



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR
TRASLADO CONTESTACIÓN - EXCEPCIONES
(Artículo 175 CPACA)

Medio de control	REPARACIÓN DIRECTA
Radicado	13-001-23-33-000-2022-00476-00
Demandante	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ
Demandado	INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS y FONDO DE ADAPTACIÓN
Magistrado Ponente	LUÍS MIGUEL VILLALOBOS ÁLVAREZ

En la fecha, jueves (28) de septiembre de dos mil veintitrés (2023), se corre traslado por el término legal de tres (03) días a la parte demandante de la(s) contestación(es) de demanda presentada(s) por el(a) apoderado (a) de la(s) parte(s) demandada(s) INVIAS, y de las excepciones que contenga el(os) escrito(s) de contestación de la demanda, presentado(s) electrónicamente el(os) día ocho (08) de agosto de dos mil veintitrés (2023) y por el apoderado del FONDO DE ADAPTACION el (os) día diez (10) de agosto de dos mil veintitrés (2023).

EMPIEZA EL TRASLADO: VIERNES (29) DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL VEINTITRÉS (2023), A LAS OCHO DE LA MAÑANA (8:00 AM)

DENISE AUXILIADORA CAMPO PEREZ
SECRETARIA GENERAL

VENCE EL TRASLADO: MARTES TRES (03) DE OCTUBRE DE DOS MIL VEINTITRÉS (2023), A LAS CINCO DE LA TARDE (5:00 PM)

DENISE AUXILIADORA CAMPO PEREZ
SECRETARIA GENERAL

Centro Avenida Venezuela, Calle 33 No. 8-25 Edificio Nacional-Primer Piso

E-Mail: desta02bol@notificacionesrj.gov.co




CONTESTACION DE DEMANDA DE INVIAS/

Isaías Anaya Morales <ianaya@invias.gov.co>

Mar 8/08/2023 2:18 PM

Para:Notificaciones Despacho 02 Tribunal Administrativo - Bolivar - Cartagena
<desta02bol@notificacionesrj.gov.co>

CC:waleme66@hotmail.com <waleme66@hotmail.com>

 10 archivos adjuntos (14 MB)

ESCRITURA CONSTRUCCION DE EMBARCACION.pdf; 2. ACTA DE ENTREGA Y RECIBO DEFINITIVO DE OBRA.pdf; 2.ANEXO-Resolución 229 marzo 7 2016 Autoriza Cesión TOTAL EXP LAV041-14 Magangue Yati la Bodega (1).pdf; Contrato 127 de 2015.pdf; PODER SDJ COOTRAIMAG VS INVIAS Y OTROS.pdf; LICENCIA AMBIENTAL 0837 MAGANGUE-YATÍ-LABODEGA.pdf; RESOLUCIÓN No. 1334 ENCARGO MIGUEL SANZ (1).pdf; ACTA 00031 DE POSESION MIGUEL SANZ.pdf; Decreto_1292_de_2021.pdf; 1.0 CONTESTACION DEMANDA COOTRAIMAG.pdf;

Cartagena, 08 de agosto de 2023

HONORABLES MAGISTRADOS :
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLIVAR
Atn. Doctor: LUIS MIGUEL VILLALOBOS
Correo: desta02bol@notificacionesrj.gov.co
E. S. D.

REFERENCIA: REPARACION DIRECTA

RADICADO: 13001-23-33-000-2022-00476-00

**DEMANDANTE: COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE
MAGANGUE(COOTRAIMAG)**

DEMANDADO: INVIAS y FONDO DE ADAPTACION

CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

ISAIAS ANAYA MORALES, abogado, mayor y vecino de Cartagena, portador de la cédula de ciudadanía No.73.088.017 de Cartagena, y T.P. No. 42.784 del Consejo Superior de la Judicatura, en calidad de apoderado del INSTITUTO NACIONAL DEVIAS - INVIAS, conforme al poder conferido por el doctor **MIGUEL ERNESTO SANZ BRÍÑEZ**, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Bogotá identificado con la cédula de ciudadanía N.º 14.270.969 actuando en calidad de Subdirector Técnico (E) de la Subdirección de Defensa Jurídica del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, encargo realizado mediante la Resolución N.º 1334 del 21 de abril de 2023 y Acta de Posesión N.º 000031 del 25 de abril de 2023, debidamente facultado para otorgar poder conforme lo dispuesto en el ordinal 28.1 del artículo 28º del Decreto N.º 1292 del 14 de octubre de 2021, mediante el presente ENVIO EN DOCUMENTO PDF LA CONTESTACION DE LA DEMANDA, EXCRITO DE EXCEPCIONE PREVIA DE CADUCIDAD Y PRUEBAS ANEXAS

SE ANEXAN. 10 ARCHIVOS EN PDF

ME RESERVO EL DERECHO A PRESENTAR LLAMAIENTO EN GARANTIA

Cordialmente,



ISAIAS ANAYA MORALES

Profesional Especializado 2028-19

Grupo Defensa Jurídica 1

Subdirección de Defensa Jurica

Email: ianaya@invias.gov.co

Celular: 3142008097

www.invias.gov.co

Aviso legal: El contenido y anexos de este mensaje son propiedad del INVÍAS únicamente para uso del destinatario ya que puede contener información reservada o clasificada que no es de carácter público. Si usted no es el destinatario se informa que cualquier uso, difusión, distribución o copiado de esta comunicación está prohibido. La revisión, retransmisión, diseminación o uso del mismo, así como cualquier acción que se tome respecto a la información contenida, por personas o entidades diferentes al propósito original de la misma es ilegal. Si usted es el destinatario le solicitamos dar un manejo adecuado a la información. Cualquier mensaje electrónico es susceptible de alteración; de presentarse alguna anomalía favor informarlo a atencionciudadano@invias.gov.co

Cartagena, 08 de agosto de 2023

HONORABLES MAGISTRADOS :
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLIVAR
Atn. Doctor: LUIS MIGUEL VILLALOBOS
Correo: desta02bol@notificacionesrj.gov.co
E. S. D.

REFERENCIA: REPARACION DIRECTA
RADICADO: 13001-23-33-000-2022-00476-00
DEMANDANTE: COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE
MAGANGUE(COOTRAIMAG)
DEMANDADO: INVIAS y FONDO DE ADAPTACION

CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

ISAIAS ANAYA MORALES, abogado, mayor y vecino de Cartagena, portador de la cédula de ciudadanía No.73.088.017 de Cartagena, y T.P. No. 42.784 del Consejo Superior de la Judicatura, en calidad de apoderado del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS, conforme al poder conferido por el doctor **MIGUEL ERNESTO SANZ BRÍÑEZ**, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Bogotá identificado con la cédula de ciudadanía N.º 14.270.969 actuando en calidad de Subdirector Técnico (E) de la Subdirección de Defensa Jurídica del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, encargo realizado mediante la Resolución N.º 1334 del 21 de abril de 2023 y Acta de Posesión N.º 000031 del 25 de abril de 2023, debidamente facultado para otorgar poder conforme lo dispuesto en el ordinal 28.1 del artículo 28º del Decreto N.º 1292 del 14 de octubre de 2021, mediante el presente escrito procedo a contestar la demanda en los siguientes términos:

I. OPORTUNIDAD PROCESAL PARA CONTESTAR LA DEMANDA

Teniendo en cuenta que el “INVIAS” y “FONDO ADAPTACIÓN” son entidades del estado de carácter nacional su notificación es personal y tramitada conforme al artículo 199 del código procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo (ley 1437 de 2011) modificado por el artículo 612 del CGP(ley 1564 de 2011), y el artículo 172 que señalan que para el presente caso las partes tienen un plazo de 30 días hábiles para contestar la demanda y en armonía con el artículo 8 de la ley 2213 de 2022 los TREINTA (30) días hábiles empiezan a correr 2 DIAS después de la notificación personal hecha en forma virtual como lo señala el inciso 3ro de la misma norma así:

ARTÍCULO 8. Notificaciones personales. Las notificaciones que deban hacerse personalmente también podrán efectuarse con el envío de la providencia respectiva como mensaje de datos a la dirección electrónica o sitio que suministre el interesado en que se realice la notificación, sin necesidad del envío de previa citación o aviso físico o virtual. Los anexos que deban entregarse para un traslado se enviarán por el mismo medio.

El interesado afirmará bajo la gravedad del juramento, que se entenderá prestado con la petición, que la dirección electrónica o sitio suministrado corresponde al utilizado por la persona a notificar, informará la forma como la obtuvo y allegará las evidencias correspondientes, particularmente las comunicaciones remitidas a la persona por notificar.

La notificación personal se entenderá realizada una vez transcurridos dos días hábiles siguientes al envío del mensaje y los términos empezarán a correr a partir del día siguiente al de la notificación. (subrayas fuera de texto)

Para los fines de esta norma se podrán Implementar o utilizar sistemas de confirmación del recibo de los correos electrónicos o mensajes de datos.

Cuando exista discrepancia sobre la forma en que se practicó la notificación, la parte que se considere afectada deberá manifestar bajo la gravedad del juramento, al solicitar la declaratoria de nulidad de lo actuado, que no se enteró de la providencia, además de cumplir con lo dispuesto en los artículos [132](#) a [138](#) del Código General del Proceso.

La demanda fue admitida con el auto admisorio de fecha 17 de mayo de 2023, y fue notificado el día 22 de junio de 2023, la notificación se entiende surtida 2 días hábiles después y por consiguiente los 30 días hábiles empiezan a correr a partir del 27 de junio de 2023 y vencen el 11 de agosto 2023.- Por consiguiente, me encuentro dentro del término de ley para contestar, lo cual hago así:

I. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS PRETENSIONES

ME OPONGO A TODAS LAS PRETENSIONES QUE EL DEMANDANTE POROPONE ASI:

Primera: DAÑO EMERGENTE que el FONDO ADAPTACION y el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, INVIAS Asuman y paguen una indemnización compensatoria por el daño irrogado a la Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, Cootraimag, en cuantía de: UN MIL MILLONES DE PESOS (1.000.000.000) por el DAÑO EMERGENTE CAUSADO.

Segunda: LUCRO CESANTE. En base a lo anteriormente expuesto solicitamos a FONDO ADAPTACION e INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, INVIAS una indemnización y/o compensación por el daño irrogado a la Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, Cootraimag, en cuantía de: SETENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA DOS MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS (\$70.262.500.000) por CONCEPTO DE LUCRO CESANTE.

TERCERO: Mil salarios mínimos legales mensuales vigente por perjuicios morales”

A los cuales me opongo porque no hay responsabilidad en cabeza de Invias, porque no ejecuto la obra, y el constructor CONSORCIO YATY en la oportunidad debida de construcción, abrió proceso de inscripción de afectados para ingresarlos al programa de formulación de nuevos proyectos de vida implementado por la Gobernación De Bolivar en los cuales los demandantes no participaron.

