDES S.A. permitieron la continua utilización de la vía. Los cierres que se suscitaban, lo fueron para simple limpieza y apertura de la vía a medida que los derrumbes que se iban suscitando. Prueba de ello es entre otras, la diciente comunicación de Julio 15 de 2008 originada un día después de la tragedia del 14 de Julio 2008, a que se contrae esta demanda, a través del cual COVIANDES S.A. insiste ante INCO sobre la insuficiencia y precariedad de las medidas adoptadas en relación a la emergencia originada a partir del 24 de mayo de 2008. Se trata del Oficio GJ-2272 julio 15 de 2008 dirigido a Álvaro José Soto García, Gerente General de INCO, por María del Rosario Carrillo, Gerente COVIANDES S.A. Se afirmó en este:

"Insistimos, entonces, en que el manejo de la emergencia no puede limitarse a acciones de limpieza y apertura vial y otras tareas de atención primaria..." (Folio 7 anexo 2 pruebas "informes Técnicos")

16.- Desde el 24 de mayo (día del sismo) hasta el 14 de julio de 2008 (día de los hechos de la demanda), se presentaron 50 derrumbes entre los kilómetros 36 y 70 de la vía Villavicencio- Bogotá. Los demandados, previeron su ocurrencia derivada de la constatación sobre la precaria inestabilidad de los taludes, así como también previeron que se trataba de un riesgo inminente, grave y alto para la vida y bienes de los usuarios de la vía.

Lo anterior corresponde al orden en que se presentaron los hechos, narrados en la demanda que cursa en el Juzgado 35 Administrativo de Bogotá. De estos se extracta lo siguiente:

3.3.6. REPRESAMIENTO VEHICULAR.

Lo demuestran las pruebas, que las entidades públicas demandadas en otros procesos por los mismos hechos, omiten advertir el represamiento vehicular que se originó desde las 6 A.M., a la salida de Villavicencio y el posterior ocasionado por el primer derrumbe, que afectó a los vehículos que viajaban en sentido Villavicencio - Bogotá, entre ellos el Bus afiliado a la Flota la Macarena S.A. Al hacer esa omisión, según esta empresa, crean en quien lee las contestaciones a la demanda, la impresión de un único vehículo transitando por la vía, o por lo menos de muy pocos, lo que lleva a minimizar, la que estimo su irresponsable actitud. No eran pocos los vehículos, eran cientos entre servicio público y particulares, los que transitaban el día de los hechos, como los días previos (el registro fotográfico que se anexa, demuestra no solo el represamiento sino la cantidad de vehículos). El primer represamiento ocurrió a la salida de Villavicencio, antes de las 7 a.m., la razón, no había paso, por cuanto se encontraba COVIANDES S.A, recogiendo escombros de un derrumbe anterior. El segundo represamiento ocurrió, luego de que se dio paso, exactamente, a las 7.50 a.m., cuando después de autorizar el tránsito desde Villavicencio, ocurrió

otro derrumbe, que taponó la vía, Kilómetro 46+300 y causó el represamiento vehicular. En ese represamiento, quedó parado el Bus afiliado a Flota La Macarena S.A., sin posibilidad física de girar, siendo sorprendido 20 minutos después, esto es, a las 8:10 A.M. por el segundo derrumbe que impactó directamente el vehículo y otros dos vehículos más.

3.3.7 Lo sucedido en los 20 minutos intervalo de los dos derrumbes.

El vehículo SWO 794 no era el único que transitaba por la vía. Lo hacían otros cientos de vehículos. Ocurrido el primer derrumbe, se ocasionó un gigante represamiento. La sociedad Flota La Macarena S.A. no diseña las vías, ni establece cuanto debe o no tener de ancho la vía en ambos sentidos, tampoco verifica que ese ancho se conserve en toda la vía y sea suficiente en todo lugar para que los vehículos puedan emprender un giro de retorno. Sucedió, entonces, que sumado a la incertidumbre de lo que sucedió minutos antes, no tuvo Flota La Macarena la oportunidad de girar, ni mucho menos recibió orden para ello. El Vehículo quedó varado en el sitio, algunos pasajeros se bajaron y, sorpresivamente, fue impactado por el derrumbe.

No fue el vehículo de Flota la Macarena S.A., el único que quedó varado en el sitio. Fueron muchos más que estuvieron al momento del segundo derrumbe. Se resalta que los vehículos llegaron al sitio porque el paso fue autorizado por COVIANDES S.A., operador y administrador de la vía., y de la misma manera con la misma complacencia de los demás demandados.

Si bien, Coviandes S.A. no es autoridad de tránsito y, por tanto, no autoriza el paso de vehículos, se destaca que sí es el operador y administrador de la vía conforme al contrato de Concesión 444 de 1998 y sus adicionales, por lo tanto, debía advertir sobre las condiciones de la vía.

En virtud del contrato 444 de 1998 COVIANDES S.A., adquirió el compromiso de mantener permanente coordinación con la Policía Nacional y más aún, para estrechar esa colaboración y hacerla operativa, dicha sociedad se comprometió a dotar de medios a la Policía de Carreteras en pro de cumplir su misión en el área operativa de la vía a cargo.

3.3.8 De La Orden Policial De Giro.

Una presunta orden policial que se le habría dado al conductor de Flota la Macarena S.A., para devolverse a la ciudad de Villavicencio, nunca existió. Los vehículos que lograron devolverse, fueron los vehículos pequeños, los que podían girar. En el sitio donde fue impactado el vehículo no era posible ese giro para el bus de Flota la Macarena S.A., por el tamaño del vehículo y porque los demás vehículos y el ancho de la vía no lo permitía.

Destaca que la Policía sólo autorizaba el tránsito porque así se lo indicaba COVIANDES SA, al señalar su posibilidad material en razón del estado de la vía, esto es indicarle que era segura, lo cual era falso. COVIANDES S.A., había asumido una posición de garante como operador y

administrador de la vía sobre la vida y bienes de los usuarios en el tramo en que ocurrió el accidente.

3.3.9. EXCEPCIÓN GENÉRICA.

Solicita al Despacho que se declare cualquier excepción que resulte probada en el proceso.

3.4. LLAMADO EN GARANTÍA – LIBERTY SEGUROS S.A.

Esta sociedad Llamada en Garantía por Flota La Macarena S.A. en su contestación de demanda, alega lo siguiente.

3.4.1. EN CUANTO A LOS HECHOS DE LA DEMANDA

Hechos 1,2, 4, 8, 9, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24: No le constan, se está a lo que se demuestre en el proceso.

Hechos 3 y 5: No le constan, sin embargo, obsérvese aquí la inconsistencia del conocimiento que la parte actora tiene respecto de las condiciones de tiempo, modo y lugar del supuesto accidente, sustento de las pretensiones del libelo, es manifiesto, que lo eventualmente ocurrido, si todo lo narrado es cierto, es una fuerza mayor.

Hechos 6, 7 y 12: No son hechos, son meras afirmaciones o interpretaciones.

Hecho 10: No le consta. Adicionalmente, lo dicho aquí demuestra dos situaciones: (i) que lo ocurrido es una fuerza mayor de cara al transportador y, adicionalmente, un hecho por el cual no tiene el deber jurídico de responder, en atención a que en ningún momento se discute la adecuación de la conducción al ordenamiento legal, sino la negligencia de entidades estatales y contratistas, en nada atadas a la Flota La Macarena S.A. y, (ii) si se tuviera por cierto que la irresponsabilidad en transitar por la vía en tal estado, es la única fuente de responsabilidad para el transportador, también sería necesariamente cierto que lo ocurrido es una asunción irresponsable de riesgos por parte de la occisa. Lo anterior, habida cuenta del conocimiento entonces general que tendría que presumirse para todos, si se aceptaran las afirmaciones de la demandante, que la vía podía colapsar en cualquier oportunidad.

Hecho 11: No es un hecho, no puede aducirse como causa de un perjuicio la ocurrencia futura de situaciones que, de ninguna manera, pueden representar la “causa adecuada”.

Hecho 15: No le consta. No obstante, se advierte la contra evidencia mayúscula en que se incurre en la demanda, habida cuenta que, conociendo que todos los hijos eran mayores de edad al momento de la ocurrencia del supuesto accidente, motivo por el que mal podrían declararse procedentes los perjuicios solicitados a título de lucro cesante, cuando ya la obligación alimentaria no existía respecto de ninguno de los demandantes. No se aceptan los ingresos de la señora Daza, razón por la cual, deberán demostrarse en el proceso.

Hechos 25 y 26: No son hechos.

3.4.2. EXCEPCIONES FRENTE A LA DEMANDA PRINCIPAL

3.4.2.1. NEPTITUD DE LA DEMANDA POR FALTA DE AGOTAMIENTO DEL REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD

En el presente caso no se aportó prueba alguna respecto de la celebración de la audiencia, motivo por el cual deberá declararse la ineptitud de la demanda. Por demás, la denunciada irregularidad de este proceso produce la nulidad de lo actuado desde el auto admisorio de la demanda.

3.4.2.2. FALTA DE DEMOSTRACIÓN DEL ELEMENTO CULPA, DENTRO DEL ANÁLISIS DE LA RESPONSABILIDAD - FLOTA LA MACARENA S.A.

Para surtir el análisis de la responsabilidad civil que le podría asistir a la demandada Flota La Macarena S.A., que es la única persona de las involucradas en el proceso que centra la atención de LIBERTY SEGUROS S.A., es que además de no demostrarse el daño que se alega, se tiene que acreditar con plena prueba la existencia de un actuar culposos, por el cual, la mencionada empresa tiene el deber jurídico de responder. Si bien, la causa inmediata de los aducidos y no demostrados perjuicios la representa el derrumbe que terminó con la vida de la señora María Daza, quien se encontraba en un bus de servicio público, la única modalidad de responsabilidad que puede solicitarse declarar, corresponde a una extracontractual, en cuanto el solitario sujeto que había sido parte en el contrato de transporte lo era, precisamente, la difunta. Lo dicho guarda una importancia material en los elementos estructurales de la responsabilidad que el actor debe acreditar para obtener en su favor las condenas que pretende.

Sea lo primero citar la reiterada posición de la Corte Suprema de Justicia, en relación con la materia:

"La acción de responsabilidad civil extracontractual" que al amparo de lo previsto en el artículo 1006 del Código de Comercio pueden promover "los herederos del pasajero fallecido a consecuencia de un accidente que ocurra durante la ejecución del contrato de transporte", no se adecua al concepto de "acciones directas o indirectas provenientes del contrato de transporte" mencionadas en el precepto 993 ejusdem, sino que se regula por el régimen común, pues como quedó visto, su misma naturaleza extracontractual tiene origen en el hecho que ocasiona el daño y, que para el caso debatido corresponde, como se infiere de la citada norma, a la muerte del viajero, es decir, que ese acontecimiento luctuoso es la causa del agravio con significación económica, mas no el incumplimiento del aludido acuerdo".

Sentado esto, es claro que la culpa de los demandados tiene que ser acreditada por el actor, so pena de no resultar procedente ninguna condena.

En la acción que nos concentra, el elemento culposos de todos y cada uno de los demandados, pero, principalmente de Flota La Macarena S.A., carece de cualquier inicio de prueba. Por el contrario, los mismos actores dan cuenta de que la causa adecuada para la producción del resultado dañoso la constituyó el derrumbe. Indican los actores que la razón para predicar un actuar culposos de

las Entidades públicas demandadas, consiste en el conocimiento que las mismas tenían respecto de deslizamientos y movimientos telúricos en fechas cercanas al insuceso que funda la demanda, aceptando lo anterior, esto mismo se constituiría en argumento de cara a la culpa que la misma difunta tuvo en el resultado dañino, pues si fuera previsible para las Entidades la ocurrencia de un evento natural, también lo sería para las personas bajo su entera responsabilidad decidieron emprender el trazado de la vía sobre la cual, ya se habían presentado derrumbes desde el mes de mayo de 2008.

3.4.2.3. AUSENCIA ABSOLUTA DE DEMOSTRACIÓN DEL NEXO CAUSAL

No se ha demostrado el nexo causal necesario para estructurar la responsabilidad civil extracontractual de la Flota La Macarena S.A., pues no se le ha atribuido al comportamiento de dicha sociedad, ni de ninguna persona por quien ella deba responder, la ocurrencia del insuceso. Mal podría establecerse algún tipo de responsabilidad extracontractual y, por tanto, deberán denegarse las pretensiones del libelo.

3.4.2.4. AUSENCIA ABSOLUTA DE DAÑO, O PERJUICIO, REAL Y CIERTO

En el proceso, la pretensión de indemnización de los alegados y no demostrados perjuicios es caprichosa e infundada, además de basarse en meras especulaciones del extremo activo ya que, en primer lugar, el lucro cesante de que se habla no se acompaña de las pruebas necesarias para acreditar los supuestos ingresos que se alegan. Fuera de no probarse los ingresos económicos que percibía la difunta, carece de prueba el hecho de destinar dichos ingresos a la manutención de alguno de los demandantes quienes, ya no se encuentran amparados por el derecho alimentario por su simple edad.

3.4.2.5. CAUSAL EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD - CASO FORTUITO

Como bien lo confiesen los actores en la demanda y que, por demás, sobra mencionar, que la causa inmediata y adecuada del fallecimiento de la señora María Daza, lo fue un derrumbe de tierra en el municipio de Quetame, ocurrido el 14 de julio de 2008.

3.4.2.6. CAUSAL EXLUYENTE DE RESPONSABILIDAD - HECHO DE TERCERO

La acción de reparación directa se funda en el incumplimiento a los deberes de cuidado y de protección por parte del Estado, y a la eventual falla del servicio de las Entidades que integran el extremo pasivo, por no tomar las medidas de contingencia necesarias para evitar la consumación de los alegados perjuicios. Por lo dicho, es absurdo y reprochable que se incluya como sujeto demandado a la Flota La Macarena S.A., quien fue tan víctima como los demandados

3.5. FRENTE A LOS HECHOS DEL ESCRITO DE LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

1 y 3 (sic 2): Son falsos. Destaca que las pólizas a que hace alusión el apoderado de la sociedad llamante no son pólizas de responsabilidad civil, contractual ni extracontractual. Son pólizas de vehículo con distintos amparos y condiciones que, para evitar incoherencias como las manifestaciones del llamante, ruega que se verifique el texto de la póliza.

4: Es cierto. Los amparos específicos, se encuentran relacionados en la carátula de la póliza, así como en ella, y en las condiciones generales, se condensan las exigencias para activar cualquiera de los amparos.

5: Es cierto.

6: No le consta. Se está a lo que se pruebe en el proceso. No es un hecho del que Liberty Seguros S.A., haya tenido conocimiento procesal, ni extraprocesal hasta la notificación por aviso que se realizara a la aseguradora el pasado 21 de octubre de 2013. Con ello se conforma un hecho ineludible el cual, será objeto sustancial de esta contestación de demanda: la prescripción extraordinaria de las acciones derivadas del contrato de seguro.

7: Es cierto.

8: No es cierto. De ninguna manera debe responder Liberty Seguros SA, ni siquiera en el hipotético de salir condenada en el presente proceso la empresa llamante, Flota La Macarena S.A.

3.6. EXCEPCIONES DE MÉRITO FRENTE A LAS PRETENSIONES DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

3.6.1. INEXISTENCIA ABSOLUTA DE AMPARO DE LOS SUPUESTOS DEMANDADOS

Como lo consigna el artículo 1056 del Código de Comercio al regular especialmente el contrato de seguro, el asegurador puede, a su arbitrio, asumir todos o algunos de los riesgos propuestos. Frente a todo lo no asumido por el asegurador, este carece de cualquier legitimación por pasiva para le sean reclamadas obligaciones que única y exclusivamente pueden tener origen en los estrictos términos en que se haya pactado en el contrato de seguro.

Se observa en el llamamiento en garantía una inexplicable imprecisión jurídica. Se cita a la aseguradora con base en dos pólizas con objeto de amparo diametralmente diferente y, de paso, mutuamente excluyentes, pues una es un seguro de vehículo con único amparo de responsabilidad contractual, la cual no aplica a los supuestos de la demanda, por no haber mediado entre Flota La Macarena S.A. y ninguno de los demandantes, algún tipo de relación contractual. La otra póliza, es de vehículos, con diversos amparos, de los que sólo uno sería discutiblemente operante: el de RCE lesión/muerte 1 persona. Lo primero que habrá de decirse a este respecto, es que tal como lo indica claramente la exclusión "al amparo de responsabilidad civil extracontractual", es decir, el que aplica para la póliza No. 9051 - ya que como se reitera, la 9056 no puede ser objeto de este proceso, al no demandar aquí ninguna persona con relación contractual con la llamante en garantía, *"este seguro no cubre la responsabilidad civil extracontractual generada por: 2.1.1. MUERTE o lesiones A OCUPANTES DEL VEHÍCULO ASEGURADO CUANDO ÉSTE SEA DE SERVICIO PÚBLICO o de transporte escolar."*

Otro hecho que es de indiscutible reconocimiento en el proceso, es que la aseguradora no amparó, de manera expresa, el lucro cesante a que fuera condenada la asegurada, careciendo entonces de tal cobertura, como lo preceptúa el artículo 1088 del Código de Comercio.

Respecto a los daños morales, es preciso indicar que, tal como se desprende de las condiciones generales a las que acceden las pólizas por las que se vinculó a LIBERTY SEGUROS S.A., este tipo de perjuicio no se encuentra amparado.

Se lee en la condición 2.6. de las condiciones generales aplicables a las pólizas No. 9051 y 9056, condición denominada "EXCLUSIONES APLICABLES A TODOS LOS AMPAROS DE ESTA PÓLIZA", en su párrafo cuarto, lo siguiente:

"PARÁGRAFO CUARTO: SALVO ACUERDO EXPRESO, NO ESTÁN ASEGURADOS BAJO NINGÚN AMPARO DEL PRESENTE SEGURO EL DOLO, LA CULPA GRAVE O LOS ACTOS MERAMENTE POTESTATIVOS DEL ASEGURADO, TOMADOR O LAS PERSONAS A LAS CUALES SE EXTIENDE LA COBERTURA DE LA PRESENTE SECCIÓN, COMO TAMPOCO EL LUCRO CESANTE Y EL DAÑO MORAL."