II.- PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LOS HECHOS

1. *La Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, Cootraimag, es una empresa de transporte fluvial terrestre de carácter Cooperativo, creada en 1996. Como empresa de economía solidaria cuenta con veintiocho (28) asociados.*

Contesto: No me consta que se pruebe:

2. *Como empresa de Transporte, además de los veintinueve (29) asociados, tenemos 28 afiliados. Su origen se remonta a la vieja existencia de un grupo de transportadores fluviales, que, de manera informal, satisfacían las necesidades del servicio que demandaban los usuarios de esta región de Bolívar, en el trayecto del Rio Magdalena, siendo precario el tráfico vehicular, por lo que implementamos la adquisición del ferri.*

Contesto: No me consta que se pruebe, que de todos modos es una libertad de empresa garantizada por la constitución :

3. *Tiene como domicilio el Municipio de Magangué, sede Administrativa en Magangué, Calle 1|6 No-2, Sector la albarrada, EMAIL: cootraimag01@yahoo.es Tel: 6878976 Cel.: 3135680627.*

Contesto: No me consta que se pruebe:

4. *En desarrollo de su objeto social, se obtuvo licencia legal para servicios de Transporte público de pasajeros fluvial habilitada mediante la Resolución No 17820 del 21 de noviembre de 2002, con permiso de operación otorgado mediante la resolución No 0001158 del 22 de abril de 2013, prorrogado últimamente mediante la Resolución No 0001212 del 23 de mayo de 2019 del respectivo Ministerio del Ramo.*

Contesto: No me consta que se pruebe:

5. *Desplazábamos diariamente más de ciento cincuenta vehículos, en dos viajes, cuatro emisiones o vueltas, en nuestro Ferry, cubriendo el corredor Magangué-bodega y viceversa, desde el año 2013 ininterrumpidamente, hasta el 30 de marzo de 2020, fecha en la que se apertura el puente roncador, YATI-BODEGA.*

Contesto: No me consta que se pruebe. Es de señalar que el Ministerio de transporte desde 1.974 puso en funcionamiento el ferry denominado "MOMPOX 450 AÑOS" de propiedad de la nación que transportaba diariamente los vehículos que cruzaban de Yaty a la Bodega y que por su tamaño y capacidad cruzaba vehículos pequeños, camiones y mulas. Nunca se prohibió que particulares implementaran planchones para cruzar ganado, pasajeros y vehículos, que lo hicieron alternativamente por su cuenta y riesgo. Cuando se liquidó el MOPT en 1.992 a 1.994 los directivos sindicales fueron beneficiados con la entrega de equipos y maquinarias a bajo costo y este Ferry le fue entregado de forma gratuita en concesión a un grupo de sindicalistas encabezado por el señor Pablo Fuenmayor (q.e.p.d.), quien lo manejo por 20 años de manera magistral que se convirtió en un evento turístico obligado, pues muchos turistas del interior y del extranjero venían a Mompox solo para disfrutar del paseo en ferry y las maniobras de reacomodo de los vehículos para que nadie se quedara sin cruzar. El Recorrido duraba 45 minutos. El producido por la explotación de esta máquina, se utilizaba para cubrir el mantenimiento y sostenimiento del ferry, sus motores y equipos, combustible y nomina de los operarios - Vencidos los 20 años se abrió una licitación para la administración del mismo, saliendo favorecido la cooperativa COOTRAIMAG, quien lo tuvo en operación hasta el año 2020. Una vez construido el Puente Interconexión yaty-Bodega, este ferry fue trasladado a SALAMINA Magdalena para seguir cruzando el Rio Magdalena. -

Los otros ferrys particulares siguen operando cruzando ganado, vehículo y pasajeros en distintas poblaciones cercanas a Magangué



6. *Magangué es un epicentro regional que le permite convertirse uno de los principales puertos a nivel nacional por su gran afluencia de pasajeros y vehículos de carga que salen a los diferentes destinos. Ante la ausencia de carretera, suplíamos la misma con nuestro Ferry Coostrimag.*

Contesto: Es cierto

7. *Magangué se encuentra situado en el centro y sur del Departamento de Bolívar, Sus 1.113 Km² de extensión están bañados por los Ríos Grande de la Magdalena, Cauca y San Jorge. Limita por el norte con el municipio de Córdoba (Bolívar), por el sur con Achí (Bolívar) y Sucre (Sucre), por el este con los municipios de Mompos, Talaigua Nuevo y Pinillos (Bolívar), Magangué tiene una población que supera los doscientos Mil habitantes según datos del DANE, Departamento Administrativo Nacional de Estadística. Es la segunda ciudad del departamento de Bolívar Su estratégica Posición geográfica, como puerto fluvial donde confluyen los ríos Magdalena San Jorge, Cauca y Cesar, la convierte en el epicentro de las transacciones Comerciales de los municipios del sur de Bolívar, Sucre, Córdoba y el norte de Antioquia.*

Contesto: Es cierto

8. *Su economía depende en gran parte del sector de servicios y comercio, donde el transporte fluvial es esencial y el movimiento en el corredor Yatí-bodega, es supremamente estratégico y neurálgico, para estimular y desarrollar todo el comercio, servicios, elementos de construcción y el turismo con el resto de la Costa Atlántica y el interior del país.*

Contesto: Es cierto; pero también se comunica comercial y estratégicamente con Sincelejo por su cercanía.

9. *Su condición de puerto Fluvial la hace gozar de una transcendental ubicación que le merece ser centro de Acopio y despensa Agrícola y Pecuaria de toda la región de la Mojama. La construcción de este puente, evidentemente optimizará la comunicación por carretera con la troncal de occidente con el interior de País, y con la Isla de Mompos. Pronosticándose que el comercio de los productos será más fluido.*

Contesto: Es cierto que es un puerto fluvial

10. El contrato de obra pública No 127 de 2015, celebrado entre el Fondo Adaptación y el Consorcio Nacional Yatí, CONSTRUCCION DE LA INTERCONEXIÓN VIAL Yatí- BODEGA - DEPARTAMENTO DE Bolívar, e implementación los puentes de Roncador y Santa Lucía, como ejes viales primarios, extinguieron en forma inmediata la navegación fluvial de pasajeros y carga entre los municipios de Magangué y Cicuco (Bolívar), y todos los de la Isla de Mompox y ruta con destino al interior del país, con abordaje y atraque en los puertos de Magangué Terminal fluvial, Barrio Yatí y el puerto de la bodega. También suprimió de manera total, la comunicación y el acomodamiento vehicular en el Ferri entre Magangué y el municipio de Pinto Magdalena, y los municipios de la isla de Mompox e interior del país

Contesto: Es cierto que el contrato 127 de 2015 fue celebrado entre el Fondo de Adaptación y el Consorcio vial Yatí. Pero es totalmente falso, que la comunicación fluvial haya muerto, porque el puente solo comunica a Mompox Bolívar con Magangué. El resto de las poblaciones como Pinillos, Guaranda, Sucre (sucre) Majagual, El Banco Magdalena, San Zenón, Coyongal etc se siguen comunicando de forma fluvial mediante lanchas, ferris, canoas chalupas y planchones y COOTRAIMAG controla también esas RUTAS y embarcaciones. Véase el cuerpo de la Resolución 0001912 del 23 de mayo de 2019, por medio de la cual renueva el permiso de operaciones a la cooperativa y en ella se apreciara que la COOPERATIVA COOTRAIMAG tiene asignadas 22 rutas

SOLUCIÓN NÚMERO 0001912 DEL DE 23 MAY 2019 HOJA No. 8

“Por la cual se renueva el Permiso de Operación a la COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ “COOTRAIMAG” con NIT 890.480.666-2, para prestar Servicio Público de Transporte Fluvial de Pasajeros y Transbordo de Vehículos”

No.	RUTAS	FRECUENCIAS	HORARIO
1	Magangué - El Banco	Día de Por medio	7:00, 9:00, 11:00, 13:00
	El Banco - Magangué	Día de Por medio	7:00, 9:00, 11:00, 13:00
Ruta No. 1 Turnos alternados y compartidos según acuerdo entre empresas, con la coordinación de la Inspección Fluvial			
2	Magangué - Guaranda	Día de por medio	7:00, 11:00, 13:00, 15:00
	Guaranda - Magangué	Día de por medio	7:00, 9:00, 13:00, 15:00
Ruta No. 2 Turnos alternados y compartidos según acuerdo entre empresas, con la coordinación de la Inspección Fluvial			
No.	RUTAS	FRECUENCIAS	HORARIO
3	Magangué - Puerto López	Diario	12:00
	Puerto López - Magangué	Diario	6:00
4	Magangué Pinillos	Diario	12:00
	Pinillos - Magangué	Diario	6:00
5	Magangué - Palomino	Diario	12:00
	Palomino - Magangué	Diario	6:00
6	Magangué - Tiquisio	Diario	8:00
	Tiquisio - Magangué	Diario	6:00

7	Magangué - Barbosa - Coyongal - Puerto Rico - Tiquisio	Diario	7:00
	Tiquisio - Puerto Rico - Coyongal - Barbosa - Magangué	Diario	6:00
8	Magangué - Montecristo	Diario	6:00
	Montecristo - Magangué	Diario	7:00
9	Magangué - Barrancabermeja	Día de por medio	6:30
	Barrancabermeja - Magangué	Día de por medio	6:30
Ruta No. 9 Turnos alternados y compartidos según acuerdo entre empresas, con la Coordinación de la Inspección Fluvial			
10	Magangué - Sudán	Diario	6:00
	Sudán - Magangué	Diario	8:00

11	Magangué - San Antonio - Sucre - San Roque -Majagual	Diario	7:00, 9:00, 11:00, 13:00, 15:00
	Majagual - San Roque - Sucre - San Antonio- Magangué	Diario	6:00, 8:00, 10:00, 12:00, 14:00
12	Magangué - San Antonio- Sucre - San Roque - Majagual	Diario	13:00
	Majagual - San Roque - Sucre - San Antonio - Magangué	Diario	5:00
13	Magangué - Barbosa - Coyongal - P. Alta - Tres Cruces	Diario	10:00
	Tres Cruces - P. Alta - Coyongal - Barbosa - Magangué	Diario	5:00
14	Magangué - Barbosa - Coyongal - Pinillos - Armenia	Diario	13:00
	Armenia - Pinillos - Coyongal - Barbosa - Magangué	Diario	5:30

15	Magangué - San Antonio - Sucre	Día de por medio	5:00
	Sucre - San Antonio - Magangué	Día de por medio	6:00
16	Magangué - San Antonio - Sucre	Día de por medio	13:00
	Sucre - San Antonio - Magangué	Día de por medio	5:30

En la Ruta No. 16 por acuerdo del 29 de Agosto de 2001, en turnos compartidos con otra empresa en embarcaciones tipo Motocanca con la coordinación de la Inspección Fluvial.

17	Magangué - San Antonio - Sucre - San Roque	Diario	5:00
	San Roque - Sucre - San Antonio - Magangué	Diario	6:00
18	Magangué - Puerto Rico	Diario	7:00
	Puerto Rico Magangué	Diario	7:30
19	Magangué - Achi	Diario	6:00
	Achi - Magangué	Diario	5:30
20	Magangué - Puerto Isabel	Diario	12:30
	Puerto Isabel - Magangué	Diario	5:30
21	Magangué - Santa Rosa	Diario	12:00
	Santa Rosa - Magangué	Diario	5:00
22	Armenia - La Victoria	Diario	10:30
	La Victoria - Armenia	Diario	6:00

11. *La Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, Cootraimag, tenía su ingreso básico en la prestación del servicio público de transporte fluvial modalidad del Ferri-Transbordador, entre los puertos de Magangué, Barrio Yatí y el Puerto de la Bodega.*

Contesto: Se tiene conocimiento que la Cooperativa Cootraimag tenía a su cargo el ferry del Gobierno y cuando este se averiaba, o se dañaba; el servicio lo suplían con el planchón llamado Cootraimag pero esto era una actividad obligatoria para cumplir el contrato que tenían con el Ministerio de Transporte, de tener una nave alterna para cubrir estos eventos.-

12. *Al abrirse el funcionamiento de la interconexión vial Yatí-bodega, Puentes Roncador y Santa Lucía el día 30 de marzo de 2020, apertura sin protocolos, nuestra Cooperativa sufrió un daño total e irreversible, lo cual nos ha conllevado a una amputación esencial en nuestras operaciones y por ende el deterioro de nuestros ingresos presentes y futuros.*

Contesto: No nos consta que se pruebe

13. *La Sociedad Maganguelleña y de la región, saluda con beneplácito la construcción de una obra de magna envergadura, como la denominada Interconexión Yatí-Bodega, pero a Cootraimag, físicamente nos refleja una afectación como comunidad, como empresa, como familia y; ante todo, como ciudadanos colombianos que tenemos una amplísima protección del Estado.*

Contesto: No nos consta que se pruebe

14. Por el hecho generador del Estado en la implementación de la obra, han quedado con precarios i hasta nullos, ingresos nuestros Asociados que a continuación se relacionan (relación de asociados de la coop)

Contesto: No nos consta que se pruebe

15. *La Constitución Política nuestra, consagra en sus artículos 1 y 2 que Colombia es un Estado social de derecho, " Democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés General y que son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo".*

Contesto: No es un hecho es una narración jurídica

16.- *La relación de vehículos movilizados por el Ferri de Cootraimag, era constante en todo el año. Diferenciándose en capacidad del vehículo, lo que es lo mismo en las tasas. Las tarifas que se manejaron durante el último año de operaciones fueron: Carro pequeño: \$25.000, Motos: \$5.000, Camiones: \$35.000, Mula Llena: \$150.000, Mula vacías: \$100.000, Doble troque: \$70.000*

Contesto: Si señor esas eran las tarifas el ferry del Gobierno "MOMPX 450 AÑOS"

17. Al consolidarse la movilidad por este viaducto, empresas como la nuestra, de la cual viven más de cien familias directamente y que indirectamente genera ingresos a otras cien, están condenada a su desaparición, de no recibir la reparación del estado por ese daño especial causado.

Contesto: No es cierto, la comunicación fluvial sigue viva, porque el puente solo comunica a Mompox Bolívar con Magangué. El resto de las poblaciones como Pinillos, Guaranda, Sucre (sucre) Majagual, El Banco Magdalena, San Zenón, Coyongal etc se siguen comunicando de forma fluvial mediante lanchas, ferris, canoas chalupas y planchones.

18. *Ese corredor está asignado por el Estado Colombiano, para que preste el servicio de transporte fluvial modalidad de Transbordador a Coostraimag, por consiguiente, lo sensible de este tema para nosotros y nuestras familias.*

Contesto: No es cierto, no hay corredores fluviales exclusivos para ferry, porque también los hay para chalupas y moto canoas que trasportan pasajeros y cargas. Pero en todos los casos se requiere de un permiso del Mintransporte y en la demandante los tiene. -

Cuando se le entregó en concesión a Coostraimag el ferry Mompox 450 años, se indicó que se movilizaría en la Ruta Yaty-Bodega y viceversa, pero para que la cooperativa pudiera explotar esa ruta debía obtener licencia del Ministerio de transporte – y vigilado por Inspección Fluvial con sede en Magangué.-

La cooperativa Coostraimag con su trasbordador de su propiedad puede recorrer todo el rio magdalena, obteniendo Las licencias del caso ante el Ministerio de transporte si así lo desea y con la licencia que aun tiene puede seguir explotando la ruta Magague -La bodega con la carga y pasajeros que salgan

De todos modos, la Cooperativa accionante queda con 111 embarcaciones tipo chalupas y motocanoas con capacidad de 18 y 20 pasajeros entre socios y vinculados para explotar las rutas asignadas en la resolución de permiso.-

19. *La obra mencionada en su ejecución e implementación debe también traer consigo la felicidad de nuestra comunidad y la satisfacción de una empresa como Coostraimag, que no esté rezagada al progreso, al no quedar apagada por el paso inexorable de este, en tanto que necesita recoger del Estado, en aplicación de los principios antes expresados, el resarcimiento necesario al quedar como anulada como prestadora del servicio de transporte fluvial al concretarse, como en efecto ya lo está, la interconexión Puente Yatí –Bodega.*

Contesto: No es cierto, en todo el acceso del puente, población de santa fe se ha implementado una multiplicidad de negocios de venta de víveres y comidas. Es decir, genera empleo, cambio de visión y actividad.-

20. La Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, Coostraimag, **tiene como su principal objeto social y que siempre ha desarrollado, es la actividad transportadora fluvial surge a la vida Jurídica en 1997 y tiene un periodo de duración indefinido, conforme a sus estatutos sociales.**

Contesto: Nos atenemos a lo que señalen sus estatutos

21. *En el desarrollo de la actividad transportadora fluvial, la Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, Coostraimag, tomando como base sus estados financieros desde el año 2013, hasta el año 2019, ha arrojado progresivamente ingresos operacionales sustentados en la prestación del servicio del Ferri, lo que se puede observar en los documentos anexos.*

Contesto: No nos consta.-

22. *Conforme se dijo anteriormente, promediando el ingreso diario de la Cooperativa por la operación del Transbordados, con precios de: Carro pequeño: \$25.000, Motos: \$5.000, Camiones: \$35.000, Mula Llena: \$150.000, Mula vacías: \$100.000, Doble troque: \$70.000, se tiene que en promedio ingresaba una suma equivalente al resultado de sumar los valores de un vehiculó transportado, indistinto a su modalidad, dividido entre los seis tipos de vehiculos multiplicado por ciento cincuenta, que es la cantidad de vehiculos movilizados. Lo que resulte se multiplica por 365,*

que es un año. *Proyectando ese resultado a 20 años, resulta que Coostraimag dejará de percibir, por la extinción de su transporte en Transbordador una suma futura de:*

Siendo el ejercicio numérico
así: $\$385.000/6=\64.167
 $64.167 \times 150 = \$9.625.000$
 $9.625.000 \times 365 = \$3.513.125.000$
 $3.513.125.000 \times 20 = \$70.262.500.000$

Contesto: No es cierto, y se desconoce tales ingresos imaginarios

24. *Proyectando esos ingresos, dentro de un ejercicio normal en un futuro de veinte años más de existencia, la Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, Coostraimag, **dejará de recibir, por el impacto de la obra de infraestructura INTERCONEXIÓN VIAL Yatí- BODEGA - DEPARTAMENTO DE Bolívar, e implementación de la misma una suma de SETENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA DOS MILLONES QUINIENTOS MIL PESOS (\$70.262.500.000), estimativo que responde a los cálculos financieros establecidos, lo cual constituye el lucro cesante causado.***

Contesto: No es cierto, y se desconoce tales ingresos imaginarios

25. *Además de lo anterior, el valor del ferri, inutilizado, conforme a su precio de compra, su valor comercial actual, está en el orden de los unos mil millones de pesos (\$1.000.000), lo cual evidencia el daño emergente causado.*

Contesto: No es cierto, y su uso o desuso es de exclusiva responsabilidad del dueño

26. *Toda una infraestructura naval de carga de vehículos, además de todo un andamiaje comercial que gira en torno a estas, por sustracción de materia ha desaparecido.*

Contesto: No es cierto, el barco sigue flotando y operando en el río

27. *Nuestras rutas autorizadas por el Ministerio de Transporte, Magangué-La Bodega-, Transbordador, han desaparecido como objeto de un servicio y como explotación comercial.*

Contestamos: La ruta persiste y no ha desaparecido pues es connatural con la existencia del río

28. *Ya están jurídicamente claro, casos en los cuales se admite la responsabilidad del Estado por la disminución del valor comercial de bienes inmuebles, por la extinción de establecimientos comercio, por la disminución de prestadores de servicios públicos y la desaparición de prestadores de servicios públicos esenciales, como el transporte, como nosotros; ocasionada por la construcción de una obra pública que representa un beneficio a la comunidad.*

Contestamos: No es un hecho son lucubraciones de la parte accionante.

29. Cuando son, así las cosas, las altas Cortes (Consejo de Estado, Corte suprema de Justicia y Corte Constitucional) ya han sido insistentes en múltiples providencias, que se debe aplicar el régimen de responsabilidad objetiva bajo el título de imputación de daño especial.

Contestamos: No es un hecho son simples conjeturas de la parte accionante.

30. *Haciendo eco de lo planteado jurisprudencialmente, en varias oportunidades se ha dicho que aunque el daño causado a los particulares tiene origen en una actividad lícita de la Administración, como es la construcción de una obra pública a favor de la colectividad en general, caso del Puente o interconexión Yatí-Bodega, cuyo ejecutor es el Fondo Adaptación y quien lo implementa es INVIAS, lo cierto es que los afectados, esto es, los propietarios de los inmuebles aledaños a la obra, como personas naturales, y las personas jurídica, de añeja tradición en la prestación en esta zona del transporte público de transporte fluvial de pasajeros, como la Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, Coostraimag no tienen por qué soportar el peso excepcional o el mayor sacrificio que implica el rompimiento de la igualdad frente a las cargas públicas, **generalmente materializado con la extinción de su actividad, lo que se traduce en la cesación de sus ingresos y por ende el peligro real del sostenimiento de decenas de familias y cientos de personas, condenadas a una segura inopia.***

Contestamos: No es un hecho es un criterio jurídico reservado al juez para el momento del fallo

31. *En este orden de ideas, han concluido los jueces de la Republica que el daño es imputable al Estado bajo el régimen de responsabilidad objetiva, en consideración a que el perjuicio no tiene origen en la ilegalidad de un acto administrativo, ni en una falla del servicio. Pero, al fin y al cabo, un daño cuantiosísimo irrogado a nosotros.*

Contestamos: No es un hecho son simples conjeturas de la parte accionante.

32. Para ilustrarnos tomemos un ejemplo. El Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 25 de septiembre de 1997, dijo:

“El caso planteado en la demanda encuadra dentro del régimen de responsabilidad que gobierna el daño especial. Para que dicha figura jurídica tenga plena aplicación debe reunir los siguientes elementos:

“1.- Que el hecho administrativo que causa el daño provenga de una actuación legítima de la administración amparada por la normatividad legal vigente o la misma Constitución, que rompe la igualdad frente a las cargas públicas que deben soportar determinados administrados.

Significa lo anterior que el quebrantamiento de la igualdad frente a las cargas públicas imponga a ciertos administrados un mayor sacrificio al que normalmente deben soportar los asociados en general.

Contestamos: No es un hecho son simples explicaciones jurídicas de carácter general .

32.- Que se concrete un daño que lesiona un derecho jurídicamente tutelado el cual debe revestir las condiciones de cierto, concreto y particular.

3.- *Y que haya un nexo de causalidad entre el hecho administrativo legal y el perjuicio ocasionado.*

Contestamos: No es un hecho son simples explicaciones jurídicas de carácter general .