3.6.2. PRESCRIPCIÓN EXTRAORDINARIA DE LAS ACCIONES DERIVADAS DEL CONTRATO DE SEGURO

Como bien lo enseña el artículo 1081 del Código de Comercio, la prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro se rige por dos modalidades, cuya aplicación depende del sujeto que reclama la indemnización, así como del conocimiento que este tenga sobre los hechos constitutivos de siniestro. Basta con comparar los momentos de ocurrencia de dos hechos objetivos, para declarar sin discusión, la operancia de la prescripción así: los hechos que dieron base a la supuesta acción, ocurrieron el 14 de julio de 2008, "mientras que la notificación por aviso que se hizo a mi mandante, ocurrió el 21 de octubre de 2013, es decir, pasados 3 meses desde que se materializó irresolublemente la prescripción extraordinaria de las acciones derivadas del contrato de seguro". Se ruega al Despacho examinar una irregularidad: el pasado 21 de octubre de 2013, llegó a la aseguradora la notificación por aviso, sin que previamente se hubiera recibido la citación para notificarse de la demanda personalmente, hechos que configuran una nulidad por indebida notificación.

3.7. DEMANDADA – NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE

Se opone a la totalidad de las pretensiones propuestas

3.7.1 RESPECTO A LA SITUACIÓN FÁCTICA PRESENTADA EN LA DEMANDA:

HECHOS 1, 2, 3, 4 y 5: No le constan, pide que se prueben

HECHO SEXTO. - No es cierto.

HECHO SÉPTIMO. - No le consta, se atiene a lo que se pruebe en el proceso.

HECHO OCTAVO. - No es cierto, el Ministerio de Transporte no tiene como función la ejecución de proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación, pues de los artículos 53 y 54 del Decreto 2171 de 1992, se colige que la misma está en cabeza del INVIAS. Además, con fundamento en el Decreto 1800 de 2003, corresponde al INCO estructurar y administrar los proyectos de infraestructura de transporte que se desarrollen mediante alguna forma de vinculación del capital privado.

HECHO NOVENO. - No le consta, pide que se pruebe.

HECHO DECIMO. - No le consta, pide que se pruebe.

HECHO UNDÉDECIMO. - No es cierto. La responsabilidad que el demandante traslada al Ministerio de Transporte, por cuanto que la misma no está llamada a prosperar, por cuanto que dentro de las funciones emanadas por las normas que crearon la entidad no está la ejecución de proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación.

Al analizar el informe de novedades con fecha 15 de julio de 2008, elaborado por la Policía Nacional de Colombia - Dirección de Tránsito y Transporte - Sección Cundinamarca - Grupo UNIR 34 Comisión Guayabetal, en uno de sus apartes manifiesta: *"...Siendo aproximadamente las 5:45 horas del 14 de junio de 2008, se realizó revista a la zona de derrumbe momentos en los cuales hacia presencia el operario de la máquina de la concesión quien se dispuso a retirar los obstáculos de la calzada, culminando su labor aproximadamente a las 06:40, inmediatamente se le informo al comandante de la ruta y al radio operador de la concesión que el sector ya estaba habilitado, ante lo cual se nos manifestó por parte de la concesión que iban a dejar funcionarios regulando y avisando al operario de la maquinaria sobre la zona de derrumbe y se habilitaba la vía en ambos sentidos, razón por la cual se procedió a regular el tráfico sobre el sector (Km 45 + 300) hasta las 07:10 horas cuando se observa nuevamente caída de piedra sobre el sitio, quedando obstaculizado en ambos carriles, ante el constante deslizamiento se procedió a retirar los vehículos que se encontraban en el sentido Villavicencio - Bogotá, explicándole a los usuarios el riesgo al que estaban expuestos quedándose el sector, manifestándoles que por seguridad deberían ubicarse en el kilómetro 51 Limoncitos en espera de la apertura de la misma.*

Siendo aproximadamente las 8:00 horas del día 14 de julio de 2007, hace presencia el señor IT. GONGORA GALEANO JOSE a quien hago entrega del turno, reportándole la novedad presentada y la decisión que se había tomado la cual consta de retirar los vehículos que se encuentran represados en el sitio.

Se procedió a continuar con la labor de sacar los vehículos que se encontraban represados. Siendo aproximadamente las 08:20 horas se observa caída de piedras sobre los vehículos que se encontraban ubicados en el km 46 + 600, resultando afectados 02 automotores directamente: 01 vehículo de tipo Bus, servicio público afiliados a la Empresa Flota Macarena..."

Adicionalmente en la entrevista que realizó el Noticiero Caracol, a señor Gustavo Varela, pasajero del vehículo de Placas SWO-794 de la Empresa de Transporte Flota Macarena S.A, quien resultó herido manifestó: "Yo escuche cuando un policía le decía al conductor del bus que nos devolviéramos, pero él

decía que no, que él tenía que llegar hasta Bogotá y después de eso pasó un rato y se vino el derrumbe"

HECHO DUODÉCIMO.- No le consta los motivos técnicos y geológicos que originaron el deslizamiento de tierra, ya que estas especificaciones deben ser determinadas por expertos, igualmente, se atiene a lo que se pruebe sobre la causa de la muerte de las cuatro personas que se transportaban hacia la ciudad de Bogotá en el bus de placas SWO-794 de la empresa de transporte Flota Macarena S.A, en cuanto si estos fueron advertidos por las autoridades competentes que debía ser trasladado el vehículo o que dichos ocupantes debían haber dejado el vehículo, elementos necesarios para determinar la responsabilidad de las entidades competentes o de las empresas privadas vinculadas.

HECHO DECIMO TERCERO. - No le consta, pide que se pruebe.

HECHO DECIMO CUARTO. - No es un hecho, es una manifestación subjetiva y pide que se demuestre. Respecto al Ministerio de Transporte, el demandante no ha probado que en desarrollo de las actividades lícitas y en cumplimiento de deberes legales en su calidad de ente rector del sector transporte, haya generado el presunto daño que desborde el equilibrio ante las cargas públicas que debe soportar los demandantes por el deceso de la señora María Daza.

HECHOS DECIMO QUINTO hasta VIGÉSIMO SEXTO. - No le constan, pide que se prueben.

3.7.2. ARGUMENTOS DE LA DEFENSA

Se está frente a la inexistencia de la obligación por parte del Ministerio de Transporte por cuanto el estudio, construcción, conservación, mantenimiento y pavimentación de las carreteras nacionales; las políticas y los proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación, es una obligación a cargo del INVIAS, de conformidad con el Decreto 2171 de 1992, modificado por el Decreto 101 de 2000 y por el Decreto 2053 de 2003 derogado por el Decreto 87 de 2011, o de los departamentos o municipios, de acuerdo con la Ley 105 de 1993, y en cuanto a señalización se refiere, la ley también ha determinado exactamente a quien le corresponde la mencionada función, según la carretera sea del orden nacional, departamental o municipal.

El Decreto 2056 de 2003 indica que el INVIAS tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas, proyectos de la infraestructura concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

Finalmente, fue creado mediante el Decreto 1800, en junio del año 2003 el INCO, con el objeto de estructurar y administrar los proyectos de infraestructura de transporte que se desarrollen mediante alguna forma de vinculación del capital privado. Este Decreto estipula en su artículo 2 que dicha entidad tendrá por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario. Y seguidamente, dispone que sus funciones generales sean, entre otras:

"3.1 Planear la ejecución de los proyectos con participación de capital privado en infraestructura a cargo de la Nación que hayan sido previamente identificados por el Ministerio de Transporte."

"3.17 Coordinar con el Instituto Nacional de Vías - INVIAS la entrega mediante acto administrativo de la infraestructura de transporte, en desarrollo de contratos de concesión."

"3.18 Ejercer las potestades y realizar las acciones y actividades necesarias para garantizar la oportuna e idónea ejecución de los contratos a su cargo y para proteger el interés público, de conformidad con la ley."

"3.19 Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos a su cargo."

Por medio de la Resolución No. 3187 de 2003, el INVIAS, cede al INCO, el contrato No. 444 de 1994, celebrado con la Concesionaria Vial de los Andes S.A. COVIANDES S.A., cuyo objeto es el de realizar por el sistema de Concesión, los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, la operación y el mantenimiento del sector Santafé de Bogotá - Puente Real (K25+500) y el mantenimiento y operación del sector Puente Real (K25+500) - Villavicencio, junto con el otrosí y actas de acuerdo modificatorio.

En conclusión, la Nación - Ministerio de Transporte, no construye ni conserva carreteras nacionales desde el año de 1967, puesto que su competencia, funciones y obligaciones nada tienen que ver con los hechos narrados, como está probado en la realidad administrativa en virtud de la cual el Ministerio de Transporte no conserva ni controla la infraestructura vial nacional.

Al analizar el acervo probatorio se encuentra que en el informe de novedades con fecha 15 de julio de 2008, elaborado por la Policía Nacional de Colombia- Dirección de Tránsito y Transporte - Sección Cundinamarca- Grupo UNIR 34 Comisión Guayabetal, en uno de sus apartes manifiesta *"...Siendo aproximadamente las 5:45 horas del día 14 de junio de 2008, se realizó revista a la zona de derrumbe momentos en los cuales hacia presencia el operario de la máquina de la concesión quien se dispuso a retirar los obstáculos de la calzada, culminando su labor aproximadamente a las 06:40, inmediatamente se le informó al comandante de la ruta y al radio-operador de la concesión que el sector ya estaba habilitado, ante lo cual se nos manifestó por parte de la concesión que iban a dejar funcionarios regulando y avisando al operario de la maquinaria sobre la zona de derrumbe y se habilitaba la vía en ambos sentidos razón por la cual se procedió a regular el tráfico sobre el sector (Km 45 + 300) hasta las 07:10 horas cuando se observa nuevamente caída de piedra sobre el sitio, quedando obstaculizado en ambos carriles; ante el constante deslizamiento se procedió a retirar los vehículos que se encontraban en el sentido Villavicencio - Bogotá, explicándole a los usuarios el riesgo al que estaban expuestos quedándose el sector, manifestándoles que por seguridad deberían ubicarse en el kilómetro 51 Limoncitos en espera de la apertura de la misma. Siendo aproximadamente las 8:00 horas del día 14 de julio de 2007 hace presencia el señor IT. Góngora Galeano José a quien hago entrega del turno, reportándole la novedad presentada y la decisión que se había tomado la cual consta de retirar los vehículos que se encuentran represados en el sitio.*

Se procedió a continuar con la labor de sacar los vehículos que se encontraban represados. Siendo aproximadamente las 08:20 horas se observa caída de piedras sobre los vehículos que se encontraban ubicados en el km 46 + 600, resultando afectados 02 automotores directamente: 01 vehículo de tipo Bus, servicio público afiliados a la Empresa Flota Macarena..."

Adicionalmente en la entrevista que realizó el Noticiero Caracol, a señor Gustavo Varela, pasajero del vehículo de Placas SWO-794 de la Empresa de Transporte Flota Macarena S. A, quien resultó herido manifestó: "Yo escuche cuando un policía le decía al conductor del bus que nos devolviéramos, pero él decía que no, que él tenía que llegar hasta Bogotá y después de eso pasó un rato y se vino el derrumbe"

Frente a lo planteado anteriormente estamos frente a dos causales de exoneración de responsabilidad:

Caso Fortuito: Frente a la caída de piedras es un fenómeno natural, en donde se encuentra reunidos los tres elementos que constituyen el caso fortuito y son: la inimputabilidad, la imprevisibilidad y la irresistibilidad, los cuales analizare a continuación. La inimputabilidad, no se deriva en modo alguno de la conducta culpable del obligado, en el caso que nos ocupa ni el INCO, ni mucho menos el concesionario desplegaron conducta alguna que ocasionara el deslizamiento de la nube de piedras, ya que este fue un hecho propio de la naturaleza, imprevisibilidad, suceso escapa a las previsiones normales, a pesar que el Concesionario y la Policía Nacional - Dirección de Tránsito y Transporte, tomaron las medidas necesarias como fue retirar los vehículos que se encontraban en el sentido Villavicencio - Bogotá en el km 46+ 600, explicándole a los usuarios el riesgo a que se encontraban expuestos quedándose en sector, que por seguridad debían ubicarse en el kilómetro 51 Limoncitos en espera de la apertura de la misma, hecho que prueba en los informes que se aportan tanto el Concesionario como la Policía Nacional - Dirección de Tránsito y Transporte, es importante recalcar que el conductor del vehículo de Placas SWO-794 de la Empresa de Transporte Flota Macarena S.A, no hizo caso de la instrucción de prevención que se había impartido en horas antes; Irresistibilidad, radica que ante las medidas tomadas fue imposible evitar que el hecho se presentara, es así como a pesar de que las autoridades involucradas tomaron las medidas necesarias fue imposible evitar el deslizamiento de la nube de piedras.

Con lo anterior se concluye que el deslizamiento de piedras fue un fenómeno de la naturaleza, configurándose el caso fortuito.

Ahora bien, en cuanto la conducta del conductor vale la pena resaltar que a dicho medida el conductor del vehículo de Placas SWO-794 de la Empresa de Transporte Flota Macarena S. A, quien a pesar de las advertencias de las autoridades que con anterioridad le hicieron, este omitió mover el vehículo de la zona riesgosa, como se prueba en el testimonio del señor Gustavo Varela, pasajero del vehículo.

Es así que, la omisión del conductor en mover su vehículo, fue lo que causó el hecho en el cual falleció el señora María Daza, quien viajaba en el vehículo, configurándose culpa exclusiva de la víctima, causal que exime de responsabilidad a las entidades del estado.

3.7.3 EXCEPCIONES

3.7.3.1. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA

El demandante procura que se declare responsable y se condene al Ministerio de Transporte, a pagar por los daños y perjuicios causados por la muerte del Señora María Gudelia Daza, como consecuencia del deslizamiento el día 14 de julio de 2008, sobre el kilómetro 47 de la vía Bogotá-Villavicencio quien se transportaba en el bus de placas SWO-794 de la empresa de transporte Flota la Macarena. Contrario a lo pretendido por el actor, no es el Ministerio de Transporte quien tiene a su cargo la función de mantener, señalizar y conservar las vías del orden nacional, departamental o municipal.

3.7.3.2. INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD

El Ministerio de Transporte se encuentra desligado de cualquier obligación puesto que, su competencia, funciones y obligaciones nada tienen que ver con los hechos narrados en la demanda. El Ministerio de Transporte no conserva ni controla infraestructura vial nacional. No está dentro de sus funciones el mantenimiento, conservación y señalización de vías.

3.7.3.3. EXCEPCIONES DE OFICIO

Solicita que se declaren, oficiosamente, las excepciones cuyos hechos se encuentren probados en el proceso, conforme al artículo 306 del CPC.

3.8. DEMANDADA – CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES COVIANDES

Se opone a las pretensiones de la demanda, aduce que no existen razones para predicar la responsabilidad de Coviandes SA.

3.8.1. EN CUANTO A LOS HECHOS SEÑALADOS:

HECHO # 1: No le consta, se estará a lo que se pruebe en el proceso.

HECHO # 2: No le consta, se estará a lo que se pruebe en el proceso.

HECHO #3: No le consta, se estará a lo que se pruebe en el proceso.

HECHO # 4: No le consta, se estará a lo que se pruebe en el proceso.

HECHO # 5: No le consta, se estará a lo que se demuestre en el proceso.

HECHO # 6: Es parcialmente cierto, en tanto es correcto afirmar que la vía Bogotá- Villavicencio pertenece a la Nación. Empero, no es preciso señalar que su mantenimiento, adecuación, rectificación, etc., se encuentra en cabeza de COVIANDES y de otras entidades, sin limitación y diferenciación alguna, como lo pretende presentar el demandante.

Las obligaciones de COVIANDES sobre la vía se encuentran enmarcadas en el Contrato de Concesión No.444 de 1.994 (el 1 de septiembre de 2003 mediante Resolución No. 003187 el INVIAS cedió y subrogó el contrato de concesión No. 444 de 1994 al INCO) y por tanto las actividades a su cargo están debidamente delimitadas.

De acuerdo con el contrato y sus modificaciones, la vía se encuentra dividida en cinco (5) tramos:

1. Tramo 1: Por fuera de la concesión.
2. Tramo 2: K0+000 hasta el K9+215
3. Tramo 3: K9+215 hasta el K25+500
4. Tramo 4: K25+500 hasta el K38+350
5. Tramo 5: K38+350 en adelante (Tramo en el que ocurrió el accidente)

En particular y para el momento de los hechos, los Tramos 4 y 5 de la vía, representaban unas obligaciones contractuales para COVIANDES muy diferentes a las de los tramos restantes, pues aquellas se restringían a operación y mantenimiento rutinarios, al paso que su entrega definitiva al concesionario ocurrió en fecha muy posterior a la de los hechos objeto del presente proceso.

Para esa época -14 de julio de 2.008- el Estado directamente a través del INVIAS tenía las responsabilidades de diseño y construcción de la vía y, únicamente, le había entregado, provisionalmente, a COVIANDES los Tramos 4 y 5, para su operación y mantenimiento rutinarios.