33. Tres condiciones que se dan fehacientemente, para Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, Cootraimag, por la ejecución del proyecto vial, Interconexión Yatí-Bodega. (Resultado de la redacción)

Lo dicho permite establecer que este régimen de responsabilidad excluye la ilegalidad del acto administrativo, los casos de responsabilidad por falta o falla del servicio de la administración y también la derivada de las vías o actuaciones de hecho.

*En tales condiciones se exige que para hablar del daño especial como presupuesto de responsabilidad de la administración este **debe ser anormal, excepcional y superior al que normalmente deben sufrir los ciudadanos** en razón de la especial naturaleza de los poderes y actuaciones del Estado, es decir, que solo unos pocos ciudadanos resultan sacrificados en su*

Patrimonio como contrapartida de que la comunidad obtenga beneficios que le representa un mejoramiento en la calidad y prestación de los servicios.

Contestamos: No es un hecho son simples explicaciones jurídicas de carácter general .

34. *De suerte que el Estado Colombiano. Fondo de Adaptación. Ministerio de Hacienda y Crédito Público, **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, INVIAS**, ministerio de Transporte, están causando a la empresa Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, Cootraimag, un daño especial con la construcción y puesta en marcha de la Interconexión, Puente Yatí-bodega, y en estos casos hay lugar a una reparación que compense económicamente ese menoscabo en nuestro beneficio, pues es una **daño excepcional**, toda vez que nos prescinde como unidad empresarial y de tajo, se lleva la suerte económica de toda una colectividad.*

Contestamos: No es un hecho son simples explicaciones jurídicas de carácter general .

35. Así las cosas, reclamamos, que ojalá sea por la vía de la concertación, una indemnización o compensación económica por los perjuicios causados aun cuando estos provengan del ejercicio de una actividad lícita de la Administración, con fundamento en el título de imputación jurídico del daño especial.

Contestamos: No es un hecho son simples solicitudes conciliatorias

36. Para eso, la valoración de nuestro petitum, se estima con base en los estados financieros de nuestra Cooperativa, su forjamiento como empresa de transporte, su antigüedad, su personal vinculado, sus asociados, sus afiliados, sus empleados y su personal que, de una u otra forma, albergan su sustento de la actividad del Transporte Fluvial de nuestra organización.

No me consta que pruebe, y en caso eventual positivo corresponde al constructor

37. Hicimos múltiples reuniones de buena fe, actividades de socialización con funcionarios del Fondo Adaptación, para concertar una solución a esta problemática, pero el fondo no concretó ninguna oferta de indemnización, compensación o reactivación económica a nuestra organización.

Contestamos. No me consta

III. ARGUMENTACION RAZONADA SOBRE LOS HECHOS DE LA DEMANDA

EL Instituto Nacional de Vías – INVIAS, tramitó en el año 2014 ante la Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) la licencia ambiental que se expidió mediante la resolución 0837 del 25 de julio para desarrollar el proyecto denominado **“Conexión Magangue -Yaty- La Bodega” en el departamento de Bolívar**, pero como el gobierno nacional determinó que dichas obras las ejecutaría **EL FONDO ADAPACION**, porque por esa entidad se habían tramitado los recursos para la emergencia económica y social de 2010 y 2011 por la Ola invernal, **el Invias cedió dicha licencia al Constructor.-**

El Fondo de adaptación después de tramitar un proceso de contratación pública para la ejecución de dicha obra, se lo adjudicó al **Consorcio Nacional Yaty**, y en consecuencia el INVIAS le hizo la cesión de licencia ambiental 0837 a la firma constructora **CONSORCIO NACIONAL YATY**; cesión que fue autorizada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, con la resolución No. 0229 del 07 de marzo de 2016, por medio de la cual autoriza la cesión total de los derechos y obligaciones de la licencia ambiental otorgada mediante la resolución 0837 del 25 de julio de 2014, la cual se puede corroborar con el documento adjunto.-

En ese estado del proceso, el Invias se desliga de la contratación porque lo asume el **Fondo de Adaptación** como contratante y el **CONSORCIO NACIONAL YATY** como contratista de las obras, y por ende éste debía solicitar en principio ante el Ministerio del Interior la autorización para la realización de la Consulta previa, pero es del caso que cuando el Contratante sea el FONDO DE ADAPTACION, no se requieren de Consulta previa por mandato legal y la directiva presidencia No 10.- Pero si de todo lo atinente a la parte social y predial de los posibles afectados en la zona donde se construirían los 3 puentes.-

El Fondo de adaptación, fue creado mediante el decreto 004819 del 29 de diciembre de 2010, en el ejercicio de la emergencia económica que decreto el Gobierno nacional en todo el país por el

fenómeno de la niña que sufrió el país en el 2010 y precisamente el artículo 1 señala su objeto al decir:

“Artículo 1°. Creación del Fondo. Créase el Fondo Adaptación, cuyo objeto será la recuperación, construcción y reconstrucción de las zonas afectadas por el fenómeno de "La Niña", con personería jurídica, autonomía presupuestal y financiera, adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Este Fondo tendrá como finalidad la identificación, estructuración y gestión de proyectos, ejecución de procesos contractuales, disposición y transferencia de recursos para la recuperación, construcción y reconstrucción de la infraestructura de transporte, de telecomunicaciones, de ambiente, de agricultura, de servicios públicos, de vivienda, de educación, de salud, de acueductos y alcantarillados, humedales, zonas inundables estratégicas, rehabilitación económica de sectores agrícolas, ganaderos y pecuarios afectados por la ola invernal y demás acciones que se requieran con ocasión del fenómeno de "La Niña", así como para impedir definitivamente la prolongación de sus efectos, tendientes a la mitigación y prevención de riesgos y a la protección en lo sucesivo, de la población de las amenazas económicas, sociales y ambientales que están sucediendo.”

Del estudio que hizo el ANLA, de todos los documentos allegados al expediente No. LAV 0041-14, relacionado con el proyecto de interconexión presentado por el Invias, se encuentra un certificado del INCODER distinguido con No. 2013328328 del 26 de julio del 2013 que claramente expresa:

“(...) revisadas dichas coordenadas correspondientes al área de influencia del Contrato de Consultoría No. 2146 de Estudios y diseños a Nivel Fase III de la carretera Yati – la Bodega incluye Puente de 500 m, Código 7802, se determinó que éstas no coinciden con las coordenadas de Resguardos Indígenas titulados y/o en trámite, ni con territorios colectivos y/o en trámite de Comunidades Negras (...).”

También se acompañó por el Invias, la certificación expedida por el Ministerio del Interior, distinguida con el No. 1125 del 1 de agosto del 2013, sobre la presencia o no de comunidades étnicas en las zonas de proyectos, lo cual certificó que:

“PRIMERO. Que no se registra presencia de comunidades Indígenas, Rom y Minorías, en el área del proyecto: “CONTRATO DE CONSULTORIA No. 2146 ESTUDIOS Y DISEÑO A NIVEL DE FASE III DE LA CARRETERA YATI – LA BODEGA, INCLUYE PUENTE DE 500 M. CODIGO 7802 DEPARTAMENTO DE BOLIVAR”, localizado en jurisdicción de los municipios de Magangué, Cicuco. Talaigua Nuevo departamento de Bolívar delimitados por las siguientes coordenadas geográficas: (...).”

“SEGUNDO. Que no se registra presencia de comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, en el área del proyecto: CONTRATO DE CONSULTORIA No. 2146 ESTUDIOS Y DISEÑO A NIVEL DE FASE III DE LA CARRETERA YATI – LA BODEGA, INCLUYE PUENTE DE 500 M. CODIGO 7802 DEPARTAMENTO DE BOLIVAR”, localizado en jurisdicción de los municipios de Magangué, Cicuco. Talaigua Nuevo departamento de Bolívar delimitados por las siguientes coordenadas geográficas (...).”

Igualmente, se acompañaron los siguientes documentos:

9. Certificación del Instituto Colombiano de Antropología e Historia – ICANH – 0644 de 25 de febrero de 2014, el cual comunica que *"el informe y plan de manejo, "Proyecto de construcción de un tramo de 11.7 km de largo y dos puentes sobre el río Magdalena para interconectar el Municipio de Magangué y el Municipio de Mompos, Bolívar", fue evaluado y aprobado por el Grupo de Arqueología del ICANH, siendo remitido a la Biblioteca del Instituto donde podrá ser consultado"*
 10. Constancia de pago, por valor de cincuenta y tres millones seiscientos ocho mil setecientos treinta y seis pesos (\$53.608.736), con número de referencia 151003214.
 11. Copia de radicación del Estudio de Impacto Ambiental ante la Corporación Autónoma Regional del Sur de Bolívar.
- (...)

2. ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO

2.1 Objeto del Proyecto.

Construcción de una vía en calzada sencilla de 11,763 Km que comunicará a las poblaciones de "Yatí" y "La Bodega" en el Departamento de Bolívar.

2.2 Localización y descripción del proyecto.

El proyecto se desarrollará sobre las áreas rurales de los municipios de Magangué, Talaigüa Nuevo y Cicuco, localizados en el centro-sur del Departamento de Bolívar.

Cuadro 1 Localización inicio y final del Proyecto.					
	ABSCISA	SECTOR	ESTE	NORTE	COTA
INICIO PROYECTO.	K0+000	Yatí	928.365	1.516.867	18,5 msnm
FINAL PROYECTO.	K11+763	La Bodega	934.338	1.517.208	18 msnm

EIA Proyecto Yatí-La Bodega radicado ANLA 4120-EI-14800 de 26 marzo de 2014.

En cuanto a la descripción de la obra proyectada, esta inicia en el centro poblado de Yatí en una vía en superficie hasta el poblado de Santafé en el sentido SW-NE con una longitud aproximada de 3.015,65 m, luego se proyecta la construcción de un Viaducto de 179,42 m y un puente de 639,36 m sobre el brazo "Santa Lucía" en el Río Magdalena en el sentido W-E, así mismo para descender se construirá un viaducto de 179,42 m, posteriormente se da el paso en superficie por la Isla Grande con una longitud aproximada de 2.689,49 m, para el cruce por el brazo "La Loba" en el Río Magdalena, se proyecta la construcción de 2 viaductos de 610,27 m y 1041,07m respectivamente y un puente de 639,36 m en el sentido W-E, finalmente se proyecta una vía en superficie de 2.768,96 m en el sentido NW-SE al costado derecho del brazo "Chicagüa" hasta llegar a la población de la Bodega.

En cuanto al resarcimiento de daños a terceros, en el desarrollo y ejecución del contrato de obra 127 de 2015, hay que analizar sus clausulado para encontrar las obligaciones del contratante FONDO DE ADAPTACION Y LAS DEL CONTRATISTA "CONSORCIO NACIONAL YATY"

. El contrato 127 de 2015 para la construcción del puente, le señala al contratista una gran cantidad de obligaciones generales y otra gran cantidad de obligaciones específicas. Y precisamente **en la cláusula Quinta** se lee claramente obligaciones del contratista, así.- i) para realizar actividades de convocatorias a los ciudadanos de la zona del contrato y ii) la de resarcir daños a terceros como lo indican los numerales 21 y 29 así: "....."

El fondo de adaptación suscribió el contrato 127 de 2015 con el Consorcio Nacional Yaty, quien debía hacer el inventario y desarrollar como mínimo las 8 fichas del plan medio ambiental PMA, de forma integral, pero en lo que concierne a esta demanda solamente debe examinarse la ficha No, 8 aspecto Socioeconómico.- como sigue. Página 50

6.1.1.2 Medio biótico

En cuanto a los impactos asociados a las actividades existentes actualmente en el área de intervención del proyecto, el INVIAS hace una descripción de los que más afectan de forma negativa el medio ambiente, y corresponden a la "ganadería extensiva en pasturas con y sin manejo", produciendo un cambio en la Calidad del suelo (impacto moderado= -39), los "cultivos de pan coger o semi-comercial" que generan cambios en la capacidad productiva de suelo (Impacto moderado= - 37), la "Caza y pesca", que además de las actividades de domesticación de especies silvestres y la casa de subsistencia ha generado cambios en la composición de la fauna (impacto de desplazamiento de la fauna acuática negativo moderado -44), la "extracción de productos Maderables y no maderables" delimitando las zonas de refugio, alimentación y anidación de especies faunísticas, generando alteración del hábital y desplazamiento de la fauna local hacia hábitats lejanos y mejor conservados (impacto negativo moderado -44), la "quema de los pastos y mejoramiento de los mismos" ocasionando un cambio en la calidad del suelo y la calidad del paisaje (impacto negativo moderado -36).

Se considera que la descripción hecha de los impactos en la condición actual del área de proyección vial (sin proyecto) es acorde y coincidente con lo observado en la visita de evaluación, ya que los cultivos agrícolas (como Plátano, yuca, maíz, pastos, entre otros), la ganadería y el vertimiento de aguas servidas y disposición de residuos sólidos por parte de la población, por la ausencia de un sistema de tratamiento adecuado para los tipos de residuos generados, son factores limitantes con elevada incidencia en la condición ambiental actual del área.

6.1.1.3 Medio socioeconómico

Como condición actual (sin proyecto), el estudio identificó las siguientes actividades antrópicas:

- Actividades ganaderas
- Actividad de cultivos de pan coger
- Extracción de productos maderables
- Caza y pesca
- Captación y uso del recurso hídrico
- Quema
- Transporte tipo fluvial

De acuerdo a lo consignado en la matriz de impactos y medidas las anteriores actividades generan impactos positivos en los niveles de ingresos económicos, e impactos negativos ya que por la ejecución de las mismas se generan conflictos con la comunidad, cambio de estructura vial y la conectividad y cambios en la oferta y demanda de bienes y servicios.

Página 62

	Programa de compensación final por el proyecto Yati – La Bodega	Dar aplicación al Plan de Compensaciones Socioeconómicas.	• No. de Unidades sociales objeto de compensación social /No. de unidades sociales beneficiadas por compensación x 100		MS-PGS Ficha 8
--	---	---	--	--	-------------------

Fuente: EIA (Ref. 4120-E1-14800 del 26 de marzo de 2014)

FICHA No, 8 EJECUTADA POR EL CONTRATISTA: CONSORCIO NACIONAL YATY, se formula en la licencia así: (pagina 66)

MS-PGS Ficha 8. Compensación social por el proyecto vial Yati – La Bodega. Si bien en la ficha se proponen acciones con el fin de controlar el impacto que sobre las actividades económicas genere el proyecto, es necesario que adicionalmente se contemple un acompañamiento a la totalidad de las unidades sociales productivas que serán afectadas por la ejecución del proyecto, teniendo en cuenta lo señalado en el estudio y lo verificado en visita de campo, donde identificó la importancia que reviste en términos de generación de ingresos las actividades relacionadas con la dinámica fluvial de los puertos (Conductores de chalupa y/o lancha, transportadores fluviales, Moto taxistas, Taxistas, Comerciantes alledaños, vendedores ubicados en los puertos, entre otros); en ese sentido es importante que dentro de las acciones establecidas en la ficha se incluya las de asesoría y acompañamiento a estas unidades sociales productivas, mediante las cuales se formulen y evalúen diferentes alternativas productivas, a fin de que la generación de ingresos de estas unidades sociales no se vea afectada.

Sobre ese punto, El Consorcio nacional Yaty y el Fondo de adaptación determinaron no entregar recursos en dinero en forma directa a los afectados, sino en capacitación para iniciarlos y financiarlos en proyectos productivos

alternativos que permitieran continuar la subsistencia del núcleo familiar.- El Consorcio Nacional Yatí en calidad de titular de la Licencia Ambiental al desarrollar sus propias fichas incorpora en la Ficha N° 4 del Plan de Manejo Ambiental PMA denominada: “**MANEJO Y APOYO A LA CAPACIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL**” las actividades tendientes a cubrir la obligación de: “Asesoría y Acompañamiento a las unidades sociales productivas, mediante las cuales se formularon y evaluaron diferentes alternativas productivas, con el acompañamiento de la Gobernación de Bolívar a fin de que la generación de ingresos de estas unidades sociales no se vieran afectadas”.

El Invias desconoce al detalle, de cómo manejaron este tema EL FONDO ADAPACION, EL CONSORCIO NACIONAL YATY Y LA GOBENACION DE BOLIVAR como responsables del proyecto. – El Invias en la solicitud de la Licencia, simplemente identificó los factores de riesgos, pero el impacto socioeconómico y el cubrimiento monetario del mismo, debían cubrirlo el contratante y el constructor pues debieron abrir una partida dentro del contrato para pagar ese ítem.-

IV EXCEPCIONES PERENTORIAS:

A) FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA Y FALTA DE JURISDICCION Y COMPETENCIA TERRITORIAL PARA EJECUTAR OBRAS QUE SON DE CARGO DEL FONDO DE ADAPTACION

Si bien el proyecto “Conexión Vial Magangué – Yatí – La Bodega” en el Departamento de Bolívar cuenta con la Licencia Ambiental, otorgada mediante la Resolución 0837 del 25 de julio de 2014 emitida por la Autoridad Ambiental de Licencias Ambientales “ANLA”, concedida al INVIAS, también ha quedado claro que el contrato de obra 127 de 2015 no lo celebró ni ejecutó el INVIAS, sino el FONDO DE ADAPTACION quien como entidad estatal contratante a su vez suscribió el contrato de obra No. 127 DE 2015 con el CONSORCIO NACIONAL YATY, y en razón ello el Invias procedió a ceder en forma total y definitiva todos los derechos y obligaciones de la licencia ambiental AL CONSORCIO NACIONAL YATY.-

La resolución 0837 dice :

ARTICULO PRIMERO: Otorgar al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS, Licencia Ambiental para la ejecución del proyecto vial denominado “Conexión Magangué – Yatí – La Bodega”, a desarrollarse en las áreas rurales de los municipios de Magangué – Taligua Nuevo y Cicuco, localizados en el departamento de Bolívar, el cual formará parte de la ruta 78 , que como vía transversal del sistema nacional conectara el sector de Puerta de Hierro en el Departamento de Sucre (cruce de la Troncal de Occidente o Ruta 25), con Mompóx y el sector del Burro (Departamento del Cesar) (Cruce con la troncal de Oriente o Ruta 45), teniendo en cuenta las características generales indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental y en este acto administrativo y con las coordenadas de inicio y final que se enuncian a continuación.... (Ver tabla resolución 0837 página 80).

ARTICULO SEGUNDO. La licencia Ambiental que se otorga mediante la presente Resolución, autoriza al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS, la realización de las siguientes obras y/o actividades, de acuerdo con las características y condiciones que se enuncian a continuación... (Ver tabla resolución página 80 seguido con las características de las obras autorizadas a ejecutar).

El Invias, a su vez cedió la licencia ambiental al CONTRATISTA CONSORCIO NACIONAL YATI y el ANLA la aprobó con la resolución 229 del 7 de marzo de 2016 que dice:

ARTÍCULO PRIMERO. Autorizar la cesión total de los derechos y obligaciones de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 837 del 25 de julio de 2014, para el proyecto "Conexión Magangué - Yati - La Bodega", a desarrollarse en las áreas rurales de los Municipios de Magangué, Talaigüa Nuevo y Cicuco, localizados en el Departamento de Bolívar, a favor del CONSORCIO NACIONAL YATI, de acuerdo con las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO: A partir de la ejecutoria de la presente resolución; tener como beneficiario de los derechos y obligaciones de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 837 del 25 de julio de 2014, para el proyecto Conexión Magangué - Yati - La Bodega", al CONSORCIO NACIONAL YATI, quien asume como cesionaria de todos los derechos y obligaciones derivados de la misma.

De esta manera al quedar legalizada la CESION, el INVIAS no tiene responsabilidad de la ejecución de las obras del puente ni de las afectaciones a terceros, porque su misión llegó hasta la obtención de la licencia ambiental y su cesión al contratista. -

Para probar esta excepción, se anexan la resolución No. 0837 del 25 de julio de 29014 expedida por la ANLA, la Resolución de autorización de la Cesión No. 229 del 7 de marzo de 2016 y el contrato 127 de 2015 celebrado entre otras personas distintas al INVIAS.- Declárese probada esta excepción

B) FALTA DE NEXO CAUSAL

El único nexo causal entre los demandantes y el Invias, hubiera sido el contrato de obra de la interconexión, pero como ya se conoce en este caso, que el Invias no celebró el contrato de obra pública de construcción de los 3 puentes llamados coloquialmente "RONCADOR", "QUITASUEÑO" Y "SANTA LUCIA" .- El contrato 127 de 2015, en su encabezado señala, que los contratantes fueron otros así:

CONTRATO No. 127 DE 2015, PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA INTERCONEXION VIAL YATI – BODEGA – DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.

Entre los suscritos a saber **FONDO ADAPTACIÓN**, Entidad creada mediante Decreto 4819 de 2010, con personería jurídica, autonomía presupuestal y financiera, adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, regulada por los Decretos n° 4819 de 2010, 203 y 1068 de 2015, y por la Ley 1753 de 2015, con Nit. 900.450.205-8, representada en este acto por **GERMÁN ARCE ZAPATA**, identificado con cédula de ciudadanía número 14.895.296 de Buga, en su condición de Gerente, nombrado mediante Decreto 1639, del 1 de septiembre de 2014, del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y debidamente posesionado, según consta en el acta 189 del 2 de septiembre de 2014, y quién en lo sucesivo se denominará **EL FONDO**, por una parte, y por la otra, el **CONSORCIO NACIONAL YATÍ**, integrado por la sociedad MINCIVIL S.A., con NIT 890.930.545-1 y con una participación del 35%, la sociedad HB ESTRUCTURAS METÁLICAS S.A., con NIT 860.006.282-8 y una participación del 30%, la sociedad LATINCO S.A., con NIT 800.233.881-4, y una participación del 25% y por la sociedad CONCREARMANDO LTDA., con NIT 830.041.080-8, con una participación del 10%; Consorcio representado por **LUIS MIGUEL ISAZA UPEGUI**, identificado con cédula de ciudadanía n°8.243.867 expedida en Medellín, y quien para efectos de este documento, se denominará **EL CONTRATISTA** quien declara bajo la gravedad del juramento que ni él ni el Consorcio que representa tiene inhabilidad o incompatibilidad establecida por la ley, ni están reportados en el boletín de responsables fiscales de la Contraloría General de la República, acordamos celebrar el presente contrato, el cual se regirá por la legislación privada colombiana, por las disposiciones pertinentes del Estatuto de Contratación Administrativa (Ley 80 de 1993, especialmente por los artículos 14 a 18 y 13 y 17 de la Ley 1150 de 2007, así como los decretos que los reglamenten), por la Ley 1474 de 2011, el artículo 155 de la Ley 1753 de 2015 así como por el Manual de Contratación y por el Manual de Supervisión del **FONDO** y por las siguientes cláusulas,

Corolario de lo anterior, con mucha claridad manifestamos:

Que a la hora de endilgar una responsabilidad al Estado uno de los elementos necesarios a observar es el “**daño antijurídico**” que se le ha ocasionado al sujeto, ya que es el presupuesto constitucional base para exigir indemnización del ente Estatal, consagrado en el artículo 90 de la carta magna, empero, conforme a la jurisprudencia del H. Consejo de Estado, es pertinente *demostrar **el nexa causal***, el cual consiste en la relación de causa y efecto entre la acción u omisión por parte de la administración con el daño que ha sufrido el accionante, elemento necesario para perseguir la acción indemnizatoria.