La entrega provisional del Tramo 5 se realizó a COVIANDES de acuerdo con el Acta 11 del 3 de diciembre de 1998, exclusivamente, "*para su operación y mantenimiento con el alcance definido en el Ordinal segundo de esta Acta*", el cual establece:

"SEGUNDA. Las partes acuerdan que el alcance del recibo provisional del Tramo Puente Téllez - Caño Seco y las obligaciones de COVIANDES, se determinan en el Anexo de este documento denominado "Reglamento Provisional para la Operación de la Carretera Santafé de Bogotá Villavicencio". PARÁGRAFO PRIMERO: Mientras se efectúa el recibo definitivo del Tramo 5 de la vía, COVIANDES se obliga a mantener disponible en el vía con destino a toda la carretera concesionada y entregada, un cargador de 2.54 yardas cúbicas y dos volquetas de 4.0 metros cúbicos, para contribuir con la ejecución de los trabajos que se requieran en la vía, para remover eventuales derrumbes o escombros, sin que por ello adquiera obligación mayor a la aquí descrita
PARÁGRAFO SEGUNDO: COVIANDES se compromete a tener disponible en el Tramo 5 de la vía dos cuadrillas cada una de tres (3) trabajadores, dotados de herramientas menores, a órdenes del INVIAS o sus representantes, para la realización de las labores que éstos le asignen en dicho Tramo. Estas órdenes serán impartidas a través de COVIANDES. PARÁGRAFO TERCERO: Una vez se haya efectuado el recibo definitivo de la vía en las condiciones contractuales, COVIANDES cumplirá integralmente las obligaciones derivadas del Reglamento Operación Mantenimiento de la carretera Santafé de Bogotá Villavicencio, anexo al Contrato de Concesión 444 – 94." (Subrayas fuera de texto)

De este modo, aun cuando se realizó una entrega provisional por parte del INVIAS a COVIANDES, aquel continuó obligado a realizar los diseños y a ejecutar las obras tendientes a alcanzar el nivel de servicio adecuado para la entrega definitiva del Tramo 5. Las obligaciones del CONCESIONARIO se limitaban a los precisos términos del acta No. 11, de acuerdo con su ordinal segundo, en cuya parte final señala que solamente después de la entrega definitiva del tramo, COVIANDES tendría la obligación de cumplir íntegramente el Reglamento de Operación y Mantenimiento, el cual, en todo caso, no incluye la ejecución de obras mayores sobre taludes o túneles falsos, u otro tipo de obras en consideración a posibles deslizamientos.

HECHO # 7: Es cierto. La Policía de Carreteras dispuso el cierre de la vía por la ocurrencia de un derrumbe en un sector de la carretera ubicado algunos metros más adelante del lugar donde se presentaron los hechos que dan origen a esta demanda, y contrario a las recomendaciones efectuadas por la Policía, el conductor del vehículo de Flota la Macarena S.A., decidió imprudentemente estacionar su vehículo en el lugar donde ocurrió el nuevo deslizamiento, en lugar de emprender el regreso. Así lo manifestó uno de los heridos del hecho, el señor Gustavo Adolfo Varela, quien en entrevista realizada por el Noticiero Caracol el 15 de julio de 2008 dijo: *"Yo escuché cuando un policía le decía al conductor del bus que nos devolviéramos, pero él decía que no, que él tenía que llegar hasta Bogotá y después de eso paso un rato y se vino el derrumbe". (...)*

Así se establece de la información remitida el 12 de agosto de 2.008 por el Capitán Richard Rosero Serna, Comandante Ruta Bogotá – Cáqueza – Guayabetal.

HECHO # 8: Se trata de una afirmación sin fundamento. Son afirmaciones que COVIANDES no puede valorar, en tanto no fue quien diseñó y construyó la vía en el sector donde ocurrió el accidente.

HECHO # 9: No le consta, se estará a lo que se pruebe en el proceso.

|

HECHO # 10: No le consta, se estará a lo que se pruebe en el proceso.

HECHO # 11: En lo referente a la ocurrencia del movimiento telúrico el día 24 de mayo del 2008. Es cierto.

El -INGEOMINAS- en documento denominado "El Sismo de Quetame del 24 de mayo de 2.008. Aspectos Sismológicos y Evaluación Preliminar de Daños", de junio de 2.008 estableció lo siguiente:

(...) El sábado 24 de mayo de 2.008, a las 14:20 hora local, 21 estaciones de la RSNC registraron un evento sísmico (Figura.3.2). El epicentro se localizó a 8.6 Km. al noreste de la cabecera municipal de Quetame (Cundinamarca) en las coordenadas 4,399° N y 73,814° W, profundidad superficial y magnitud local 5,7 (magnitud Richter, calculada a partir de la amplitud máxima del registro (...))

Como consecuencia de este movimiento telúrico y de las subsiguientes réplicas, en algunos tramos de la vía Bogotá - Villavicencio se presentaron una serie de deslizamientos, desprendimientos de materiales rocosos y avalanchas, tal como se observa en el Informe de Visita del 28 de mayo de 2.008 elaborado por

Coviandes SA y remitido al INCO el día 17 de junio de 2.008 mediante comunicación GG-2000 del mismo año.

En cuanto a la afirmación del demandante "*las entidades demandadas no suspendieron el tránsito de vehículos y personas*", es preciso señalar que COVIANDES no tiene facultad alguna para disponer el cierre de la vía o restringir el paso de vehículos

En cuanto a la afirmación del demandante "*las entidades demandadas (...) no instalaron señales que alertaran a los viajeros sobre el peligro*", no es cierto, la vía se encontraba debidamente señalizada, y los usuarios de la vía fueron advertidos por las autoridades para retornar a sus lugares de origen y no permanecer en la zona de riesgo.

En cuanto a la afirmación del demandante "*las entidades demandadas (...) no tomaron las medidas pertinentes para evitar un desastre*" No es cierto. COVIANDES realizó diferentes tipos de informes y estudios que dan cuenta entre otras, que, desde el mismo día de ocurrencia del sismo, valoró el impacto del sismo del 24 de mayo sobre la vía Bogotá -Villavicencio, desarrolló distintas actividades tendientes a mitigar los efectos del sismo y elevó un sinnúmero de solicitudes al INCO para que dispusiera de los recursos necesarios para la ejecución de las obras sugeridas que mitigarían los efectos del sismo.

COVIANDES no escatimó esfuerzos para llevar a cabo actividades tendientes a atender los efectos de dicho fenómeno natural, de conformidad con las obligaciones a su cargo. En este sentido, COVIANDES: realizó informes radiales del estado de la vía, y brindó información respecto a las actividades efectuadas por el municipio, la gobernación y el gobierno nacional a las familias damnificadas; coordinó la Policía de Carreteras la apertura y cierre de la vía; contactó permanentemente a las entidades de apoyo, autoridades civiles y militares del Departamento del Meta y Cundinamarca; dispuso de los equipos necesarios (en número capacidad y tipo) para restablecer el tránsito de vehículos; definió los sitios inestables de la carretera Bogotá- Villavicencio y estableció el nivel de prioridad para cada uno de ellos con el fin de individualizar las obras a ejecutar.

Pese a lo anterior, se señala que el documento "*Continuación del Informe de la Emergencia del Sismo de mayo 24 de 2008*" en el que se establece la ocurrencia de los hechos para el día 14 de Julio de 2.008, reportó:

"(...) lunes 14 de julio (DIA 52). A las 01:19 se presentó caída de material en el K46+300, lo que obligó el cierre de la vía. A las 06:30 luego de 1 hora aproximadamente de trabajo de limpieza, se logró habilitar el paso. Sin embargo, a las 07:50 horas se presentó un derrumbe de gran magnitud este sitio que taponó totalmente la calzada, obligando su cierre. En el lugar quedaron vehículos detenidos, a los que la Policía de Carreteras solicitó su retiro, pidiéndoles que se devolvieran a su lugar de origen, pero algunos conductores hicieron caso omiso y desafortunadamente a las 8:12 horas se presentó un desprendimiento de piedras en el K46+700, afectando seriamente un bus de la Flota Macarena (...)"

De ahí qué se precise que si bien existió un lapso en el que la vía Bogotá-Villavicencio estuvo habilitada para el tránsito de vehículos, léase entre las 6:30

y las 07:50 horas, una vez ocurrió el derrumbe de las 7:50 horas, las autoridades correspondientes adoptaron las medidas preventivas para evitar cualquier afectación de vehículos y personas que allí se encontraban, como se evidencia con la solicitud inmediata de devolución efectuada por la Policía de Carreteras a los vehículos "detenidos" por el derrumbe.

Frente a lo demás, no son hechos, corresponden a valoraciones subjetivas del demandante.

HECHO # 12: No son hechos, corresponden a valoraciones subjetivas del demandante.

HECHO #13: Es cierto.

HECHO #14: No es un hecho, es una valoración del demandante.

HECHOS # 15 hasta #25: No le constan. Se atiene a lo que se pruebe.

Hecho # 26: Es cierto.

3.8.2. EXCEPCIONES - ARGUMENTOS DE DEFENSA:

EL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 444 DE 1994. OBLIGACIONES A CARGO COVIANDES PARA LOS TRAMOS 4 Y 5 DE LA VÍA BOGOTÁ – VILLAVICENCIO.

El Instituto Nacional de Vías y COVIANDES SA suscribieron el Contrato de Concesión No.444 de 1.994, cuyo objeto había sido establecido en los siguientes términos:

"(...) EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión, según lo establecido en el artículo 32, numeral 4 de la ley 80 de 1.993, realizar por el sistema de concesión los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y mantenimiento del sector Santafé de Bogotá - Cáqueza Km55+000, y el mantenimiento y operación del sector Km55+000 Villavicencio. (...) Parágrafo Primero. El sector Km55+000 Villavicencio se entregará al CONCESIONARIO, una vez terminadas las obras de este sector por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, para que el CONCESIONARIO la opere y la mantenga en el nivel de servicio entregado (...)"

No obstante, lo anterior, mediante acta de compromiso para la iniciación de la etapa de construcción del Contrato 444 de 1.994 suscrita el 19 de abril de 1.996, se acordó que el objeto del contrato fuera:

"(...) el de realizar por el sistema de concesión los estudios, diseños definitivos, obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento del sector Santafé de Bogotá - Cáqueza - K 55+000 y el mantenimiento y operación del sector K 55+000 - Villavicencio."

En este orden de ideas, se estableció un nuevo alcance del contrato de concesión de COVIANDES S.A. con la sectorización del proyecto en cuatro

tramos así: **Tramo 1:** Rehabilitación del sector a partir de la Intersección de la Troncal Caracas con Avenida Boyacá hasta el punto denominado Portal Bogotá. **Tramo 2:** Construcción del tramo Portal Bogotá - El Antojito. **Tramo 3:** Construcción, acondicionamiento, mejora y ensanche del sector de la carretera en uso entre el Antojito y Puente Real. **Tramo 4:** Rehabilitación a partir de la intersección de la variante de Cáqueza con la carretera actual hasta Puente Téllez, tramo sobre el cual el concesionario tendría a su cargo la "rehabilitación del tramo comprendido entre la intersección de la variante a la que se refiere el numeral anterior con la carretera actual hasta Puente Téllez (K55+000)". Posteriormente, el 28 de mayo de 1.996 se suscribió un Acta de Acuerdo Modificatorio del Contrato 444 de 1.994, en virtud de la cual, las partes, aunque ratificaron el numeral 2 del Acta de Compromiso para la Iniciación de la Etapa de Construcción del 19 de abril de 1.996, expresamente señalaron que tal ratificación no incluía lo relativo al Tramo 4, el cual "se elimina en su integridad".

De esta manera, en dicha acta se estableció que:

«Se precisa el parágrafo 1 de la cláusula 1 (del contrato de concesión) en el sentido de que el sector Puente Téllez (Km.55+000) - Villavicencio, se entregará en dos etapas, así:

a) Puente Téllez (Km 55+000) a Caño Seco (Km. 87+512) el 1 de junio de 1.997

b) Caño Seco (Km. 87+512) a Villavicencio el 1 de abril de 1.999.

El Concesionario puede coadyuvar con el INVIAS en la supervisión de dichos tramos sin que esto implique facultad decisoria o responsabilidad para el Concesionario." (Destacado fuera de texto)

En consecuencia, se excluyó el diseño y construcción de los tramos en cuestión, del alcance del contrato. Por tanto, las obras del Tramo 4 y las del Tramo 5 (Del Puente Téllez hasta Caño Seco), debían ser ejecutadas por el INVIAS, mediante contratos de obra pública suscritos con terceros, y no mediante el contrato de concesión suscrito con Coviandes SA.

Así las cosas, mediante Acta de Acuerdo No. 11 del 3 de diciembre de 1.998, COVIANDES S.A. recibió a título provisional el Tramo 5 (Localizado entre el K38+500 y el K71+500 de la vía) desde el 1 de enero de 1.999 para su operación y mantenimiento rutinario con el fin de mantener la prestación del servicio y evitar inconvenientes en el desarrollo del Contrato de Concesión No. 444 de 1.994.

En virtud de la cesión y subrogación del Contrato de Concesión No. 444 de 1.994 efectuada por el INVIAS, el 30 de diciembre de 2.005 el INVIAS entregó al INCO, y éste a su vez a COVIANDES, los Tramos 4 y 5, indicando en el Acta de Acuerdo No.49 lo siguiente:

"PRIMERO: Con la firma de la presente acta, el INVIAS le entrega al INCO, en su calidad de administrador del contrato de concesión 444 de 1994, los tramos 4 (Puente Téllez (PR 25+500) - Puente Téllez (PR 38 + 300) y 5 (Puente Téllez (PR 38+ 300) - Caño Seco (PR 70 + 600) de la carretera Bogotá - Villavicencio éste, a su vez, los entrega a EL CONCESIONARIO, en el estado en que se encuentran de conformidad con los estudios detallados en el Anexo 1 y el video del estado de la vía - Anexo No.2, que forman parte del presente documento, para que El Concesionario se encargue de las actividades de alistamiento, operación

y mantenimiento en los términos y condiciones que se convienen en la presente acta.

SEGUNDO: Como consecuencia de lo anterior, EL CONCESIONARIO recibe del INCO los mencionados tramos 4 y 5, para ejecutar las obras de alistamiento y continuar con su operación y mantenimiento en los términos del presente documento de acuerdo”.

Bajo este entendido, de conformidad con lo establecido en Acta de Acuerdo No. 11 del 3 de diciembre de 1.998 y Acta de Acuerdo No.49 de 2.005, COVIANDES S.A. no ejecutaba obras correctivas ni complementarias que se consideraran necesarias o indispensables para el correcto funcionamiento de las obras de la carretera sin que existiera un acuerdo previo con el INCO.

No obstante lo anterior, es importante señalar que sólo hasta el 22 de diciembre de 2.008 se suscribió el Otrosí No. 52 del Contrato de Concesión No. 444 de 1994, en virtud del cual, las partes acordaron ejecutar las obras requeridas para reducir los efectos originados como consecuencia del sismo presentado el 24 de mayo de ese mismo año, aclarando que la ejecución de las obras se haría *"hasta las cantidades detalladas en el anexo 4 (...)"*, lo que demuestra, que las actividades de COVIANDES SA, hasta el 22 de diciembre de 2.008, se restringían a la operación y mantenimiento de los tramos 4 y 5 de la vía concesionada, y que en consecuencia requería autorización para ejecutar cualquier tipo de obras.

De esta forma el INCO y el INVIAS lo han reconocido y explicado con amplitud en sede judicial. En el proceso con radicado 2009-223 tramitado ante el Juzgado 35 Administrativo, muy recientemente el INVIAS allegó un oficio en cumplimiento de la correspondiente orden judicial proferida por dicho Despacho, señalando que:

“2. ENTREGA DEFINITIVA DE LA CARRETERA ANTIGUA BOGOTÁ - VILLAVICENCIO A LA CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A.

Mediante Oficio SGT 3713 de fecha 26 de agosto de 2.010, el Secretario Técnico del INVIAS, de ese entonces, Dr. José Gabriel Gachancipá Correa, informa al Gerente del INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES - INCO específicamente en el numeral tercero (3ro) (sic) del mencionado documento:

“3. (...) Como consecuencia de lo expuesto, y como quiera que la sociedad CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A., viene ejecutando desde el mes de enero de 2.010 intervenciones en vía Bogotá- Villavicencio, que otrora se encontraban a cargo del INVIAS, respetuosamente le informo ante las situaciones de hecho presentadas, este Instituto da por realizado el recibo de la vía mencionada por parte del INCO y de la sociedad concesionaria referida, y en consecuencia, considera exonerada a esta Entidad de cualquier obligación que le pudiera asistir como consecuencia de la operación y/o mantenimiento de la vía (...)"

En efecto, en dicho oficio enviado por el INVIAS al INCO se afirma, además de lo transcrito, lo siguiente:

“Desde el 22 de enero de 2.010, fecha a partir de la cual se suscribió entre el Instituto Nacional de Concesiones INCO y la Sociedad CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A., el adicional No. 1 al contrato de concesión No. 444 de 1.994 carretera Bogotá- Villavicencio proyecto doble calzada, se ha venido gestionando la entrega definitiva del tramo a ese Instituto, para que puedan ser ejecutadas, a través del Concesionario mencionado, todas las obligaciones contenidas en documento adicional señalado, según oficio allegado a este Instituto con radicado No. 29901 del 21 de abril de 2.010, remitido por el coordinador del modo carretero del INCO, solicitando al INVIAS adelantar las gestiones pertinentes para la entrega de la infraestructura vial a cargo del INVIAS en la carretera Bogotá Villavicencio, obligaciones dentro de las cuales podemos señalar las siguientes:

1. En la cláusula segunda del contrato adicional No. 1 al contrato de concesión No. 444 de 1.994, se indicó que el INCO y el CONCESIONARIO acuerdan adicionar el alcance del objeto del contrato con las siguientes actividades y obras: "ii) la construcción, operación y mantenimiento de obras faltantes a cargo del INVIAS hoy el INCO dentro del corredor actual.

3. (...) Como consecuencia de lo expuesto, y como quiera que la sociedad CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES S.A., viene ejecutando desde el mes de enero de 2.010 intervenciones en vía Bogotá- Villavicencio, que otrora se encontraban a cargo del INVIAS, respetuosamente, le informo ante las situaciones de hecho presentadas, este Instituto da por realizado el recibo de la vía mencionada por parte del INCO y de la sociedad concesionaria referida, y, en consecuencia, considera exonerada a esta Entidad de cualquier obligación que le pudiera asistir como consecuencia de la operación y/o el mantenimiento de la vía..."

Así pues, se evidencia con claridad meridiana según lo manifiesta el INVIAS, que dicha entidad estatal tiene claro y así lo expone con todas las implicaciones que tiene el hacerlo en sede judicial, que es a partir del mes de enero de 2.010, que COVIANDES *"viene ejecutando (...) intervenciones (...) que otrora se encontraban a cargo del INVIAS"*, y también que solamente hasta ese momento es que el INVIAS *"da por realizado el recibo de la vía mencionada por parte del INCO y de la sociedad concesionaria referida"* que hasta ese momento las dos entidades estatales involucradas (INVIAS E INCO) *"vienen gestionando la entrega definitiva del tramo"* por parte del INVIAS al INCO, y que fue mediante oficio radicado No. 29901 del 21 de abril de 2.10, remitido por el coordinador del modo carretero del INCO, que el INCO solicitó *"al INVIAS adelantar las gestiones pertinentes para la entrega de la infraestructura vial a cargo del INVIAS en la carretera Bogotá- Villavicencio"*, esto es, que es un hecho cierto que hasta esa fecha (por lo menos), el INVIAS permaneció a cargo de las correspondientes responsabilidades sobre el Tramo.

Por lo anterior, no debe quedar que para la época de los hechos que fundan la demanda, se encontraban por fuera del alcance de las obligaciones contractuales a cargo de COVIANDES, cualquier obra o medida tendiente a conjurar o mitigar riesgos por derrumbes o caídas de piedra. Se insiste entonces, que la obligación del concesionario era sólo de mantenimiento.

Para estos efectos, vale la pena tener en cuenta el oficio del 1 de marzo de 2011 enviado por el INCO al Juzgado Treinta y Ocho Administrativo del Circuito de Bogotá, en respuesta a un requerimiento de ese despacho judicial, en el que claramente este Instituto manifiesta que con el Acta de Acuerdo No. 49 “se entregan los tramos 4 y 5 de la Carretera Bogotá - Villavicencio al concesionario para su mantenimiento, circunstancia fáctica y jurídica, que se aprecia gráficamente en el plano anexo al referido oficio, en el que el INCO precisa cómo desde el K2+00 hasta el K70+00 (tramo 4 y 5) la construcción correspondía al INVIAS, y que en esos dos tramos, le correspondía a COVIANDES, únicamente, la operación y mantenimiento de la vía. Por lo tanto, no hay lugar a afirmar que los deslizamientos de tierra tuvieron como causa la falla del servicio por omisión de mi representada al no darle a la lonja de la carretera el mantenimiento necesario para estabilizar el talud correspondiente, toda vez que, en los términos previstos en el acuerdo referido, al tratarse de "obras mayores en los taludes de carretera", estas reparaciones correspondían por entero a otra entidad.

3.8.3. BUENA FE EN LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL.

COVIANDES ha ejecutado el contrato de concesión de buena fe y ha dado cumplimiento a las disposiciones legales pertinentes y a las estipulaciones contractuales dentro de los límites pactados, sin omitir el cumplimiento de algún tipo de obligación contractual y sin extralimitar su actuación, situación que se acredita con la circunstancia que - hasta la fecha – no ha sido multada en desarrollo de la ejecución de dicho negocio jurídico.

3.8.4. EXCEPCIONES

3.8.4.1. FALTA DE LEGITIMACIÓN MATERIAL EN LA CAUSA POR PASIVA. Relaciona lo expuesto en el acápite de defensa “El contrato de concesión No. 444 de 1994. Obligaciones a cargo Coviandes SA para los tramos 4 y 5 de la vía Bogotá – Villavicencio”, para indicar que el tramo donde ocurrieron los hechos objeto de la demanda, corresponde a uno de los trazados que el INVIAS diseñó y construyó (definición del diseño de taludes, de obras de protección geotécnica, de drenajes y adecuado manejo ambiental) sin perjuicios que después fuera entregado al concesionario para su operación y mantenimiento. Por lo que, una vez los tramos 4 y 5 que diseñó y construyó el INVIAS fueron recibidos por Coviandes SA a través del INCO, las obligaciones se restringieron a su operación y mantenimiento, y no comprendían la realización de obras adicionales.

Trae a relación, que como lo mencionaron el Ministerio de Transporte y el INVIAS a la Cámara de Representantes (debate de control político del 13 de agosto de 2008), "Para el tramo 4 y 5, la estabilidad de la vía está a cargo de la Nación, es decir, por el INVIAS, por lo tanto, las obras que se requieren realizar en los puentes y en los taludes deben ser realizadas por este". Siendo claro entonces, para el recibo definitivo de dichos tramos por el Concesionario, requisito sine qua non, la realización por parte del Estado de las obras correspondientes.

Ocurrido el sismo del 24 de mayo de 2.008, Coviandes SA, además de realizar las labores a su cargo, esto es, de disponer de los equipos necesarios (en número, capacidad y tipo) para restablecer el tránsito de vehículos en el menor

tiempo posible, remover el material deslizado, realizar descargas manuales del talud, manejar el tráfico en coordinación con la Policía de Carreteras, realizar inspecciones con especialistas y estudios para definir las posibles alternativas de las obras de mitigación, entre otras; diligentemente, mediante comunicaciones No. GG 2000, GG-2028, GG-2118 y GG 2272 que se allegan con el presente escrito, le indicó al INCO la necesidad de ejecutar obras geotécnicas e hidráulicas en los sitios identificados como inestables con el fin de poder contrarrestar los efectos del fenómeno natural.

Coviandes SA no sólo allegó los estudios que determinaban las obras necesarias para mitigar los efectos de las inestabilidades presentadas en la carretera como consecuencia del sismo del 24 de mayo de 2.008, sino que solicitó insistentemente al INCO disponer de los recursos necesarios para la ejecución de las mismas.

En todo caso, como consta en la comunicación GG1657 del 20 de mayo de 2.008, dirigida por COVIANDES SA al INCO, la sociedad manifestó su disposición a prestar su colaboración para la financiación de las obras, solicitando como es apenas obvio por tratarse de una actividad ajena a sus obligaciones contractuales, que el INCO dispusiera lo pertinente para instrumentar jurídicamente la propuesta, y entre otras cosas, avalara el pago al Concesionario (para lo cual se propuso la tramitación de vigencias futuras).

Resulta entonces imprescindible considerar que al Concesionario le corresponde operación y mantenimiento de la vía, y que lo que aquí aconteció fue la ocurrencia de deslizamientos de tierra y piedras de terrenos que no integran la carretera. No puede pretender extenderse las obligaciones contractuales del concesionario, a hacerlo responder por obras y hechos que, incluso desde el punto de vista físico, ocurren por fuera de su ámbito de injerencia y responsabilidad.

Se recuerda que las obligaciones de Coviandes SA, de conformidad con los acuerdos modificatorios No. 11 y 49 eran:

1. Realizar operaciones y mantenimiento rutinario en el tramo 5 con el fin de mantener la prestación del servicio y evitar inconvenientes en el desarrollo del Contrato de Concesión No. 444 de 1.994.
2. Realizar obras de alistamiento y continuar con la operación y mantenimiento de los tramos 4 y 5.

Obligaciones que el INVIAS en su concepto sobre mantenimiento rutinario, definió como *“(...) el desarrollo todas aquellas actividades que deben ejecutarse continuamente para ofrecer condiciones aceptables de limpieza, seguridad y comodidad a los usuarios y realizar acciones preventivas y necesarias para que la infraestructura vial se conserve técnicamente en las mejores condiciones de funcionamiento (...)”*, haciendo parte de estas labores, entre otras, actividades como bacheo, parcheo, rocería, empradización, despeje de pequeños derrumbes, información de eventos, y señalización.

En este punto es importante aludir al concepto de mantenimiento integral de las vías, que hace referencia de conformidad al documento mencionado al *“(...) Conjunto de acciones tendientes a restablecer, extender y mantener la capacidad estructural y las condiciones superficiales de un corredor vial, mediante las siguientes actividades: Mantenimiento Rutinario, Mantenimiento*

Preventivo, Mantenimiento Periódico, Refuerzo Estructural, Gestión Vial, Atención de Emergencias y Prestación de servicios a los usuarios(...)”.

No siendo suficiente lo anterior, se debe precisar que dicho concepto acoge un componente de mantenimiento que la ingeniería civil ha denominado “*Extraordinario o de Rehabilitación*”, que consiste en la reposición total de la capa de balasto del proyecto, construcción y reparación de obras de drenaje cuando el estado del camino muestra un deterioro que excede lo programado, de acuerdo a su vida de diseño.

Bajo este entendido, es claro que en ningún momento la obligación de mantenimiento rutinario exige que se repare una vía por desagavios viales fuera del objeto del contrato. Por tanto, los movimientos telúricos que, pudiesen causar algún tipo de daño vial, obligaban a Coviandes SA a realizar obras propias de su cargo, como remover alud de tierra, realizar señalización vial sobre las condiciones o circunstancias de la vía, realizar estudios de mitigación del impacto sísmico, las cuales fueron cumplidas a cabalidad. Por consiguiente, no es válido que señalar que la causa de producción del daño haya sido una supuesta omisión de Coviandes SA.

3.8.4.2. CAUSA EXTRAÑA. En la producción causal del hecho que da origen a la demanda confluyen varias circunstancias: 1) La ocurrencia del sismo del 24 de mayo de 2.008, cuyo efecto se potencia por el hecho cierto de la inestabilidad geológica que caracteriza a la vía al llano, 2) El acaecimiento de una temporada invernal, contribuyendo las fuertes lluvias a que se presenten deslizamientos de tierra desde partes altas de la ladera de las montañas, 3) La permanencia voluntaria contra expresa advertencia de la Policía de Carreteras, del vehículo donde se transportaba la señora María Gudelia Daza en el lugar del accidente. Contrariando las recomendaciones efectuadas por Policía, el conductor del vehículo, decidió imprudentemente, estacionar su vehículo en el lugar donde ocurrió el nuevo deslizamiento, en lugar de emprender el regreso. COVIANDES no tiene facultad alguna para disponer el cierre de la vía o restringir el paso de vehículos, ni tampoco dentro de las actividades y obras a su cargo se incluye la de acometer obras en las laderas de las montañas y demás formaciones naturales desde las cuales puedan ocurrir deslizamientos a ciertos niveles de altura. COVIANDES, ni ningún otro particular así se trate de un concesionario, está investido de la facultad de prohibir el tránsito por las carreteras. Normativamente, es atribución exclusiva del Gobierno Nacional, la prohibición, la restricción, o la imposición de condicionamientos para el uso de las carreteras (relaciona los artículos 2 y 8 de la Ley 105 de 1993). Es la Policía de Carreteras la autoridad instituida para velar “por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas”, tal como fue puesto de presente por COVIANDES en la comunicación GJ-2272 del 15 de julio de 2.008, dirigida al INCO, el vehículo de la macarena donde se transportaba la Señora María Daza, por decisión de su conductor “*pese al mandato de la Policía de Carreteras, permaneció en el sitio de riesgo en el Km.46+700*”.

Referencia el artículo 7 de la Ley 769 de 2.002 para señalar que corresponde a las autoridades de tránsito velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público.

No existe ningún título para que el concesionario se pudiera abrogar el ejercicio de unas facultades que claramente le están reservadas a las autoridades

competentes, sin perjuicio de su colaboración y disposición para facilitar su actuación.

Ni la ocurrencia del sismo del 24 de mayo de 2.008, ni la inestabilidad geológica del sector, ni la temporada invernal, ni la desatención e imprudencia del conductor del bus son imputables a Coviandes SA., la omisión en la que el demandante fundamenta la vinculación de esta sociedad al proceso, no corresponde al Concesionario, además que el deslizamiento que causó la muerte de la Señora María Gudelia Daza, corresponde a un hecho de la naturaleza imprevisible e irresistible.

La posibilidad de que acaeciera un derrumbe era ciertamente posible, y de hecho así se lo advirtió el Concesionario al INCO; pero que un vehículo decidiera estacionarse en un punto concreto de la vía, en lugar de circular por ella, pasa a ser imprevisible, pues escapa las previsiones normales.

En todo caso, aún previsible o no, el hecho es ciertamente irresistible, pues en estricto sentido este es un hecho de la naturaleza, que ocurre por fuera del campo de la injerencia de la conducta humana, frente al cual, si bien es cierto pueden adoptarse medidas de precaución, su concreción es en todo caso imposible de resistir, salvo que simplemente no se permita el uso de la carretera. Todo lo cual, pone en evidencia una conducta culposa por la exposición imprudente al riesgo, lo cual nos ubica en el campo del hecho de un tercero, según como se califique al conductor del vehículo de Flota La Macarena que transportaba a la Señora María Gudelia Daza. En este contexto, se destaca que el conductor del vehículo de placas mencionado desatendió las instrucciones de la Policía de Carreteras relacionadas con el retiro del vehículo del lugar donde se encontraba.

3.8.4.3. AUSENCIA DE FALLA EN EL SERVICIO. No es posible estructurar la responsabilidad de Coviandes SA, ya que esta atendió, oportunamente, las circunstancias en la vía, no sólo a partir la fecha del accidente que ocasionó la muerte de la señora María Daza, sino desde el 24 de mayo de 2008, fecha del temblor. Además, no transcurrió un tiempo considerable para que Coviandes SA – en desarrollo de sus actividades rutinarias de mantenimiento – se enterara de la existencia del obstáculo en la vía y tomara las medidas necesarias para contrarrestar la situación.

3.9. DEMANDADA – INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO, actualmente, AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI:

Se opone a la totalidad de las pretensiones propuestas

3.9.1. RESPECTO A LA SITUACIÓN FÁCTICA PRESENTADA EN LA DEMANDA:

HECHOS 1, 2, 3, 4 y 5: No le constan, se atiene a lo que se demuestre en el proceso.

HECHO 6: Parcialmente cierto con respecto al INCO, el contrato de Concesión No. 444 del año de 1994, fue debidamente suscrito con el INVIAS, entidad que

otorga el citado contrato de Concesión para el proyecto vial Bogotá - Villavicencio. Se señala que, la infraestructura de transporte se recibe por parte del INCO, en administración, y no en calidad de propietario, y el sentido de la palabra transferencia que se usa en el Decreto 1800 del 2003, como en el Decreto 2056 de 2003, no puede entenderse sino como la entrega del bien en calidad de administrador. El INCO no es el titular de la infraestructura vial nacional, incluida la carretera en que sucedieron los hechos, la cual permanece y está en cabeza del INVIAS.

HECHO 7: No le consta, se atiene a lo que se demuestre en el proceso.

HECHO 8: No le consta, el sector presenta fallas geológicas grandes lo que ocasiona constantes deslizamientos de tierra y rocas dado el fenómeno sísmico que se presenta en la región y de amplio conocimiento de todos los usuarios de la vía.

HECHOS 9, 10, 11: No le consta, los hechos objeto de demanda son producto de la fuerza mayor, hecho de la naturaleza imposible e irresistible. Ante un movimiento telúrico y sus graves consecuencias, no es dable imputar responsabilidad alguna al INCO.

HECHO 12: No es cierto. La vía donde ocurrieron los hechos ha sido objeto de mantenimiento rutinario y permanente por parte del concesionario, antes y después de la época de los hechos de la demanda.

HECHO 13: No le consta, se atiene a lo que se demuestre en el proceso.

HECHO 14: No es cierto, no puede endilgarse responsabilidad alguna al INCO, por cuanto está consignado en el escrito de demanda, que el motivo del accidente ocurrió por hechos de la naturaleza, al desprenderse rocas y piedras del talud, lo cual produjo los golpes al vehículo y la posterior muerte de la pasajera.

HECHOS 15, 16, 17, 18, 19, 20: No le constan, se atiene a lo que se demuestre en el proceso, no hay respaldo probatorio.

HECHOS 21, 22, 23, 24, 25: No le constan, se atiene a lo que se demuestre en el proceso, no hay respaldo probatorio.

3.9.2. EXCEPCIONES

3.9.2.1. FUERZA MAYOR

Los hechos del escrito de demanda, dan cuenta de la ocurrencia de un hecho de la naturaleza, eximente de responsabilidad en la manera que rompe el nexo de causalidad con el hecho dañoso fuente de responsabilidad extracontractual y en el sub lite, se encuentra probada con la expresa admisión que de su ocurrencia hace la parte demandante.

El Estado no se encuentra obligado a lo imposible, como es el control exacto de los hechos de la naturaleza y en el caso que nos ocupa, el hecho consiste solamente en ello sin que se exhiba de qué manera el Estado obraría diligentemente, evitando un hecho de la naturaleza, inherente y propio tanto de

la topografía como del clima de toda la región por donde se encuentra el trazado del corredor vial en el cual ocurrió el hecho.

Para el INCO, es imposible poder menguar los hechos y furias de la naturaleza ante un sismo de intensidad de 5.7 escala de Richter y sus réplicas, como el ocurrido con epicentro el Municipio de Quetame - Cundinamarca, cualquier medida tendiente a la protección de los usuarios resulta mínima ante este fenómeno natural al cual el hombre le es imposible resistir y que la mente humana no puede prever, o lo que, previsto, no se puede resistir.

Con ocasión del terremoto de magnitud 5,7 escala de Richter con epicentro en el Calvario Meta, ocurrido el 26 de mayo del 2008, a las 2:27 P.M, posterior al sismo, se han venido presentando inestabilidad y desprendimientos a lo largo del corredor vial, principalmente, donde los taludes alcanzan cortes muy altos con deslizamientos frente a depósitos coluviales que han llevado al cierre y restricción temporales de la carretera dado el riesgo para los usuarios, vehículos y peatones. Se conocieron tres tramos de la vía principal y uno sobre la que conduce al pueblo de Quetame, donde por efecto del sismo y el aumento de los caudales en las quebradas y arroyos provenientes de las partes altas de los taludes, generaron los mayores daños en forma de desprendimientos de bloques, remoción de masas y flujos rocosos, como efectivamente aconteció el día del fatal accidente en que perdió la vida la señora María Daza, por lo anterior, es preciso señalar que resulta imposible contener la furia de la naturaleza, de ahí que se invoque como eximente del INCO, la fuerza mayor.