Acorde con lo anterior, en sentencia del 17 de junio de 2004, radicación número **44001-23-31-000-1996-0825-01(15183)**, del Consejo de Estado se expuso lo relacionado con la teoría de la causalidad adecuada, señalando lo siguiente:

*“Para que surja el deber de indemnizar con fundamento en el régimen de responsabilidad patrimonial previsto en el artículo 90 constitucional, ... , **no es suficiente que el demandante haya sufrido un daño cierto**, determinado o determinable y antijurídico y que contra quien se dirige la imputación haya incurrido en alguna conducta de irregularidad constitutiva de falla de aquellas alegadas por el actor, **porque es necesario además que se demuestre que el daño se produjo como consecuencia de la falla de la Administración**, nexa causal que para efectos de esta declaratoria no debe ser visto desde el punto de vista de la causalidad física perteneciente al mundo de los fenómenos naturales, sino desde el punto de vista jurídico, entendido como el estudio de la eficiencia de la conducta estatal en la acusación de un daño desde el deber ser que prevé la norma para el Estado en relación con el administrado “(…)”*

Así las cosas, con fundamento en el presente argumento dentro de la jurisprudencia del H. Consejo de Estado, cabe señalar que no existe una relación entre el daño que alega el accionante, con el Instituto Nacional de Vías-INVIAS, porque este no celebró el contrato de obra con el que se construyó la interconexión Vial.-

C) LA GENÉRICA

También solicito que, en el evento en que se den o queden probadas en el curso del proceso, se declaren las excepciones genéricas, cualquiera fuere la causa que la generó o en situación de condena, se aplique a favor de INVIAAS, la reducción de la condena en un 90% por culpa concurrente en mayor grado para el conductor.

V. EXCEPCION PREVIA: Se considera que hay caducidad de la acción y se formulará en escrito separado

VI.- LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

Teniendo en cuenta que la entidad rectora de las carreteras nacionales, terciarias y férreas del país es el INVIAAS, en aras de proteger su patrimonio, ha constituido varias pólizas de responsabilidad civil extracontractual con la compañía aseguradora

MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., **Se formulará en escrito separado**

V. EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO

Como quiera que el párrafo primero del artículo 175 del CPACA determina la obligación por parte de la administración de hacer entrega del expediente administrativo que contenga los antecedentes de la actuación, objeto del proceso, me permito manifestar al señor juez que en el INVÍAS no tenemos expediente relacionado con indemnizaciones por afectación social por cambio de actividad laboral

VI. PRUEBAS

DOCUMENTALES: Acompaño como pruebas las siguientes:

1. Contrato 127 de 2025
2. Acta de entrega y recibo definitiva de obras de fecha 12 de febrero de 2020
3. Licencia ambiental (Resolución 0837 de 25 de julio de 2014)
4. Resolución 229 del 7 de marzo de 2016 Cesión de la Licencia ambiental

Las que de oficio decrete su despacho.

VII ANEXOS

Anexo al presente escrito,

- 1) poder para actuar
- 2) Documentos que dan cuenta de la representación legal de mi poderdante como Subdirector Jurídico de Invias

VIII NOTIFICACIONES

El demandante, en la dirección señala en la demanda.

Correo electrónico: waleme66@hotmail.com

A la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado

Correo electrónico: procesosnacionales@defensajuridica.gov.co

El suscrito abogado y el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, podremos ser notificados en la Calle 25 G No. 73 B – 90. Ed. Central Point. Bogotá D.C. y en los correos electrónicos njudiciales@invias.gov.co e ianaya@invias.gov.co

El Llamado en Garantía - MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A las recibirá en la carrera 14 No. 96 – 34 de la ciudad de Bogotá D.C., con email de notificación judicial: njudiciales@mapfre.com.co

Atentamente,



ISAÍAS ANAYA MORALES
C.C. No. 73.088.017 de Cartagena, Bolívar.
T. P. No. 42784 del C. S. J



MENSAJE DE DATOS

Cartagena, julio 25 de 2023

HONORABLES MAGISTRADOS :
TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLIVAR
Atn. Doctor: LUIS MIGUEL VILLALOBOS
Correo: desta02bol@notificacionesrj.gov.co
E. S. D.

REFERENCIA: REPARACION DIRECTA
RADICADO: 13001-23-33-000-2022-00476-00
DEMANDANTE: COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUE(COOTRAIMAG)
DEMANDADO: INVIAS y FONDO DE ADAPTACION
ASUNTO. PODER

MIGUEL ERNESTO SANZ BRIÑEZ, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Bogotá identificado con la cédula de ciudadanía N.º 14.270.969 actuando en calidad de Subdirector Técnico (E) de la Subdirección de Defensa Jurídica del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, encargo realizado mediante la Resolución N.º 1334 del 21 de abril de 2023 y Acta de Posesión N.º 000031 del 25 de abril de 2023, debidamente facultado para otorgar poder conforme lo dispuesto en el ordinal 28.1 del artículo 28º del Decreto N.º 1292 del 14 de octubre de 2021; mediante el presente escrito manifiesto que otorgo poder especial al abogado **ISAIAS ANAYA MORALES**, identificado con la cédula de ciudadanía No.73.088.017 de Cartagena, y tarjeta profesional No. 42.784 del Consejo Superior de la Judicatura, para que represente al INSTITUTO NACIONAL DE VIAS -INVIAS, dentro del proceso señalado en la referencia .-

El doctor **ISAIAS ANAYA MORALES**, queda investido de las facultades para el cabal cumplimiento del presente poder, que le permita actuar en defensa de los legítimos derechos que representa, en especial las atribuciones consagradas en el artículo 77 del Código General del Proceso, incluidas las de sustituir y reasumir este mandato.

Nota: El suscrito Subdirector Técnico de la Subdirección de Defensa Jurídica del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, da fe que el poder otorgado, cumple con las disposiciones dispuestas para tal fin, por lo tanto, la firma electrónica que se otorga cumple con los requisitos de validez conforme a la normatividad expedida por el Gobierno Nacional, en especial, lo dictado por la ley 2213 de 2022. Correo electrónico del poderdante: msanz@invias.gov.co y del apoderado: isaiasanaya@hotmail.com que se encuentra registrado en el registro nacional de abogados e ianaya@invias.gov.co como correo institucional de Invias de donde es servidor público.

-
Atentamente,



Firmado
digitalmente por
MIGUEL ERNESTO
SANZ BRIÑEZ

MIGUEL ERNESTO SANZ BRIÑEZ

Subdirector de Defensa Jurídica del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS

Acepto:



ISAIAS ANAYA MORALES
C.C. 73.088.017 de Cartagena
T.P. No. 42.784 del C.S. de la J

Contestación Demanda de Reparación Directa Rad. 13-001-23-33-000-2022-00476-00

Defensa Judicial <defensajuridica@fondoadaptacion.gov.co>

Jue 10/08/2023 2:07 PM

Para:Notificaciones Despacho 02 Tribunal Administrativo - Bolivar - Cartagena
<desta02bol@notificacionesrj.gov.co>

CC:waleme66@hotmail.com <waleme66@hotmail.com>;cootramag01@yahoo.es
<cootramag01@yahoo.es>;Notificaciones Judiciales Invias
<njudiciales@invias.gov.co>;ederjenny1@hotmail.com
<ederjenny1@hotmail.com>;judicial22cartagena@gmail.com
<judicial22cartagena@gmail.com>;procesosnacionales@defensajuridica.gov.co
<procesosnacionales@defensajuridica.gov.co>;Juan Carlos Hernandez Avila
<juanhernandez@fondoadaptacion.gov.co>

📎 5 archivos adjuntos (24 MB)

Contestación Reparación Directa Rad. 13-001-23-33-000-2022-00476-00 .pdf; Llamamiento en Garantía Reparación Directa Rad. 13-001-23-33-000-2022-00476-00 .pdf; Poder Reparación Directa 2022-00476- 00 COOTRAIMAG.pdf; PRUEBAS CONTESTACIÓN DEMANDA.zip; Anexos poder fa.zip;

Honorable

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR

MAGISTRADO PONENTE: LUÍS MIGUEL VILLALOBOS ÁLVAREZ

Email: desta02bol@notificacionesrj.gov.co

Cartagena - Bolívar

Medio de Control: Reparación Directa

Radicado: 13-001-23-33-000-2022-00476-00

Demandante: COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ -
COOTRAIMAG.

Demandado: INVÍAS, Fondo Adaptación.

Por medio del presente mensaje electrónico, remito en archivo adjunto el escrito con el que, dentro del término establecido se da contestación a la demanda del asunto.

El documento en mención se adjunta en formato PDF bajo el título: **Contestación Reparación Directa Rad. 13-001-23-33-000-2022-00476-00** que consta de 52 folios útiles. También se adjunta el escrito de llamamiento en garantía en formato PDF bajo el título: **Llamamiento en Garantía Reparación Directa Rad. 13-001-23-33-000-2022-00476-00**, el cual consta de 11 folios útiles.

Los documentos que se allegan como pruebas de la contestación y del llamamiento en garantía se adjuntan en dos carpetas comprimidas en zip.

El poder se adjunta en formato PDF y los anexos en una carpeta comprimida en zip denominada **“Anexos poder”**.

Agradecemos de antemano la confirmación del recibo del presente documento electrónico

Del Honorable Despacho con todo respeto,

[Pruebas Llamamiento en Garantía..zip](#)

--

Defensa Judicial

E.T. de Gestión Jurídica y Defensa Judicial

defensajuridica@fondoadaptacion.gov.co

PBX: (57) 601 4325400

Avenida Calle 26 No.57 – 83

Torre 8 · Piso 8 · Bogotá – Colombia

www.fondoadaptacion.gov.co

Honorable

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR

MAGISTRADO PONENTE: LUÍS MIGUEL VILLALOBOS ÁLVAREZ

Email: desta02bol@notificacionesrj.gov.co

Cartagena - Bolívar

Medio de Control: Reparación Directa
Radicado: 13-001-23-33-000-2022-00476-00
Demandante: COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ - COOTRAIMAG.
Demandado: INVÍAS, Fondo Adaptación y otros.