Tres criterios sustantivos han sido esbozados, en orden a establecer cuando un hecho, en concreto, puede considerarse imprevisible, en la medida en que es indispensable, como lo ha recordado la Corte examinar cada situación de manera específica: 1) El referente a su normalidad y frecuencia; 2) a la probabilidad de su realización, y 3) a su carácter inopinado, excepcional y sorpresivo.

La irresistibilidad, en el lenguaje jurídico, debe entenderse como aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos - y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico - que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu.

La jurisprudencia de esta Corporación, de igual manera, ha entendido que este elemento de la fuerza mayor consiste en que, haya sido absolutamente imposible evitar el hecho o suceso aludido, no obstante, los medios de defensa empleados por el deudor para eludirlo, como también implica, la imposibilidad de sobreponerse al hecho para eludir sus efectos. Debe agregarse que estos dos requisitos: la imprevisibilidad y la irresistibilidad, deben estar presentes, coetáneamente, para la concreción de este instituto jurídico exonerativa de responsabilidad (Sentencias del 26 de julio de 1995 expediente 4785, 19 de julio de 1996 expediente 4469; 9 de octubre de 1998 expediente 4895, entre otras).

3.9.2.2. HECHO DE UN TERCERO EN CABEZA DEL CONCESIONARIO

El INVIAS celebró el contrato de concesión No 444 de 1994 con la Concesionaria COVIANDES, conforme a la cláusula primera del contrato le corresponden al concesionario la realización material de las obras objeto de este contrato, si ha existido omisión en las actividades de mitigación de riesgos

posteriores al sismo - mencionado en la demanda -estos son imputables únicamente al contratista, y no a la entidad contratante quien no tiene funciones de ejecución.

Por tanto, es pertinente poner de presente que es al concesionario a quien le corresponde pagar los perjuicios sufridos por la parte actora. No obstante, lo anterior, en la cláusula Vigésima Segunda del Contrato de Concesión No. 444 del año de 1994, contempla, Garantía Única de Cumplimiento de Obligaciones que estipula: "...4. *RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL: El CONCESIONARIO, como requisito previo a la suscripción del Acta de Iniciación de la etapa de construcción deberá garantizar su responsabilidad por lesiones, o muerte de una o de varias personas en un solo accidente y de daños a terceros o a propiedades del Ministerio de Transporte o del Instituto Nacional de Vías INVIAS, con un monto de cincuenta millones de pesos mcte (\$50.000.000), por evento o vigente, por el termino de duración de las etapas de construcción y operación y seis (6) meses más*". Seguro de Responsabilidad Civil tomado por la concesión COVIANDES S.A., para la época de los hechos con SEGUROS ALFA S.A.

3.9.2.3. INEXISTENCIA DE LA OMISIÓN

Para el INCO, no existía la posibilidad efectiva de evitar el daño, interrumpiendo el proceso causal, como lo narra la demanda, los deslizamientos que originaron la muerte de la señora María Daza, se presentaron como consecuencia de movimientos telúricos en el lugar de los hechos. Hecho de la naturaleza imprevisible e irresistible. Adicionalmente, no ha existido omisión por parte del INCO en la medida que este ha ejercido sus obligaciones de vigilancia y supervisión a través del contrato de interventoría que para el efecto celebró con la UT BILPOR.

3.9.2.4. OBLIGACIÓN DE INDEMNIZACIÓN A CARGO DEL INVIAS

Conforme al acta de acuerdo No 049 de 2005, suscrita entre el INVIAS, INCO y el Concesionario, donde se pactó la entrega del tramo donde ocurrió el accidente objeto de la litis, el INVIAS quedó con la obligación contractual de incorporar en la póliza general que garantiza el pago de daños en las vías producto de deslizamientos, el tramo objeto de entrega, con el fin de que presentado el siniestro fuera esa póliza la encargada del pago de los perjuicios que se causaren.

De acuerdo al Acta No. 49 del 30 de diciembre de 2005, modificatoria del Contrato de Concesión 444 de 1994, firmada entre el INVIAS, INCO Y COVIANDES en su artículo 8 señaló "*Las partes convienen en que, a partir de febrero de 2006, el INVIAS incluirá dentro de su plan de seguros, el Seguro de vehículos a que hace referencia el numeral 21 del Reglamento para la Operación de la Carretera Bogotá - Villavicencio anexo al Contrato de Concesión No. 444 de 1994. No obstante lo anterior, el CONCESIONARIO será el encargado de tramitar todas las reclamaciones ante la compañía aseguradora*".

De tal suerte que, en materia de reglamentación de la responsabilidad extracontractual asegurada por el riesgo de derrumbes, caídas de piedras y rocas, esta se encuentra establecida en cabeza del INVIAS por expresa disposición del Acta No.49 de 2005 modificatoria del Contrato de Concesión

No.444 de 1994 configurando la Falta de Legitimación en la Causa por pasiva del INCO.

En lo referente a la infraestructura vial del corredor dentro del cual se presentó el presunto el derrumbe, es clara la señalada Acta No.49 de 2005, que la operación y el mantenimiento de la vía, son labores del Concesionario COVIANDES y así quedó plasmado en el acápite de los acuerdos de este acto.

Trae a cita una providencia del Consejo De Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo - Sección Tercera, del 1 de Marzo de 2006, radicación: 66001-23-31-000-1996-05284-01(15284), de la cual se destaca: que se admite la imputabilidad a la Administración de los daños causados por el hecho de sus contratistas, reconociéndose que, en tal evento, sólo podrá exonerarse demostrando únicamente una causa extraña, como la fuerza mayor, el hecho exclusivo del tercero o de la víctima, y que resulta irrelevante a la hora de determinar esa responsabilidad, el hecho de que la víctima sea o no una persona vinculada por el contratista a la construcción de la obra, caso en el cual resulta evidente la exposición permanente al riesgo creado por la actividad.”

3.9.2.5. INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL Y ADMINISTRATIVA POR PARTE DE LA ENTIDAD

En la determinación de la existencia de la responsabilidad patrimonial es indispensable determinar los siguientes aspectos: Un daño antijurídico y la imputación material y jurídica a una entidad pública. En el caso que se analiza se observa que estos elementos antes indicados no se cumplen respecto al INCO. Se desprende con mediana claridad que el INCO, no incurrió en omisión o acto violatorio de principios constitucionales que pueda haber llegado a vulnerar derechos que deba entrar el juez a garantizar dentro del presente proceso.

3.9.2.6. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA DEL INCO

Es pertinente señalar que, en materia de reglamentación de la responsabilidad extracontractual asegurada por el riesgo de derrumbes, caídas de piedras y rocas, esta se encuentra establecida en cabeza del INVIAS por expresa disposición del Acta No.49 de 2005, modificatoria del Contrato de Concesión No.444 de 1994, configurando la Falta de Legitimación en la Causa por pasiva del INCO.

En lo referente a la infraestructura vial del corredor dentro del cual se presentó el presunto el derrumbe, es clara la señalada Acta No.49 de 2005, que la operación y el mantenimiento de la vía, son labores del Concesionario COVIANDES y así quedó plasmado en el acápite de los acuerdos de este acto.

El Instituto Nacional de Concesiones- INCO, fue creado mediante Decreto 1800 del año 2003, con el objeto de planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones. Con la Resolución No. 003187 del 01 de septiembre del 2003, el INVIAS cede a título gratuito al INCO la vía concesionada, sobre lo cual se hace el siguiente análisis:

"ARTICULO 890. RESPONSABILIDAD DEL CEDENTE. El que cede un contrato se obliga a responder de la existencia y validez del mismo y de sus garantías, pero, salvo estipulación expresa en contrario, no responderá de su cumplimiento por parte del otro contratante y de los garantes"

Ahora, el Decreto 1800 de 2003 previó en su art. 18 que:

"Subrogación o cesión de contratos. Al entrar en vigencia el presente decreto, el Ministerio de Transporte, la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías en liquidación, el Instituto Nacional de Vías, Invias, y las demás entidades del sector transporte, con excepción de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, Aerocivil, subrogarán o cederán según el caso al INCO, a título gratuito, los convenios y contratos vigentes relacionados con el cumplimiento de la misión institucional.

Las solicitudes o procesos de selección en curso o en trámite, relacionadas con el modo marítimo, carretero o férreo se trasladarán al INCO, dentro del término de treinta (30) días siguientes a partir de la vigencia del presente decreto para su culminación"

La norma reproducida es clara y específica en cuanto a que se limita a disponer la cesión de los contratos de concesión (y el traslado de los procesos de contratación en curso) sin hacer referencia expresa a la cesión de la responsabilidad por las acciones u omisiones en que hubieran incurrido con antelación el Ministerio de Transporte, la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías en liquidación o el Instituto Nacional de Vías, Invias.

Ahora, en cuanto a la responsabilidad solidaria debemos tener presente el Código Civil, el que consagra:

"ARTICULO 1568. DEFINICION DE OBLIGACIONES SOLIDARIAS. En general cuando se ha contraído por muchas personas o para con muchas la obligación de una cosa divisible, cada uno de los deudores, en el primer caso, es obligado solamente a su parte o cuota en la deuda, y cada uno de los acreedores, en el segundo, sólo tiene derecho para demandar su parte o cuota en el crédito.

Pero en virtud de la convención, del testamento o de la ley puede exigirse cada uno de los deudores o por cada uno de los acreedores el total de la deuda, y entonces la obligación es solidaria o in solidum.

La solidaridad debe ser expresamente declarada en todos los casos en que no la establece la ley"

Adicionalmente, el art. 2344 del Código Civil, consagra:

"RESPONSABILIDAD SOLIDARIA. Si de un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa, salvas las excepciones de los artículos 2350 y 2355. Todo fraude o dolo cometido por dos o más personas produce la acción solidaria del precedente inciso"

Entonces, el INCO no es responsable solidariamente en virtud a la cesión del contrato en la medida en que tal solidaridad debe estar prevista en la ley y ello no se indica en parte alguna del Decreto 1800 de 2003 ni tampoco puede deducirse de la producción de un hecho dañoso, porque en ese evento todas las entidades que se dice responsables en forma solidaria debieron haber concurrido a su producción y, ello, en este evento, es un imposible material y jurídico.

En cuanto al régimen de responsabilidad, los artículos 890, 892 y 893 del Código de Comercio se circunscriben a la responsabilidad del cedente, en la medida en que el alcance de la responsabilidad del cesionario, máxime si se trata de asumir las preexistentes deben estar precisa y expresamente señaladas en el acto de cesión, como se comprende de la lectura de los artículos 888 y 894 *ibidem*.

Se resalta que el INCO sólo asumió la competencia para ejercer la vigilancia y supervisión de los contratos de concesión a partir de su fecha de creación en el año 2003, exclusivamente en calidad de administrador del negocio jurídico.

3.9.2.7. PREVALENCIA DEL INTERES GENERAL Y EL CORRELATIVO BENEFICIO ARTICULAR DE LOS ADMINSTRADOS.

Teniendo en cuenta que el proyecto de la construcción de la autopista Bogotá - Villavicencio, hace parte del desarrollo nacional en beneficio de la comunidad en general, de la cual hacen parte los demandantes, por mandato Constitucional prevalece el interés general, resultando en algunas ocasiones normal y necesario, que el estado imponga a los administrados restricciones que permitan su adecuado funcionamiento, sin que por ello pueda alegarse un rompimiento del equilibrio de las cargas públicas. En el presente caso, por no existir nexo de causalidad la administración no está llamada a responder por el presunto perjuicio alegado por los demandantes dentro del presente proceso materia de estudio.

3.9.2.8. GENERICA

Solicito al despacho declarar la existencia de cualquier otra excepción que resulte probada dentro del proceso.

3.10. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

Corrido el traslado respectivo, las partes integrantes del extremo pasivo presentaron sus alegatos reiterando las posiciones esgrimidas en sus contestaciones.

4. CONSIDERACIONES

Surtidas las etapas procesales correspondientes al proceso ordinario, es el momento de proferir la decisión de fondo.

4.1. EL PROBLEMA JURÍDICO

¿Les asiste responsabilidad a las demandadas en la muerte de la señora María

Daza, pasajera del bus de placas SWO794 afiliado a Flota La Macarena SA, al no implementar las medidas adecuadas las cuales evitasen que, derrumbes como el ocurrido el 14 de julio de 2008 en el tramo 5 de la vía Villavicencio – Bogotá, afectaran la integridad de los usuarios de esta ruta?

4.2. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Es esta jurisdicción la llamada a resolver la controversia, en atención al carácter público de algunas de las demandadas¹. La demanda también vinculó a una empresa privada que, según se alega, participó por acción u omisión en el hecho generador del daño, ante lo cual, por el fuero de atracción, es procedente que esta Jurisdicción defina su grado de responsabilidad.

En lo que atañe a la cuantía, está dentro de su radio de competencia para la época de la presentación de la demanda.

4.3. CADUCIDAD

En cuanto a las pretensiones que se ventilan a través de la acción de reparación directa, el numeral 8 del artículo 136 del Código Contencioso Administrativo dispone que esta debe promoverse en un término máximo de dos años contados a partir del día siguiente a la ocurrencia de la causa del daño (hecho, omisión, operación administrativa u ocupación temporal o permanente).

Para la contabilización de dicho término se tomará en consideración que, la ocurrencia de los hechos tuvo lugar el 14 de julio de 2008, por lo cual, el término de 2 años previstos en la ley para declarar la caducidad se cumplía el 15 de julio de 2010. Considerando que la demanda fue radicada el 28 de agosto de 2009, previo el agotamiento del requisito de procedibilidad (f.113 cdno. 1), se debe indicar que no operó el fenómeno extintivo de la caducidad, tal como se explicó en el auto del 22 de septiembre de 2009.

3.4. ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD ACREDITADOS

3.4.1. Demostrando el daño, en este caso, la muerte de la señora María Gudelia Daza y que tal evento se produjo a raíz del accidente de tránsito del bus de placas SWO 794 de Flota La Macarena SA, se encuentran:

- El Informe Ejecutivo de la Fiscalía Seccional de Cárquez por medio del cual se dispuso la investigación con base en la llamada vía radio por parte del Capitán Richard Rosero Serna, el cual informó que *“A LA ALTURA DE KM 47+700 HAY MUERTOS DENTRO DEL VEHÍCULO BUS DE PLACAS SWO-794 POR CAÍDA DE PIEDRA DE LA MONTAÑA. TRASLADÁNDONOS CON MI EQUIPO DE TRABAJO ...AL LUGAR UBICADO UBICADO EN LA VÍA BOGOTÁ – VILLAVICENCIO KILOMETRAJE INVIAS, 47 + 730 SITIO...”*

¹ Código Contencioso Administrativo, artículo 82. La jurisdicción de lo contencioso administrativo está instituida para juzgar las controversias y litigios administrativos originados en la actividad de las entidades públicas y de las personas privadas que desempeñen funciones propias de los distintos órganos del Estado. Se ejerce por el Consejo de Estado, los tribunales administrativos y los juzgados administrativos de conformidad con la constitución y la ley.

- El informe de necropsia del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, el cual señaló como causa de la muerte de la señora Daza Rodríguez María Gudelia, accidente de tránsito. En el cuaderno 17 de prueba trasladada, el Capitán Richard Rosero Serna, Comandante de la Ruta Bogotá – Cáqueza – Guayabetal en oficio No. 1078 del 16 de julio de 2008 informó acerca de una caída de piedra y tierra sobre unos vehículos que se encontraban sobre la vía kilómetro 46+300 vereda Pobitos del Municipio de Quetame afectando el bus número 3575, afiliado a la empresa Flota La Macarena SA y un tractocamión de placas WZC 485; dentro del primero se produjo el deceso de cuatro personas, dentro quienes está la señora María Daza. (f. 35 ss; cdno 2 f. 728ss), también hubo cuatro heridos.

- Dentro del Informe Ejecutivo FPJ 3, caso No. 251516108009200880085, se consignó: *“SIENDO APROXIMADAMENTE LAS 8:20 SE RECIBE UNA LLAMA (SIC) VÍA RADIO POR PARTE DEL SEÑOR CAPITÁN RICHARD ROSERO SERNA DONDE INFORMA QUE A LA ALTURA DE KM 47+700 HAY MUERTOS DENTRO DE UN VEHÍCULO BUS DE PLACAS SWO – 794 POR CAÍDA DE PIEDRA DE LA MONTAÑA, TRASLADÁNDONOS CON MI EQUIPO DE TRABAJO LOS SUSCRITOS SERVIDORES DE POLICÍA JUDICIAL PT. CHÁVEZ HERNÁNDEZ MILTON, PT BONILLA CASTRO MARIO. BAJO LA COORDINACIÓN DE SI HERRERA DELGADO JULIO CÉSARNOS TRASLADAMOS AL LUGAR INDICADO EN LA VÍA BOGOTÁ – VILLAVICENCIO KILOMETRAJE INVÍAS 47 + 730 SITIO, VEREDA ESTAQUECA, MUNICIPIO DE QUETAMELLEGANDO AL KM 46 + 300 NOS ENCONTRAMOS CON UN DERRUMBE DE GRANDES PROPORCIONES EL CUAL TAPONÓ LA VÍA EN UNOS 100 METROS APROXIMADAMENTE, ATRAVESAMOS A PIE ARRIESGANDO NUESTRA INTEGRIDAD YA QUE ERA IMPOSIBLE PARA POR OTRO MEDIO LLEGANDO AL LUGAR DE LOS HECHOS A LAS 9:00 EN EL LUGAR SE ENCONTRABA POLICÍA DE CARRETERAS, EJÉRCITO, DEFENSA CIVIL COMO PRIMER RESPONDIENTE EL SEÑOR TENIENTE DEL EJÉRCITO RONAL TORRES VILLA...EN DONDE FUERON HALLADOS LOS **EMPE EF ... No. 3 CUERPO SIN VIDA** DE UNA PERSONA DE SEXO FEMENINO, HALLADO INTERIOR DEL VEHÍCULO BUS AFILIADO A LA EMPRESA FLOTA LA MACARENA DE PLACAS SWO 794 EN LA PARTE MEDIA DEL ASIENTO NRO.13 LADO DERECHO. SENTIDO VILLAVICENCIO BOGOTÁ QUIEN EN VIDA RESPONDÍA AL NOMBRE DE MARÁ GUDELIA DAZA RODRÍGUEZ (ACTA No. 04-15-08), EDAD 70 AÑOS, IDENTIFICACIÓN C.C. 23.406.132 DE AGUA CLARA – SAN LUIS DE GACENO. OCUPACIÓN: AMA DE CASA. ESTADO CIVIL: VIUDA...”. (fs. 736 ss. Cdno 2).*

- Junto a las pruebas de la demanda se allegó el respectivo certificado de defunción de la señora María Gudelia Daza (cdno. 1).

En ese sentido, el material probatorio existente es suficiente para establecer que efectivamente el día 14 de julio de 2008, aproximadamente, sobre las 8:20 a.m., se presentó un deslizamiento de tierra y rocas, mismas que impactaron con el autobús de placas SWO-794 afiliado a Flota la Macarena, causando la muerte de la pasajera María Daza. Se tiene probado el Daño, en este caso a la vida.

3.4.2. Sobre la imposibilidad que tenía el bus afiliado a la Flota La Macarena S.A., se tiene lo siguiente:

Al plenario fue arrimado el experticio presentado por el Centro Internacional de Investigaciones Forenses y Criminalísticas, respecto del autobús de placas SWO-794, el mismo señala la imposibilidad que tenía el prenombrado automotor para hacer un giro en “u” y regresar por donde venía, lo cual según el análisis

que se realizó no era posible por lo estrecho de la vía y el tamaño del automotor (contenido en cuaderno independiente de este proceso y a fs. 143 – 194, 195 ss. cdno. 17 prueba trasladada). Se encuentran observaciones como las siguientes: *“El bus implicado en los hechos realizaba la ruta Villavicencio - Bogotá, y varias versiones relatan que la policía estaba haciendo devolver los vehículos, pero el bus de la Macarena no realizó esta maniobra. La razón por la cual el bus no realizó el giro en “U” para devolverse a Villavicencio es debido a que su longitud es mayor al ancho de la calzada, debido a que cualquier vehículo para poder realizar un giro de 180° y cambiar al carril de dirección contraria en algún momento de la trayectoria, debe ubicarse perpendicular al sentido de circulación de la vía como lo muestra la imagen No. 1.(...) Para mayor claridad se realizó un video con un bus de dimensiones similares al de placas SWO 794 implicado en el derrumbe del 14 de julio, haciendo un giro en U. (adjunta imágenes donde acredita que era imposible hacer tal giro, por el espacio y el tamaño del bus)”*. Este informe pericial recrea de manera muy ilustrativa las versiones de los testigos Alonso Larrahondo Cardona y de la señora Alba Inés Cárdenas de Niño (prueba trasladada, cuaderno 13, la cual recalca la imposibilidad que tenía el bus para hacer el giro). También contiene las fotos tomadas por el señor Larrahondo Cardona, que refuerzan sus conclusiones.

Lo anterior demuestra que, el devolverse por donde venía, no era una opción para el bus donde venía la señora María Daza (q.e.p.d.), ya que, por sus dimensiones y la estrechez de la vía, de haberlo intentado, habría impedido incluso que otros vehículos de menor tamaño logran salir de la zona de riesgo y/o en el desarrollo de la maniobra para el retiro del automotor se hubiera podido ver comprometida la vida del conductor y demás ocupantes del vehículo.

Si bien, se alega que la Policía dio la instrucción al conductor de la Flota La Macarena SA, de devolverse por donde venía o alejarse de la zona de deslizamientos y derrumbes, tal maniobra resultaba imposible, por cuanto, la vía era demasiado estrecha y el tamaño del bus le impedía maniobrar para hacer un giro en “u” y regresar por donde venía, en consideración a ello, las excepciones propuestas en este sentido no están llamadas a prosperar, habida cuenta que no se demostró que el conductor del automotor hubiera quedado en la zona del derrumbe por un actuar imprudente, sino porque la misma congestión vehicular generada por los deslizamientos del lugar lo ubicaron en ese sitio, haciendo imposible que se retirara de allí.

3.4.3. Respecto a que, el evento del 14 de julio de 2008 era previsible, se tiene:

- La documental aportada en el cuaderno 11, específicamente, a folios 61 – 375, documentos reconocidos por el Representante Legal de Coviandes SA, demuestran que el evento era previsible, pues como lo advirtió el estudio de Geotécnica y Cimentaciones, la zona se había clasificado de alta amenaza sísmica (f.83). Si bien, la intención con los informes allí contenidos era presentar unas propuestas de obras para superar el riesgo, lo cierto es que no se debe pasar por alto que la operación de la zona se encontraba bajo la Concesionaria, y por tanto, en el tiempo inmediato debía efectuarse un minucioso monitoreo sobre el sector donde ocurrió el hecho que segó la vida de la señora María Daza, y adelantar acciones como las descritas en el *“Informe de atención de la Emergencia producida por el sismo del 24 de mayo de 2008”* (fs. 203 ss del cuaderno 11, información al Centro de control operacional, restricción

de carriles, cierres de la vía, seguimiento en detalle, evaluación por parte de ingenieros de la situación etc). Este informe es claro en señalar la inestabilidad de la zona cercana a Quetame para esos momentos (f. 246 cdno. 5).

- La copia del reporte de vista del 6 de junio de 2008, estudio de estabilización de sitios inestables elaborado por Geotecnia y Cimentaciones, en lo relativo al sitio PR45 + 160/300 y PR48+000, revela la inestabilidad de la zona (cdno. 5). Lo que se refuerza con el informe allegado de Hidroconsulta Ltda., por lo que debió en lo inmediato, quien operaba la vía, tomar medidas oportunas en torno a la prevención y a la evacuación del peligro.

En el mencionado estudio de Estabilización de sitios inestables de la vía Bogotá – Villavicencio, se muestra con registro fotográfico la afectación que se presentaba en la vía debido a los deslizamientos y derrumbes en la zona del accidente del vehículo del demandante (cdno.5)

- En el plenario la proposición 027 administrativa de 29 de julio de 2008 (prueba trasladada), misma que corresponde a un informe técnico elaborado para ser presentado ante el Congreso de la República por la situación que se venía presentando en la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio, se ponen de presente los sectores inestables y que la situación de los derrumbes se había hecho más gravosa desde el 24 de mayo de 2008, fecha en que se presentó un sismo que afectó la estabilidad de la zona. En uno de sus apartes se cita:

Ahora bien, específicamente la valoración del sismo se hizo y se presenta en el informe anexo de Vulneración Sísmica de la vía entre el K 40 y el K 70 revisión y en el informe anexo de Evaluación geológica y Alternativas de solución a los deslizamientos y al riesgo Sísmico existentes en el sector Pr 44. 7 – Pr 50.2 de la Carretera Bogotá Villavicencio, elaborados por la concesionaria y remitidos al INCO.

- Se arrió al expediente el Estudio de Diseño de Obras de Estabilización del corredor vial Bogotá Villavicencio – Coviandes S.A. de junio de 2008, el cual, en una de sus conclusiones señaló:

“La actividad sísmica del 24 de mayo dio inicio a la inestabilidad del depósito coluvial, en general en forma de deslizamiento de tipo traslacional, sin embargo, en la corona del deslizamiento se presentan fenómenos tipo retrogresivo y en la parte baja (en el contacto depósito – roca) debido a la alta pendiente y a los afloramientos de agua se presentan flujos, los cuales llegan y tapan la totalidad de la vía y parte del cauce del río Negro. En la parte alta del sector afectado se presentan grietas de tensión y una gran cantidad de material en condiciones precarias de estabilidad, el cual eventualmente por actividades sísmicas adicionales y/o cambios climáticos reactivarían su movimiento” (c. 5).

- Se cuenta con el informe de vulnerabilidad de la vía entre el kilómetro 40 y el kilómetro 70 de la carretera Bogotá Villavicencio, de 25 de junio de 2008, mismo en el que en una de sus recomendaciones precisó:

“El sector comprendido entre el K45 – K50 fue uno de los más afectados por el sismo y es más vulnerables los desprendimientos y caídas de rocas, por lo que se recomienda su inmediata evaluación” (p. trasladada)

- El informe de atención de la emergencia producida por el sismo del 24 de mayo de 2008, presentado el 26 de junio de ese año, que en sus conclusiones y recomendaciones señaló:

“Las labores desarrolladas por COVIANDES S.A. corresponden apenas a una atención primaria de apertura de la vía a los usuarios y al desarrollo de actividades de mitigación de los efectos del sismo. Como lo han expresado los especialistas en sus diferentes informes, es indispensable ejecutar obras de mejoras de estabilidad que deberán ser acometidas lo más pronto posible, para lo cual se requieren de manera urgente recursos del Presupuesto Nacional (cdno. 5)

- Se aportaron las conclusiones a las que llegó la sociedad Geotécnica y Cimentaciones, luego de la visita efectuada el 28 de mayo de 2008 al sitio donde había ocurrido un sismo – el día 24 de los mismos mes y año – ubicado en el PR48+000 de la vía Bogotá – Villavicencio, cuyo objeto consistió en realizar observaciones geotécnicas sobre la estabilidad de la ladera superior de la vía. Las obras de estabilización del referido lugar, se plantearon efectuarse en tres etapas que son: obras de mitigación, estudio geológico y obras definitivas. Dentro de la mitigación se afirmó que era necesaria la vigilancia permanente para evitar afectaciones a los usuarios de la vía (cdno. 5). En los anexos del informe se revela la inestabilidad del tramo (fs. 123, 124 *ibídem*).

- A folios 131 a 142 del cuaderno 17 de prueba trasladada, la relación que hace el Ministerio de Transporte permite inferir que el riesgo para el 10 de julio de 2008 estaba advertido.

- El Despacho destaca la relación de los movimientos telúricos presentados en el lapso del 10 de mayo de 2008 al 30 de agosto del mismo año en la vía Bogotá – Villavicencio, conforme a los datos de la Red Sismológica Nacional (fs. 634 cdno. ppal. 2, medio magnético adjunto).

Por lo anotado, para el 14 de julio de 2008, era ampliamente conocido el mal estado de la vía en el kilómetro donde ocurrieron los lamentables hechos, que segaron la vida de la señora María Daza. Es así como se tiene que, no se trataba de un hecho aislado el deslizamiento y los derrumbes en el sector donde se presentó el insuceso, por lo que la imprevisibilidad alegada en este sentido no tiene asidero. Es dable resaltar por los testimonios recibidos a los conductores que cubrían esta vía, que minutos antes del derrumbe en el kilómetro 46, desde el “Pipiral” se sabía que había una “caída de piedras”, lo cual, no fue obstáculo para que se habilitase nuevamente el paso en el peaje. A esto súmese, que luego del sismo del 24 de mayo de 2008, era evidente el grave riesgo que

presentaba la vía, incluso, se había presentado un informe al Congreso de la República a fin de que se realizara un control político, ya que era un hecho de conocimiento público nacional.

Así las cosas, no se puede absolver la responsabilidad de las entidades encargadas de la vía, alegando que se presentó un hecho de la naturaleza y que el mismo era imprevisible, por cuanto, como lo señalan los varios informes técnicos proferidos con lugar al evento sísmico que se presentó a menos de dos meses del siniestro génesis de este proceso, eran evidentes las afectaciones que sufrió la vía y que los deslizamientos se podían dar en cualquier momento. Los precitados informes técnicos ponían de presente que en la zona donde se presentó el derrumbe, esto es, entre el kilómetro 46 y 48 de la vía que de Bogotá conduce a Villavicencio, existía un riesgo inminente de deslizamientos y, por tanto, era responsabilidad de las autoridades encargadas de la vía conjurar los medios para evitar tal acontecimiento y más aún evitar que hubiera afectados.

En lo que respecta a la presunta configuración de una fuerza mayor, como eximente de responsabilidad, es preciso destacar que esta debe corresponder a un hecho externo y ajeno a la administración demandada, además de irresistible para esta, elementos que no se verifican en el plenario, por cuanto se trató de un hecho que según se probó era evitable por parte de la administración, mediante una labor oportuna de prevención y adecuación de la vía, pues de los estudios presentados y citados aquí como acervo probatorio, se tiene que las condiciones de riesgo que le correspondía solucionar a las accionadas no se dieron.

Se deben traer a colación las diferencias que la jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado ha señalado entre la fuerza mayor y el caso fortuito, en los siguientes términos²

En este punto cabe precisar la diferencia entre la causal eximente de responsabilidad por la fuerza mayor y el caso fortuito que no tiene esa virtualidad. La fuerza mayor y el caso fortuito como eximentes de responsabilidad se equiparan en el derecho privado, mientras que el administrativo les tiene demarcado sus efectos, y ello hace que no se refiera a estas dos hipótesis indistintamente. Varios han sido los criterios ensayados en la jurisprudencia con base en la doctrina sobre la distinción entre caso fortuito y fuerza mayor. Así, se ha dicho que: (i) el caso fortuito es un suceso interno, que por consiguiente ocurre dentro del campo de actividad del que causa el daño; mientras que la fuerza mayor es un acaecimiento externo ajeno a esa actividad; (ii) hay caso fortuito cuando la causa del daño es desconocida; (iii) la esencia del caso fortuito está en la imprevisibilidad, y la de la fuerza mayor en la irresistibilidad, y (iv) el caso fortuito se relaciona con acontecimientos provenientes del hombre y la fuerza mayor a hechos producidos por la naturaleza. De manera más reciente ha insistido la Sala en la distinción entre fuerza mayor y caso fortuito basada en el origen de la causa. De este modo, mientras se demuestre por la parte actora que en el ejercicio de una actividad de las calificadas de riesgo o peligrosas, se le causó un daño que proviene del ejercicio de aquellas, el caso fortuito no podrá excluir o atenuar la responsabilidad

² Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 27 de agosto de 2007, exp. 15.494, M.P. Ruth Stella Correa Palacio.

de la persona pública, ya que se parte de que el evento ocurrido tiene un origen interno al servicio, la actuación o la obra pública. No ocurre lo mismo cuando la causal eximente que se alega es la fuerza mayor, cuyo origen es extraño, externo a la actividad de la administración, el cual sí constituye eximente de responsabilidad.

Desde esa perspectiva, tratándose de un evento que ocurrió dentro de la actividad de las demandadas, como lo era el mantenimiento vial y que, a pesar de tratarse de un hecho de la naturaleza, era posible de evitar, sería más factible enmarcarlo en el concepto de caso fortuito; sin embargo, también está probado que la administración o, quien fungía como tal, conocía el riesgo que se generaba en la vía, lo cual se sustentó en los múltiples informes que se presentaron como material probatorio.

Corolario de lo expuesto, está probado que no se trató de un hecho aislado e imprevisible y que, si bien, los encargados de la vía estaban en desarrollo de obras para su arreglo, también resulta evidente que las mismas no fueron suficientes y no se conjuraron todos los medios para evitar la catástrofe, hecho este que compromete la responsabilidad de las demandas.

3.4.4. En lo que atañe a la responsable de evitar accidentes que afectaran la integridad, vida y bienes de los usuarios de la vía, se destaca:

- Conforme al texto del Contrato de Concesión No. 444 de 1994, cláusula primera, el objeto del mismo radicó en que el Concesionario realizaría los estudios, diseños definitivos, obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento del sector Santafé de Bogotá – Cáqueza – K55 + 000 y el mantenimiento y operación del sector km 55 + 000 – Villavicencio, con los alcances descritos en los parágrafos, en los cuales se estima la realización de obras en el tramo donde perdió la vida la señora María Daza.

Hacen parte del aludido contrato, los documentos de la invitación a presentar oferta y su Adendo No. 1, y también los siguientes: *el Pliego de Condiciones y los Adendos de la Licitación Pública No. 066-93, la cual fue declarada desierta; la oferta del CONCESIONARIO de fecha 7 de Julio de 1.994, presentada dentro del proceso de contratación directa negociada, revisada y aceptada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS; el Anteproyecto y demás información técnica suministrada por el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS; el diseño para construcción, elaborado por el CONCESIONARIO durante la etapa de Diseño y Programación; los contratos que se suscriban para la obtención de las garantías exigidas; las actas o convenios que se suscriban durante su vigencia; la Ley 80 de 1993 y sus normas reglamentarias y complementarias; la Ley 105 de 1993 y sus normas reglamentarias; el Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas - anexo; los demás documentos constitutivos del proyecto; el Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte edición 1992, entre otros. Se destaca que las condiciones expresadas dentro del contrato 444 de 1994 prevalecen sobre aquellas de cualquier otro documento que forme parte del mismo.*

Dentro de la cláusula tercera parágrafo segundo, el Concesionario se obligó a la construcción del tramo Cáqueza – Puente Téllez, localizado

entre las abscisas km 47+500 y km 50 y del tramo Cáqueza – Puente Téllez, ubicado en las abscisas km 50 y km 54+530.

En la cláusula vigésima quinta se dispuso que la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto son obligaciones a cargo del Concesionario, quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al INVIAS por falta de la misma. (cdnos. 1 y 5). Se destaca que, dentro de las obligaciones contractuales del contrato de concesión N°. 444 de 1994, la operación y mantenimiento de la carretera Bogotá – Villavicencio se encuentra a cargo de la Concesionaria Vial de los Andes – Coviandes.