JUAN CARLOS HERNÁNDEZ ÁVILA, abogado, mayor de edad, con domicilio en Bogotá D.C., identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.067.927.655 de Montería y portador de la Tarjeta Profesional No. 285.739 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado especial del **FONDO ADAPTACIÓN**, conforme al poder debidamente otorgado que se adjunta, por medio del presente escrito procedo, dentro de la oportunidad procesal procedente, a descorrer el traslado de la admisión de la demanda de la referencia, en los siguientes términos:

I. SOBRE LA OPORTUNIDAD DE LA CONTESTACIÓN

Mediante correo electrónico enviado desde el buzón desta02bol@notificacionesrj.gov.co se efectuó la notificación personal según lo establecido en 197 y 199 del CPACA y se corrió traslado en los términos del artículo 172 del CPACA.

De esta forma, el artículo 48 de la Ley 2080 de 2021 establece **“El traslado o los términos que conceda el auto notificado solo se empezarán a contabilizar a los dos (2) días hábiles siguientes al del envío del mensaje y el término respectivo empezará a correr a partir del día siguiente.”**

A su vez, el artículo 8 de la Ley 2213 de 2022 *“Por medio de la cual se establece la vigencia permanente del Decreto Legislativo 806 de 2020 y se adoptan medidas para implementar las tecnologías de la información y las comunicaciones en las actuaciones judiciales, agilizar los procesos judiciales y flexibilizar la atención a los usuarios del servicio de justicia y se dictan otras disposiciones”,* el cual en lo referente a notificaciones personales, como es el caso que nos ocupa, establece que **“La notificación personal se entenderá realizada una vez transcurridos dos días hábiles siguientes al envío del mensaje y los términos empezarán a contarse cuando el iniciador recepcione acuse de recibo o se pueda por otro medio constatar el acceso del destinatario al mensaje (...). PARÁGRAFO 1º. Lo previsto en este artículo se aplicará cualquiera sea la naturaleza de la actuación incluidas las pruebas extraprocesales o del proceso, sea este declarativo, declarativo especial, monitorio, ejecutivo o cualquier otro”.**

Por tal razón, dado que la notificación personal se recibió el 22 de junio de 2023, conforme a lo establecido en los artículos antecitados, ésta se entiende realizada 2 días después, esto es el día 26 de junio de 2023, con lo cual el término de 30 días hábiles sólo empezará a computarse a partir del 27 del mismo mes y año, con lo que el término para contestar esta demanda **se extiende hasta el jueves 10 de agosto de 2023 inclusive.**

Precisado lo anterior, dentro de la oportunidad procesal pertinente, se pasa a descorrer el traslado de la vinculación del Fondo Adaptación a este medio de control en los siguientes términos:

II. ACLARACIÓN PRELIMINAR

Una vez se recibió el traslado de esta acción se procedió a solicitar al sector transporte del FA su pronunciamiento frente a los hechos y pretensiones de este medio de control. Fue así como se recibió

el memorando I-2023-007075 del 06-07-2023, que junto con sus anexos se adjunta como prueba, donde se precisa lo que sigue:

“Por medio del presente el Equipo de Trabajo Sector Transporte da respuesta, en los siguientes términos: en la primera parte se expone el contexto del proyecto ejecutado por el Fondo Adaptación, con el fin de poner en conocimiento integral el mismo y, en la segunda parte, se dará respuesta a los hechos de la demanda.

1. CONTEXTO DEL PROYECTO

DE LA NATURALEZA Y COMPETENCIA FUNCIONAL DEL FONDO ADAPTACIÓN

Con el **Decreto 4580 del 07 de diciembre de 2010** el Gobierno Nacional declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional. Fue así como de acuerdo con el artículo 215 de la Constitución Política, una vez declarado el estado de emergencia, el Gobierno Nacional expidió el **Decreto - Ley 4819 del 29 de diciembre de 2010**, como respuesta a la insuficiencia de las facultades gubernamentales ordinarias para conjurar la crisis e impedir la extensión de la misma, pues las funciones y recursos asignados al Sistema Nacional para la Atención y Prevención de Desastres resultaban insuficientes para superar los efectos de esta calamidad pública y restablecer el orden económico, social y ecológico.

Con base en lo anterior, el objeto y finalidad del Fondo Adaptación, se encuentra establecido en el artículo 1 del Decreto 4819 de 2010, así:

*“(…) **Créase el Fondo Adaptación, cuyo objeto será la recuperación, construcción y reconstrucción de las zonas afectadas por el fenómeno de "La Niña", con personería jurídica, autonomía presupuestal y financiera, adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.***

Este Fondo tendrá como finalidad la identificación, estructuración y gestión de proyectos, ejecución de procesos contractuales, disposición y transferencia de recursos para la recuperación, construcción y reconstrucción de la infraestructura de transporte, de telecomunicaciones, de ambiente, de agricultura, de servicios públicos, de vivienda, de educación, de salud, de acueductos y alcantarillados, humedales, zonas inundables estratégicas, rehabilitación económica de sectores agrícolas, ganaderos y pecuarios afectados por la ola invernal y demás acciones que se requieran con ocasión del fenómeno de "La Niña", así como para impedir definitivamente la prolongación de sus efectos, tendientes a la mitigación y prevención de riesgos y a la protección en lo sucesivo, de la población de las amenazas económicas, sociales y ambientales que están sucediendo. (Resaltado fuera del texto).

Ahora bien, la lectura exegética de este artículo permite en principio una interpretación excesivamente amplia de su alcance, por lo que a efecto de aclarar sus límites resulta necesario traer a colación la **Sentencia C-251 de 2011** donde la Corte Constitucional, al examinar la constitucionalidad del Decreto 4819 de 2010, determinó lo que sigue:

*“De acuerdo con este artículo, las funciones específicas del Fondo son: **Primero, identificar, estructurar y gestionar proyectos. Segundo, ejecutar los procesos contractuales que tales proyectos requieren. Tercero, disponer y transferir los recursos necesarios para (i) la recuperación, construcción y reconstrucción de la infraestructura de transporte, telecomunicaciones, ambiente, agricultura, servicios públicos, vivienda, educación, salud, acueducto y alcantarillado, humedales y zonas inundables estratégicas; (ii) para la rehabilitación económica de los sectores agrícola, ganadero y pecuario afectados por la crisis que dio lugar a la emergencia; (iii) para impedir definitivamente la prolongación de los efectos de la crisis; y (iv) para la ejecución de las demás acciones que se requieran con ocasión del fenómeno de La Niña, tendientes a la mitigación y prevención de riesgos, y a la protección en lo sucesivo de la población de las amenazas económicas, sociales y ambientales que están sucediendo.***

Adicionalmente, el Decreto Legislativo 4819 de 2010 señala en su parte motiva que el Fondo Adaptación es un mecanismo institucional para la estructuración y gestión de proyectos, ejecución de procesos contractuales, disposición, transferencia y protección de recursos y demás acciones que se requieran en la etapa de **recuperación, construcción y reconstrucción**. Resalta que su finalidad es la (i) mitigación del riesgo, (ii) su prevención futura y (iii) la protección de la población en lo sucesivo frente a las amenazas económicas, sociales y ambientales que causa el fenómeno de La Niña.

En cuanto a la **justificación de la creación del Fondo**, en el Decreto 4580 de 2010 y en el decreto objeto de examen, el Gobierno Nacional explica que la creación del Fondo era necesaria debido a que los recursos y medios del Sistema Nacional de Atención y Prevención de Desastres son insuficientes para atender **la crisis generada por el fenómeno de La Niña**. Explica que ya ejerció sus facultades ordinarias en materia de prevención y atención de desastres, pues, por ejemplo, declaró la situación de desastre prevista en el Decreto 919 de 1989, sin que tales medidas hayan conducido a superar la crisis ni impedir su extensión. También sostiene que el sistema no es apropiado para la realización de medidas de reparación y reconstrucción, para la administración de los recursos ni para coordinar la realización de las obras públicas que la superación de la emergencia demanda, especialmente para priorizar la realización de aquellas que el Gobierno considera prioritarias.

(...)

De la motivación y argumentación del Gobierno y del contenido del artículo 1° se desprende que la creación del Fondo Adaptación guarda conexidad desde el punto de vista externo con las causas que originaron la declaración de emergencia. En primer lugar, las finalidades del Fondo se dirigen a (i) solucionar los problemas que ha generado la ola invernal y que llevaron a la declaración de emergencia, (ii) evitar la expansión de los efectos de tales problemas y (iii) prevenir que a futuro vuelvan a presentarse crisis asociadas a fenómenos naturales con características similares al fenómeno de La Niña. En segundo lugar, las funciones que desempeñará el Fondo responden precisamente al tipo de daños y consecuencias dejadas por la crisis, entre las que se destacan las siguientes, según la motivación del Decreto 4580 de 2010: pérdidas de vidas debido a inundaciones y derrumbes, daños en la infraestructura vial, eléctrica, de telecomunicaciones y de prestación de servicios públicos domiciliarios, pérdida de animales y cultivos y deterioro y destrucción de viviendas e infraestructura educativa y hospitalaria, entre otras. (Resaltados fuera del texto).

En esta misma Sentencia, la Corte Constitucional, en punto del objeto y las funciones del Fondo Adaptación, puntualizó:

“... el Departamento Nacional de Planeación explica que el Gobierno planea conjurar la crisis que dio lugar a la declaración del estado de excepción y evitar la expansión de sus efectos, por medio de un plan de acción que comprende tres etapas: una etapa de atención humanitaria de emergencia, que se ejecutará en el 2011, una etapa de rehabilitación, a desarrollarse entre el 2012 y el 2014, y **una etapa de prevención y reconstrucción con una duración estimada de otros cuatro años**, lo que significa que el plan terminará de implementarse hacia el 2018. **Esta entidad precisa que el Fondo concentrará sus esfuerzos en la tercera fase del plan**. Al respecto expresa:

“El Fondo de Adaptación se enfoca en la tercera fase de la emergencia. La existencia del Fondo asegura los recursos de inversión necesarios para impedir la prolongación y repetición de la situación causada por este fenómeno climatológico. Su estructura de gobierno está pensada para asegurar que las inversiones y acciones estén articuladas, y coordinadas, que el sector privado sea partícipe y vigilante del proceso de reconstrucción y que los recursos se utilicen y complementen de la mejor manera posible. (...).”

“En ese sentido, es claro que las acciones que debe emprender el Fondo Adaptación para la atención de la emergencia y prevenir la extensión de sus efectos pueden iniciarse durante el 2011, pese a que sus funciones se centren especialmente en el desarrollo de **la tercera fase, esto es, la concebida para la prevención y reconstrucción, con un enfoque más que asistencialista y coyuntural de prevención estructural**. En esta etapa se tiene previsto realizar actividades como las de rectificación de trazados viales, reasentamiento preventivo de viviendas, mitigación de riesgos como taludes y canalizaciones, reparación de las infraestructura de acueductos y alcantarillados, saneamiento de cuencas y programas de saneamiento de aguas residuales, etc., que implican proyectos de mediano y

largo plazo, que excederían el ámbito de lo que se considera una situación excepcional de emergencia y por tanto deberían ser debatidas en el marco del Sistema Nacional de Planeación e incluidas en los planes nacionales y territoriales de desarrollo.