- En el Reglamento para la operación de la carretera Santafé de Bogotá – Cáqueza – Villavicencio, anexo al Contrato No. 444 de 1994, se establecen los servicios propios de la Concesión y los de atención a los usuarios. Dentro de los propios están – entre otros - el mantenimiento de la vía y la operación y seguimiento del tránsito. La inspección de tráfico se encuentra bajo la responsabilidad del Concesionario (en lo que atañe a la infraestructura), el cual, debe llevar a cabo tal inspección de manera preventiva, tanto para el tránsito como para los aspectos de mantenimiento vial (punto 8. F. 14 Cdn. 4). El punto 16 del citado Reglamento, dispone que el Concesionario debe establecer un sistema de coordinación con la Policía Vial, lo cual contrasta con lo manifestado dentro del interrogatorio de parte del 8 de febrero de 2016, por el Representante Legal de COVANDES SA, el cual, al preguntársele si dentro de las actividades que desarrollaba en la vía Villavicencio – Bogotá su representada realizaba algún tipo de prevención o miramientos de riesgos en el lugar de los hechos, señaló que no era responsabilidad del concesionario ni estaba incluido dentro de las obligaciones del contrato 444 de 1994 (f. 751 y 752 CD), pues, el Juzgado entiende que tanto lo pactado en el contrato de concesión como lo manifestado por el Comandante de la zona, hace inferible que la coordinación del tránsito eran atribuibles al operador de la zona.

- Por medio del Acta de Acuerdo No. 11, suscrita el 3 de diciembre de 1998, COVIANDES recibió el Tramo 5 correspondiente al sector Puente Téllez (k55+000) – Caño Seco (k87+500) de la vía Santafé de Bogotá – Villavicencio.

- En el Acta No. 001 del 13 de noviembre de 2003 se contiene la entrega que el INVIAS le hizo al INCO de algunos contratos, entre los cuales se encuentra el No. 444 de 1994, cedido y subrogado mediante la Resolución No. 003187 del 1 de septiembre de 2003.

- Mediante el acta No. 49 de 2005 suscrita el 30 de diciembre de 2005, modificatoria del contrato de concesión 444 de 1994 de la carretera Bogotá – Villavicencio, suscrita el 30 de diciembre de 2005, el INVIAS hizo entrega al INCO en su calidad de administrador del contrato de concesión referido, los tramos 4 (Puente Real PR 25 + 500) – Puente Téllez (PR 38 + 300) Y 5 (Puente Téllez PR 38 + 300) – Caño Seco (PR70 + 600) de la aludida carretera y, consecuentemente, el Concesionario Vial de los Andes COVIANDES S.A. recibió del INCO, los prenombrados tramos 4 y 5. El ordinal tercero determinó que el Concesionario adelantara las obras de alistamiento de los tramos 4 y 5 definidas por el

INVIAS y el INCO, por el monto y en el plazo de los anexos 3 y 4, respectivamente. Consecuencialmente, el Concesionario recibió del INCO los aludidos tramos 4 y 5, para ejecutar las obras de alistamiento y continuar con su operación y mantenimiento, conforme a lo pactado en los ordinales primero a tercero.

- Se resalta del testimonio recibido a Richard Orlando Rosero el 5 de mayo de 2014(prueba trasladada), quien para el 14 de julio de 2008 era el Comandante de la Ruta Bogotá – Villavicencio de la Policía de carreteras y, que tenía como función realizar planes concernientes a la movilidad, seguridad de la vía, entre otros, que todo estaba coordinado con el Concesionario de la vía. Se destaca de su dicho:

“PREGUNTADO Frente a situaciones como deslizamientos de rocas qué medidas de seguridad se adoptaba específicamente. CONTESTÓ: Si se presentaba el evento de deslizamiento de piedras lo primero era informar dicha situación al centro de despacho de la concesión para lo cual se hacía necesario enviar unidades policiales a dicho lugar o donde se presentara el evento de deslizamiento determinado y haciendo la coordinación, si era o no necesario o no adoptar un plan para cierre de vía o el desvío de vehículos si hubiese la posibilidad. (...) PREGUNTADO: Indíquenos en qué consistía exactamente la coordinación que se realizaba con Coviandes según nos lo ha comentado. CONTESTO: Cuando se presentaba un evento en la vía el usuario o los usuarios de la misma se comunicaban considero yo a la línea de emergencia numeral 767 o a la línea de la policía informando de los eventos, ellos se comunicaban con nosotros o con la central de radio más exactamente lo cual se procedía a comunicarnos con la central de Coviandes, toda vez que dicha entidad contaba con los elementos, hago referencia a los elementos vehículos, el factor humano, los cuales eran necesarios en muchas ocasiones la utilización de los mismos para el despeje de los puntos de la vía si el caso era necesario. PREGUNTADO: Díganos si lo recuerda que participación tenía INVIAS en relación con los deslizamientos de tierra para la época de los hechos. CONTESTÓ: Recuerdo que la coordinación era la concesión, con el INVIAS no recuerdo, creo que era directamente con la concesión. (...)” Cuaderno 29, despacho comisorio.

Este testimonio indica de gran manera la incidencia que en el manejo del tránsito en la vía tenía el Concesionario, quien lo coordinaba.

- El testimonio del señor Hernando Alberto Cubides Castañeda, conforme a la tacha de falsedad alegada, no será tenido en cuenta, pues se ha constatado que en el proceso de reparación directa 2009 – 223, que cursa en este Despacho y tiene como base fáctica similares hechos, él es el demandante.

No obstante lo anterior, los testimonios recibidos en este proceso convergen en señalar que no hubo aviso de prevención de Coviandes, minutos antes del derrumbe presentado en el kilómetro 46 y en relacionar a Coviandes, por su vestimenta, como las personas encargadas de dar paso en la vía. El Despacho resalta, precisamente, que otro actuar por

parte de quien operaba la vía, ejemplo, una alerta temprana, señalización, un cierre o restricciones, hubiese impedido que los vehículos avanzasen hasta la zona del derrumbe, lugar donde era imposible girar para devolverse.

El testimonio del señor Alejandro Rueda, quien cubría la ruta Acacías – Bogotá (con salida de las 4:00 am, bus 2280 de la Flota La Macarena SA, en el cual viajaba otro de los testigos, Alonso Larrahondo), advirtió que desde el “Pipiral” se rumoraba de una caída de piedra y, sin embargo, avanzaron sin oposición alguna. Afirmó que fue luego del derrumbe que las Autoridades llegaron al lugar de los hechos (testimonios recibidos el 15 de febrero de 2016, cdno 2 f. 768 cd). El señor conductor Carlos Julio Martínez, quien cubría la ruta Granada – Bogotá, también afirmó que estaban reteniendo los vehículos en el “Pipiral” por una caída de piedras, lo cual, no fue obstáculo luego de limpiarse la vía para que continuara su ruta. Destaca que luego del accidente la Policía llegó una hora y media después, antes no había existido restricción alguna por parte de los encargados, personas del concesionario Coviandes SA, a quienes identificaba por sus chalecos. El testigo Wilson Rujana describió las mismas situaciones, relaciona que “los paleteros” de Coviandes daban o no el paso (cd. f.771). Todos concuerdan en que no había señalización tampoco autoridad ni personas del concesionario advirtiendo el peligro de derrumbe. También advirtieron la imposibilidad que tuvieron para regresarse por el tamaño de sus buses.

- El testigo Alonso Larrahondo, pasajero del bus 2280 de la Flota La Macarena SA para el momento de los hechos, manifestó que desde el pluricitado peaje de “Pipiral” detuvieron el bus de La Flota Magdalena en el que venía (aportó copia del tiquete f. 775, cd 776), después de avanzar, pudo presenciar y fotografiar tres derrumbes, el derrumbe que afectó al bus fue el tercero. Vio sólo un policía, el cual, en ningún momento comentó sobre la posibilidad que se regresaran los vehículos. Revisó las fotos que aportó al expediente y señaló que, solamente, los vehículos pequeños pudieron devolverse. Comentó que para los buses grandes era imposible devolverse y que no hubo señales las cuales advirtieran de derrumbes en la vía. Este testigo en la audiencia del testimonio fue tachado, pues, conforme a lo argumentado por la apoderada de Coviandes SA, su versión no fue espontánea. El Despacho no comparte tal apreciación desde las normas de la experiencia y la sana crítica, pues, tal versión fue corroborada en un dictamen, se apoyó en fotos que fueron allegadas al proceso y siendo pasajero de uno de los buses presentes en los hechos, no se avizora que tenga algún interés directo o indirecto en las resultas de este pleito.

Se puede concluir que los anteriores testimonios, los cuales también se trajeron como prueba trasladada (cdnos 20, 13 testigos Hernando Alberto Cubides, Luis Ferney Abella Rojas), revelan que, para el fatal suceso, no hubo advertencia sobre las condiciones del terreno ni señalización alguna sobre la posibilidad de derrumbes, los cuales, por lo acreditado, eran constantes en la zona.

- En el oficio 31365 del 12 de agosto de 2008, dirigido a la Cámara de Representantes por el INVIAS, se anota “El Instituto Nacional de Concesiones INCO (Concesionaria COVIANDES) tiene a su cargo el

corredor vial Bogotá – Villavicencio. INVIAS administra la parte de la vía antigua que no fue involucrada o absorbida dentro del proyecto de concesión... (f. 15, Cdno. Respuesta Oficio DCSN – 2015 – 732)”

3.5. DEL CASO EN CONCRETO

Conforme a lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, que toca las funciones en general de los Ministerios y Departamentos Administrativos, y el artículo 3 del Decreto 101 de 2000, el cual, para ese entonces era la norma que fijaba el radio de acción del **Ministerio de Transporte**, se infiere que la citada Cartera tiene como función el diseño y la fijación de la política nacional en materia de tránsito y transporte y su infraestructura, así como las políticas de planeación de los organismos que conforman tal sector. Entones, al no corresponder al Ministerio de Transporte la construcción, mejoramiento, rehabilitación y conservación de la infraestructura vial de la Nación, este ente no tendría por qué haber sido vinculado a la presente causa, en consecuencia, resulta forzoso declarar su **falta de legitimación por pasiva**.

Por otra parte, si bien, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS es un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte (art. 52 Decreto 2171 de 1992), que tenía como objeto *“ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación en lo que se refiere a carreteras”* (art. 53 *ibídem*) con las funciones establecidas en el artículo 54 subsiguiente, dentro de la cual se destacaba la del numeral 4 (*“adelantar investigaciones, estudios y supervisar la ejecución de las obras de su competencia conforme a los planes y prioridades nacionales”*), lo cierto es que en virtud de lo dispuesto en el Decreto 2056 de 2003, artículo 1, dejó de tener injerencia en lo que atañe a las vías concesionadas, como en la que ocurrieron los hechos de las demanda³. Es oportuno indicar que el prenombrado Decreto 2056 en artículo 2 numeral 2.17 estableció la entrega de tales asuntos al INCO, el ordenarle al INVIAS lo siguiente: *“2.17 Coordinar con el Instituto Nacional de Concesiones, INCO, la entrega, mediante acto administrativo, de la infraestructura de transporte, en desarrollo de los contratos de concesión”*

El anterior planteamiento refuerza lo que se había dispuesto en el Decreto 1800 de 2003, que creó el Instituto Nacional de Concesiones INCO, por el cual, los contratos de concesión que se habían generado con INVIAS pasaron a manejarse por la nueva entidad – mediante la cesión y subrogación – luego, el contrato No. 444 de 2 de agosto de 1994 celebrado con el Concesionario Vial de los Andes – COVIANDES, junto con todas sus prorrogas y anexos, es concreción de la citada normatividad, por lo que pasó al manejo del INCO, luego, fuerza concluir que **la excepción de legitimación en la causa por pasiva respecto del Instituto Nacional de Vías INVIAS, está llamada a prosperar**.

Así las cosas, al haber pasado la vía Bogotá – Villavicencio a ser administrada por el Instituto Nacional de Concesiones INCO, es esta entidad la llamada a

³ **“Artículo 1º.** Objeto del Instituto Nacional de Vías. El Instituto Nacional de Vías, Invías, tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura **no concesionada** de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte”

responder por la condena que aquí se profiera y, de igual modo, el Concesionario Vial de los Andes – COVIANDES. Para el caso, se trae a colación un pronunciamiento del H. Consejo de Estado⁴, el cual señala:

“Al respecto, esta Corporación ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el sostenimiento de la red vial, de manera que deberá responder en los siguientes eventos: i) cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito, ii) cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiere efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía; en este evento, se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, pero dicha valoración será aún más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad”

Providencia que más adelante advertirá:

“... la jurisprudencia de esta Corporación ha sostenido que, cuando se genere un daño a terceros con ocasión de la ejecución de obras públicas con el concurso de contratistas, se entiende que es la misma administración pública la directamente ejecutora, y es ésta la dueña o titular de la obra, de manera que los contratos que celebre con particulares no son oponibles a terceros y, en consecuencia, no puede exonerarse de responsabilidad⁵.”

Por consiguiente, las demandadas Instituto Nacional de Concesiones INCO, actualmente, Agencia Nacional de Infraestructura⁶, y la Concesionario Vial de los Andes COVIANDES, son las llamadas a responder de manera solidaria.

Conforme a la cláusula primera del Contrato de Concesión No. 444 de 1994, el objeto del mismo radicó en que el Concesionario realizaría los estudios, diseños definitivos, obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento del sector Santafé de Bogotá – Cáqueza – K55 + 000 y el mantenimiento y operación del sector km 55 + 000 – Villavicencio, con los alcances descritos en los parágrafos de dicha disposición. Por lo acordado posteriormente, en el acta No. 49 del 30 de diciembre de 2005, se encargó a Coviandes SA el mantenimiento, la operación y el alistamiento del tramo 5 de la

⁴ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, sentencia de 29 de enero de 2014, exp. 30356, M.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera.

⁵ Al respecto, ver sentencia del 20 de septiembre de 2007, expediente 21322, C.P. Ruth Stella Correa y sentencia del 29 de agosto de 2012, expediente 24546, C.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera, entre otras.

⁶ En virtud del Decreto 4165 de 2011, se cambió la naturaleza jurídica y denominación del INCO, por la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, asumiendo sus funciones y responsabilidades.

vía aludida⁷. Volviendo al contrato No. 444, la cláusula sexta que contiene las obligaciones del Concesionario, establece como una de ellas la puesta en funcionamiento del sistema vial.

Si se atiende a la semántica de los términos operación, mantenimiento, conservación o reparación, se puede entender el alcance de los compromisos adquiridos por el concesionario, así que:

“Mantener: es conservar una cosa en su ser, darle permanencia en un periodo de tiempo a una cosa o un bien. Esto implica continuidad de la obra, del bien, o de la estructura; es proseguir en lo que se está ejecutando, no significa un acto-resultado, sino varios actos-resultados. En el mantenimiento se incluye el arreglar, reparar, rehabilitar, adicionar, con el fin de que la obra o estructura no se deteriore y mantenga su continuidad en el tiempo, para que siga sirviendo en las condiciones adecuadas para la prestación del servicio para la cual fue diseñada en los términos de continuidad, eficiencia y permanencia, o para que la obra no pierda su valor (...)

Se entiende por obras de mantenimiento aquellas obras civiles, mecánicas, eléctricas y del sistema de control de carácter periódico, necesarias para optimizar las condiciones de operación de la infraestructura o servicio, que permitan al concesionario garantizar la operación eficiente de la infraestructura concesionada, y la prestación continua y adecuada del servicio público”

Operar: es producir en las cosas el efecto para lo cual se destinan. Va muy ligado con el verbo anterior, pero el término se hace más específico, pues aparte de la continuidad se le debe imprimir conocimiento para el tipo de efecto que se quiere, es decir es actuar con las causas propias para el fin necesario. Es poner a funcionar una cosa, para que cumpla el fin por el cual existe.

El concesionario debe realizar todas aquellas actividades necesarias para garantizar el normal funcionamiento de la infraestructura. Y es el encargado de hacer el control sobre las personas que usan la infraestructura y debe vigilar y asegurar el cumplimiento de las normativas aplicables en la materia.

Construir: es la creación de una obra de arquitectura o de ingeniería. Significa lo anterior que es la creación material de un bien o su mutación física, parcial o total, sustancial o superficial, con fines de aprovechamiento y no de destrucción. La construcción se hace a través de la unión permanente de materiales que constituyen una unidad diferente a cada cosa en particular, Con este verbo se busca la creación de nuevas infraestructuras físicas, que sirvan para un fin.”

“Conservación Rutinaria: conjunto de las actividades a ejecutar en vías pavimentadas y/o no pavimentadas, con el fin de mantener las condiciones óptimas para la transitabilidad en la vía. Las principales actividades son: remoción de derrumbes menores (sin maquinaria y/o equipo) únicamente con herramienta menor; rocería; limpieza de drenaje;

⁷ Así lo indica la ANI mediante oficio al Juzgado Veintiuno Administrativo de Descongestión de Bogotá f. 712 anverso y 713, donde el soporte magnético que se adujo aportar, no se allegó.

reconstrucción de cunetas y reconstrucción de zanjas de coronación, que no requieran maquinaria y/o equipo; reparación de baches en afirmado y/o parcheos en pavimento, sin maquinaria y/o equipo.

Conservación periódica: conjunto de obras a ejecutar en una vía, que se realizan en vías pavimentadas y/o en vías en afirmado, que comprende la realización de actividades de conservación y/o mantenimiento periódico, a intervalos variables, relativamente prolongados, destinados primordialmente a recuperar los deterioros de la capa de rodadura ocasionados por el tránsito y/o por fenómenos climáticos, también podrá contemplar la construcción de algunas obras de drenaje menores y de protección, faltantes en la vía. Las principales actividades son: reconformación y recuperación de la banca; limpieza mecánica y reconstrucción de cunetas; escarificación del material de afirmado existente; extensión y compactación de material para recuperación de los espesores de afirmado iniciales; reposición de pavimento en algunos sectores; bacheo y/o parcheo; reconstrucción de obras de drenaje; construcción de obras de protección y drenajes; demarcación lineal y la señalización vertical.”⁸

A propósito, el cuaderno 7 folio 179, describe proyectos que abarca un mantenimiento rutinario.

Tanto el Consejo de Estado⁹ como la Corte Constitucional¹⁰ han destacado los elementos del contrato de concesión, determinando que este supone: i) una convención entre un ente estatal, concedente, y otra persona, concesionario; ii) la entidad estatal otorga a un particular la operación, explotación, gestión, total o parcial de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial de una obra pública; iii) puede acudir a ella también para la explotación de bienes del Estado o para el desarrollo de actividades necesarias para la prestación de un servicio; iv) la entidad pública mantiene durante la ejecución del contrato la inspección, vigilancia y control de la labor a ejecutar por parte del concesionario; iv) el concesionario debe asumir, así sea parcialmente, los riesgos del éxito o fracaso de su gestión, y por ello obra por su cuenta y riesgo; v) el particular recibe una contraprestación que consistirá, entre otras modalidades, en derechos, tarifas, tasas, valorización, participación en la explotación del bien; vi) se pactan las cláusulas excepcionales al derecho común y v) el concesionario asume la condición de colaborador de la administración en el cumplimiento de los fines estatales, para la continua y eficiente prestación de los servicios públicos o la debida ejecución de las obras públicas.

Luego, si se repara que quien realizaba la operación de los peajes de las zonas afectadas era Coviandes SA no es de recibo para este Despacho que, no se asuma el riesgo que este beneficio trae consigo, además, la vía es una sola y sería incoherente, que haya fragmentación para las responsabilidades y no para los beneficios.

⁸ Todos estos conceptos en <https://www.colombiacompra.gov.co> y en la tesis “El Contrato de Concesión” de Leonardo Bohórquez y Mario Andrés Camacho Chaín, Universidad Javeriana, 2002. El CD del f. 631, sirve de ilustración sobre el tema.

⁹ Sección Tercera, Bogotá, D.C. diciembre nueve (9) de dos mil cuatro (2004), Radicación número: 25000-23-26-000-2002-1216-01(27921)

¹⁰ Sentencia C-250 de 1996

Si bien, la Administración tiene a su cargo el manejo de la construcción, mejoramiento y conservación de las carreteras nacionales y sus obras complementarias, al igual que la obligación de señalización de las mismas, lo cual ejecuta a través de los contratistas y, que por lo mismo, tal responsabilidad no puede ser trasladada a otras personas, lo cierto es que en este tipo de contratos de concesión, el riesgo es asumido por el particular. Con base en esto, la condena que pague la Agencia Nacional de Infraestructura ANI en este asunto, debe ser reembolsada en un 100% por el Concesionario Vial de los Andes COVIANDES, conforme a las responsabilidades que pactó este último en el contrato 444 de 1994.

A lo anterior, anótese que en el Reglamento para la operación de la carretera Santafé de Bogotá – Cáqueza – Villavicencio, el cual integra el Contrato No. 444 de 1994, se establecen los servicios propios de la Concesión y los de atención a los usuarios. Dentro de los propios están – entre otros - **el mantenimiento de la vía y la operación y seguimiento del tránsito**. Dentro de la Inspección de tráfico se encuentra la responsabilidad en el Concesionario, en lo que atañe a la infraestructura, de llevar a cabo tal inspección de manera preventiva, tanto para el tránsito como para los aspectos de mantenimiento vial (punto 8. F. 14 Cdn. 4). El punto 16.2 del citado Reglamento, dispone que el Concesionario debe establecer un sistema de coordinación con la Policía Vial. Además, la cláusula 24 del citado Reglamento, establece en torno a la responsabilidad, lo siguiente: *“El Concesionario será directamente responsable de los accidentes o daños a personas y bienes que resulten por actos propios o de su personal, maquinaria o equipos, debidos a las deficiencias en la operación, mantenimiento, conservación o reparación de la obra concesionada, previa declaración judicial”*

El Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección B, en sentencia del 6 de diciembre de 2013 dentro del proceso con radicado 25000-23-26-000-1993-09033-01(27772), respecto a la responsabilidad de la Administración en un asunto similar como el presente, señaló:

“(…) Siendo así, no queda sino concluir que el señor Omar Enrique Vaca Hernández murió en hechos sucedidos el 2 de agosto de 1991, en la carretera que conduce de la ciudad de Bogotá al municipio de Villavicencio, a causa del desprendimiento de una roca, en un lugar afectado por frecuentes deslizamientos. (…)

La prueba testimonial, por su parte, dio cuenta de los deslizamientos de tierra frecuentes sobre la vía, particularmente en el sitio de los hechos y para la época en que acontecieron, así como la falta de señalización y de intervención de las autoridades competentes. (…)

Como se observa, la situación particular de la zona hacía imperativo que la entidad accionada tomará las medidas preventivas y correctivas requeridas, pues el Instituto Nacional de Vías –INVÍAS¹¹ tenía la obligación legal de conservar y mantener las carreteras del país, deber que incumplió en el presente asunto. (…)

¹¹ En ese entonces, la obligación recaía en el INVÍAS, como ya se explicó al declararse la falta de legitimación en la causa de este instituto.

Igualmente, el acervo probatorio permite establecer que para el día de los hechos no había señalización de peligro en la carretera, como era obligación de la entidad pública demandada, ante la continua caída de tierra y piedras sobre la vía, según lo refieren los testigos, que hacían previsible la ocurrencia de accidentes, como en el que perdió la vida el alcalde para ese entonces del municipio de Villavicencio. Además, en el plenario no está demostrado qué obras fueron realizadas por la entidad, con el fin de prevenir nuevos deslizamientos. (...)”
negrillas fuera de texto.

Con base en lo cual, se infiere la responsabilidad de la Administración, o de quien funge a su nombre, cuando no adopta las medidas preventivas y correctivas para salvaguardar la vida e integridad de quienes se desplazaban por las distintas vías del país, más aún, si se tiene en cuenta que la seguridad de las personas constituye la prioridad del sistema y del sector Transporte (ley 105 de 1993 artículo 2 literal “e”). A esto se agrega, respecto a la señalización, lo señalado por el H. Consejo de Estado¹²:

“De acuerdo con las pruebas allegadas al proceso se tiene que la vía en la cual ocurrió el accidente es de carácter nacional y por ello estaba a cargo del citado instituto, siendo entonces su responsabilidad el cuidado y conservación al igual que su señalización, bien fuera la permanente, o incluso la instalada cuando de manera temporal se presentan reparaciones o circunstancias especiales de peligro para los usuarios.

En lo relacionado con la señalización de las vías, se tiene que de acuerdo con las Resoluciones No. 8408 de 2 de octubre de 1985 y 5246 del 2 de julio de 1985 proferidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, las señales preventivas se definen como aquellas orientadas a advertir al usuario la existencia de una situación peligrosa que puede ser permanente o temporal, caso en el cual, la señal debe ser retirada de la vía una vez cesen las condiciones que dieron lugar a su instalación.

Sobre este tema la doctrina ha establecido que cuando las entidades que tienen a su cargo el deber de señalizar las vías públicas, omiten su cumplimiento o lo hacen de manera defectuosa, comprometen la responsabilidad de las personas jurídicas en cuyo nombre actúan, por evidente falta o falla en el servicio público, a ellas encomendado, de tal suerte que no basta con la construcción y mantenimiento de las vías, sino que también está a su cargo la función de ejercer el control, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros y por tanto debe responder por la totalidad de los daños y perjuicios que su falla en la prestación del servicio ocasione por la ausencia de señalización en las carreteras, y su consecuente inseguridad (...)”¹³

Sentado lo anterior, por lo acreditado en el expediente se tiene que la Administración, o quien actuaba en su nombre, sabía, previo al fatal suceso del 14 de julio de 2008, que el kilómetro 46 de la vía Villavicencio – Bogotá,

¹² Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, sentencia del 26 de marzo de 2014, proceso con radicado 25000-23-26-000-2000-02354-01(27084).

¹³ Gil Botero, Enrique. Responsabilidad Extracontractual del Estado, cuarta edición, Bogotá: Grupo Editorial Ibáñez, 2010, p. 377.

constituía un serio riesgo para los usuarios. El artículo 5 de la Ley 769 de 2002 fijó en el Ministerio de Transporte la facultad para reglamentar las características técnicas de la demarcación y la señalización de toda la infraestructura vial y, el artículo 115 *ibídem*, le otorgó la responsabilidad de diseñar y definir las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás. Esta función preventiva estaba incluida en el contrato, pues se hace alusión al Manual sobre dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras. Agrega el Juzgado que ante la inminencia del deslizamiento, el Concesionario no allegó una hoja de ruta coordinada con la autoridad policial para prevenir tal evento.

Es de la esencia de toda relación contractual, que también está en los contratos administrativos, perseguir un fin de lucro, no obstante, en esa aspiración se asumen riesgos y cargas. Particularmente, en el contrato de concesión el concesionario actúa por su cuenta y riesgo, lo cual implica que este sea quién tenga los recursos tanto humanos como materiales para cumplir con lo pactado. En este caso, el concesionario al recibir, así sea provisionalmente, el tramo 5 de la vía Bogotá – Villavicencio, asumió la gestión y los riesgos que esto implicaba, que en otro tipo de contratos se alegarían por ruptura del equilibrio económico.

Sentado lo anterior, con lo demostrado en este proceso es deducible que la causa en el daño, del cual se deprecia indemnización, fue la conducta omisiva de quien operaba la vía Villavicencio – Bogotá, lo cual exime de toda responsabilidad a la Flota La Macarena SA y a su llamado en garantía, Liberty Seguros, pues la mencionada empresa transportadora también fue afectada con la falla del servicio que se declara.

3.6. DE LOS PERJUICIOS

3.6.1. MATERIALES

No se reconocerán, puesto que no fueron soportados de manera idónea. Se alegó la condición de invalidez de un hijo sin demostrar el grado de calificación de esta misma, para efectos de revisar su dependencia. Del mismo modo, la sola declaración extrajudicial de quien adujo cuidarlo, posteriormente, a la muerte de la señora María Daza (q.e.p.d.), debió acompañarse del respectivo contrato de trabajo.

De acuerdo con los artículos 253, 257 y 258 del Código Civil, la crianza de los hijos debe ser asumida por los Padres. Revisado el expediente no se encuentra decisión judicial alguna que revele que, a la señora María Daza (q.e.p.d.), le fue asignada la crianza de alguno de sus nietos, por tal razón, no tiene asidero reconocer un perjuicio material en este sentido.

Fuerza concluir que no se presentó prueba idónea que permitiese inferir la frustración y ausencia de ayuda económica de algún dependiente de la señora María Daza (q.e.p.d.).

3.6.2. MORALES

Se indica que la documental allegada con la demanda, permite establecer las relaciones familiares existentes entre los demandantes y la señora María Gudelia Daza. Para el reconocimiento de estos perjuicios morales, se acudió a la sentencia de unificación proferida por el H. Consejo de Estado, Sala de lo

Contencioso Administrativo, Sala Plena, Sección Tercera, el 28 de agosto de 2014, dentro del radicado 66001-23-31-000-2001-00731-01(26251)¹⁴.

Se cuenta con los siguientes soportes:

Copias Registros civiles de nacimiento autenticados de: Bianery Figueredo Daza (hija, nacida el 25 de febrero de 1975); Durley Figueredo Daza (hija, nacida el 25 de febrero de 1984); Anderson Yesid Figueredo Daza (hijo, nacido el 7 de junio de 1977); Miguel Figueredo Daza (hijo, nacido el 10 de abril de 1966); Mauricio Figueredo Daza (hijo, nacido el 5 de octubre de 1963); José Elías Figueredo Daza (hijo, nacido el 4 de abril de 1968); Argemiro Figueredo Daza (hijo, nacido el 7 de agosto de 1961); María de Jesús Figueredo Daza (hija, nacida el 25 de agosto de 1959) y Justo Antonio Figueredo Daza (hijo, nacido el 1 de noviembre de 1957).

Copia Registro civil de nacimiento autenticado de Paula Zulavi Castañeda Figueredo (menor de edad al momento de radicarse la demanda; hija de la señora Bianery Figueredo Daza, por ende, nieta de la señora María Gudelia Daza Rodríguez).

Certificado Registro civil de nacimiento de Andrey Felipe Quebedo Figueredo (menor de edad al momento de radicarse la demanda; hijo de la señora Durley Figueredo Daza, por ende, nieto de la señora María Gudelia Daza Rodríguez).

Copia Registro civil de nacimiento de Juan Diego Figueredo Vallejo (menor de edad al momento de radicarse la demanda; hijo del señor Anderson Yesid Figueredo Daza, por ende, nieto de la señora María Gudelia Daza Rodríguez).

Copia Certificado Registro civil de nacimiento de Lina María Figueredo Vallejo (menor de edad al momento de radicarse la demanda; hija del señor Anderson Yesid Figueredo Daza, por ende, nieto de la señora María Gudelia Daza Rodríguez).

Conforme a la sentencia citada, el despacho reconocerá el equivalente a 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes a los hijos de la señora María Daza, por el dolor que suponen las circunstancias de su deceso en quienes han probado tan cercana ascendencia. A los nietos de la señora María Daza se

¹⁴ “En consecuencia, para la reparación del perjuicio moral en caso de muerte se han diseñado cinco niveles de cercanía afectiva entre la víctima directa y aquellos que acuden a la justicia calidad de perjudicados o víctimas indirectas, los cuales se distribuyen así:

Nivel No. 1. Comprende la relación afectiva, propia de las relaciones conyugales y paterno- filiales o, en general, de los miembros de un mismo núcleo familiar (1er. Grado de consanguinidad, cónyuges o compañeros permanentes o estables). A este nivel corresponde el tope indemnizatorio de 100 SMLMV.

Nivel No. 2. Donde se ubica la relación afectiva propia del segundo grado de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 50% del tope indemnizatorio.

Nivel No. 3. Está comprendido por la relación afectiva propia del tercer grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 35% del tope indemnizatorio.

Nivel No. 4. Aquí se ubica la relación afectiva propia del cuarto grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 25% del tope indemnizatorio.

Nivel No. 5. Comprende las relaciones afectivas no familiares (terceros damnificados). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 15% del tope indemnizatorio.”

reconocerá un monto de 50 salarios mínimos legales mensuales vigentes por este concepto.

3.7. COSTAS

En consideración a que no se evidenció temeridad, ni mala fe en la actuación procesal de las partes, la Sala se abstendrá de condenar en costas, de conformidad con lo establecido en el artículo 171 del C.C.A., modificado por el artículo 55 de la Ley 446 de 1998.

En mérito de lo expuesto el Juzgado Sesenta y Seis Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá – Sección Tercera, administrando Justicia en nombre de la República de Colombia, y por autoridad de la Ley,

FALLA:

PRIMERO: DECLARAR probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva respecto del Instituto Nacional de Vías INVIAS y de la NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE.

SEGUNDO: DECLARAR la responsabilidad de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y del Concesionario Vial de los Andes COVIANDES por la muerte de la señora María Gudelia Daza Rodríguez, quien para el 14 de julio de 2008, dentro del bus de placas SWO 794, afiliado a Flota La Macarena SA perdió la vida a causa de la Falla en el servicio. Razón por la cual, se le exonera de toda responsabilidad a la sociedad transportadora mencionada y, por ende, a su llamado en garantía, Seguros Liberty.

SEGUNDO: CONDENAR de manera solidaria a la Agencia Nacional de Infraestructura y al Concesionario Vial de los Andes COVIANDES, al pago de perjuicios morales a las personas y por los montos (en salarios mínimos legales mensuales vigentes) que se relacionan a continuación:

JUSTO ANTONIO FIGUEREDO DAZA 100 S.M.L.M.V.
BIANERY FIGUEREDO DAZA, 100 S.M.L.M.V.
DURLEY FIGUEREDO DAZA 100 S.M.L.M.V.
ANDERSON YESID FIGUEREDO DAZA 100 S.M.L.M.V.
MIGUEL FIGUEREDO DAZA 100 S.M.L.M.V.
MAURICIO FIGUEREDO DAZA 100 S.M.L.M.V.
JOSÉ ELÍAS FIGUEREDO DAZA 100 S.M.L.M.V.
ARGEMIRO FIGUEREDO DAZA 100 S.M.L.M.V.
MARIA DE JESÚS FIGUEREDO DAZA 100 S.M.L.M.V.
PAULA ZULAVI CASTAÑEDA FIGUEREDO 50 S.M.L.M.V.
ANDREY FELIPE QUEBEDO FIGUEREDO 50 S.M.L.M.V.
JUAN DIEGO FIGUEREDO VALLEJO 50 S.M.L.M.V.
LINA MARÍA FIGUEREDO VALLEJO 50 S.M.L.M.V.

La condena que pague la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, será reembolsada en un 100% por el Concesionario Vial de los Andes COVIANDES, de conformidad con la expuesto en la parte motiva de esta providencia.

TERCERO: NEGAR las demás pretensiones de la demanda.

CUARTO: A costa de la parte interesada, **EXPÍDANSE** las copias que sean solicitadas.

QUINTO: Ejecutoriada la presente providencia, por Secretaría **DEVUÉLVASE** al interesado el remanente de la suma que se ordenó para gastos del proceso si la hubiere, déjese constancia de dicha entrega y **ARCHÍVESE** el expediente.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

**MILTON JOJANI MIRANDA MEDINA
JUEZ**

Firmado Por:

**MILTON JOJANI MIRANDA MEDINA
JUEZ
JUZGADO 066 ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA DE LA CIUDAD DE
BOGOTÁ, D.C.-SANTAFÉ DE BOGOTÁ D.C.,**

*Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez
jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario
2364/12*

Código de verificación:
**18c52c36748a6a901224c420d6fe8264c2095d066f5d37a711762762b0d5e59
4**

Documento generado en 29/06/2021 10:37:08 AM

**Valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>**