(...)

Es importante señalar sí, que las medidas de prevención, atención y reconstrucción deben concentrarse en las zonas afectadas por la ola invernal, igualmente, que las actividades del Fondo Adaptación no pueden ser diversas a esa atención.

(...)

La Sala Plena estima igualmente necesario advertir que la constitucionalidad de las medidas adoptadas en el Decreto Legislativo sometido a su revisión, sólo pueden ser aplicadas en y para aquellas zonas y municipios afectados por la ola invernal producto del Fenómeno de la Niña. En efecto, los recursos económicos dirigidos y creados mediante la adopción de diversos decretos legislativos, al igual que las estructuras burocráticas creadas o modificadas mediante normas de excepción, como sucede en el presente caso, deben apuntar exclusivamente a atender las necesidades apremiantes de aquellas zonas y municipios afectados por los hechos descritos en el Decreto Legislativo 4580 de 2010.

*En otras palabras, con prescindencia del lugar en donde se encuentren ubicadas las instituciones competentes para girar los recursos económicos, al igual que el sitio en donde se celebren los contratos relacionados con la ola invernal, **lo que debe quedar claro es que los recursos económicos deben ser ejecutados exclusivamente en aquellas zonas y municipios afectados por la ola invernal. El anterior condicionamiento deriva del principio de conexidad material.*** (Resaltado fuera del texto).

De otra parte, para realizar una interpretación sistemática del artículo 1 del Decreto 4819 de 2010, es necesario traer a colación la Ley 1450 de 2011, con la que se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, que en los literales a. y b., del numeral 2, del literal C., del Tomo II, Capítulo VI (Sostenibilidad Ambiental y Prevención del Riesgo), establecen las fases de intervención, los sectores estratégicos y el esquema institucional de la respuesta del Gobierno Nacional a la ola invernal 2010 – 2011 en los siguientes términos:

“VI. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DEL RIESGO

(...)

C. Respuesta a la Ola Invernal 2010-2011

(...)

2. Lineamientos y acciones estratégicas

a. Fases de intervención y sectores estratégicos

Para el manejo de la situación de desastre se han considerado tres fases principales, esto es: atención, rehabilitación y recuperación y reconstrucción.

(...)

b. Esquema institucional

(...)

Para hacer frente a la emergencia se han conformado dos instancias para el manejo de las diferentes fases ya descritas, esto es, una Gerencia para el Fondo Nacional de Calamidades encargada de acciones dirigidas a la atención y rehabilitación.

Asimismo, se ha conformado un Fondo de Adaptación cuyo objeto será la recuperación, construcción y reconstrucción de las zonas afectadas por el fenómeno de la Niña, con personería jurídica, autonomía presupuestal y financiera, adscrita al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Estos Fondos en conjunto con los diferentes sectores y entidades territoriales y en coordinación con la Dirección de Gestión del Riesgo, del Ministerio del Interior y de Justicia, serán los encargados de las acciones integrales para la atención, rehabilitación y recuperación y reconstrucción de las áreas afectadas. Para ello, se ha previsto la articulación del Plan de Acción Específico de que trata el artículo

20 del Decreto Ley 919 de 1989 y artículos 3 y 4 del Decreto 4579 de 2010, con los Planes de Acción de los Fondos antes mencionados.” (Resaltado fuera del texto).

Una vez aclarado lo anterior, consideramos relevante mencionar que para desarrollar su objeto y finalidad, en el Fondo Adaptación en primer lugar se identificaron los proyectos que cumplen con los requisitos legales para su estructuración y ejecución, esto es, que correspondan a la finalidad legal de la Entidad, para posteriormente evaluarlos según el procedimiento que se tiene implementado a través de una matriz de postulación, lo que ubica al proyecto en un nivel específico de urgencia e impacto.

Es así como las necesidades que se postularon oportunamente ante el Fondo Adaptación se sometieron a consideración de su Consejo Directivo, que, teniendo en cuenta, entre otros, la evaluación antes mencionada determinó si debían pasar o no a la etapa de estructuración y ejecución. Al respecto, el Consejo Directivo del Fondo Adaptación cerró la recepción de postulaciones el tres (3) de febrero de 2012, dado que en esa fecha las necesidades postuladas superaban en más de 3 veces los recursos disponibles (\$9,3 billones de pesos).

El Consejo Directivo del Fondo Adaptación buscó mediante la selección de postulaciones de programas nacionales atender las necesidades apremiantes de las regiones más afectadas. Los programas nacionales de salud, acueducto y saneamiento básico, educación, y en transporte con los programas de atención de sitios críticos de la red vial nacional y el programa de puentes nacionales, fueron definidos y presentados al Fondo por los Ministerios cabeza de Sector respectivo, y han sido éstos quienes con su conocimiento y autoridad en la materia han priorizado las intervenciones que ejecuta el Fondo.

2. ANTECEDENTES DE ESTRUCTURACIÓN Y CONTRATO 127 DE 2015.

Como consecuencia del Fenómeno de “La Niña” 2010-2011, el Ministerio de Transporte postuló ante EL FONDO el proyecto No. 355, denominado “Transversal Momposina. Construcción Puente de Yatí”, con el fin de construir un puente vehicular de aproximadamente Quinientos (500) metros sobre el río Magdalena con el que se espera disminuir la vulnerabilidad que se les presenta a los habitantes de la región para la comunicación, por cuanto la afectación generada por las intensas lluvias que se presentaron durante el fenómeno de la Niña, causó grandes inundaciones acentuando de forma notable los problemas de comunicación que presenta esta región del país, así como teniendo en cuenta que con esta solución podrán tener una opción terrestre de transporte, la cual sería complementaria al actual sistema de transporte fluvial.

En tal sentido, el Consejo Directivo del FONDO, aprobó la postulación “Transversal Momposina. Construcción Puente de Yatí”, según consta en el Acta N° 10 del 21 de marzo de 2012.

EL FONDO suscribió con el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), el Convenio Interadministrativo Marco No. 014 del 31 de mayo de 2012, con el objeto de aunar esfuerzos para el desarrollo y ejecución de los grandes proyectos y sitios críticos de la red vial nacional no concesionada afectados por el fenómeno de la Niña 2010 – 2011.

Con la construcción de este proyecto se buscó consolidar la conexión entre las troncales de Occidente y Magdalena Medio (Ruta del Sol), y se disminuirán las distancias entre el centro del país y Cartagena, permitiendo la continuidad del tráfico entre la costa Atlántica y Venezuela. Así mismo y articulando el presente proyecto con los demás proyectos del FONDO en esta zona (realce de la rasante de la vía entre la Bodega y Mompox), se garantizan soluciones definitivas ante los impactos de futuros fenómenos invernales comparables al ocurrido entre el 2010 y 2011.

El Fondo Adaptación en el marco de su objeto establecido en el Decreto 4819 de 2010, contrató la construcción de la «Interconexión Vial Yatí-La Bodega» ubicada en el departamento de Bolívar por un valor de \$307 mil millones.

Es importante mencionar que, el proyecto de Interconexión vial Yatí - La Bodega fue postulado por parte del Ministerio de Transporte para atender las afectaciones recurrentes por inundación en la depresión Momposina especialmente las originadas por el fenómeno de la niña 2010 - 2011, el proceso de estructuración del proyecto fue llevado a cabo por el Fondo Adaptación - INVIAS cumpliendo con la normatividad ambiental establecida en el Decreto 2820 de 2010, que incluye la relación de proyectos, obras o actividades sujetos a Licencia Ambiental.

El trazado definitivo del proyecto fue el resultado de las concertaciones con la comunidad y de lo establecido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, que entre sus principales motivaciones valoró la mejora en las dinámicas económicas por conectividad terrestre al interior del corredor que une a los corregimientos de Yatí, Santa Lucía, Santa Fe y Puerto Kennedy con Isla Grande, todos en condición de pobreza y con un alto grado de Necesidades Básicas Insatisfechas - NBI; con los municipios de Magangué y la depresión Momposina a través de la Bodega, además, el trazado determinado cumplía con el objetivo de unir al sector oriente y occidente del país a nivel terrestre, tal como se estableció en el Auto 2274, del 23 de julio de 2012, expedido por la ANLA.

Para la ejecución del proyecto “Transversal Momposina. Construcción Puente de Yatí”, el INVIAS mediante Contrato No 2146 de 2011 contrató los estudios y diseños a nivel de fase III de la carretera Yatí – La Bodega, los cuales incluyen un puente de 500 m código 7802, sin embargo, al presentar a la ANLA el Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA), armonizadas con el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), se obtuvo como resultado la definición de una nueva alternativa por parte de esta autoridad ambiental, la cual, incluyó un proyecto transparente con puentes y viaductos para salvar el brazo de Loba y los sistemas de ciénagas existentes sobre la margen derecha del río Magdalena especialmente en el sector comprendido entre el K6+700 y el K9+000; razón por la cual, los recursos presupuestales con los que contaba el contrato inicialmente no alcanzaron para realizar la totalidad de los estudios requeridos. Ante esta situación EL INVIAS mediante documento modificadorio no. 1 al Contrato 2146 de 2011, suscrito el 26 de abril de 2013, excluyó del objeto el sector comprendido entre el K6+700 y el K9+000 (Puente Roncador).

De acuerdo con lo anterior, y con el propósito de culminar la etapa de estudios y diseños, y posteriormente poder adelantar las obras de construcción EL FONDO suscribió el Contrato No. 084 de 2013 cuyo objeto fue la elaboración de los estudios y diseños técnicos de detalle a nivel fase III, de la vía Yatí – La Bodega del K6+700 al K9+000 (Puente Roncador).

Debido a que como parte del desarrollo y ejecución de los contratos antes mencionados, EL FONDO contaba con los estudios y diseños a nivel fase III, elaborados por el CONSORCIO SANTANDER, aprobados por la Interventoría CONSORCIO VIAL 2011, los cuales se encuentran recibidos y avalados por el INVIAS, se requería continuar con la siguiente etapa correspondiente a la construcción de estas obras, con el fin de disminuir la vulnerabilidad por efecto de la ola invernal y dar una solución permanente, que garantice la seguridad vial para el usuario en este sector, garantizando una operación vehicular segura para el transporte de carga y pasajeros, con las correspondientes disminuciones en los tiempos de viaje y costos de operación vehicular, contribuyendo además a la generación de empleo y mejorando la calidad de vida de las comunidades beneficiadas.

Es así como EL FONDO adelantó el proceso de selección FA-IA-001-2015 y como resultado de este suscribió el 28 de agosto de 2015 con el Consorcio Nacional Yatí - CNY el contrato de obra No 127 de 2015 cuyo objeto es la “Construcción de la interconexión vial Yatí – Bodega, en el departamento de Bolívar, por los Sistemas de Precio Global Fijo y Precios Unitarios con Ajustes, de conformidad con los Términos y Condiciones Contractuales (TCC) que dieron origen a este contrato y los documentos que lo conforman, los cuales, junto con la propuesta del CONTRATISTA forman parte integral de este contrato y prevalecen para todos los efectos, sobre esta última”.

Es procedente señalar que el Consorcio Santander 2011 durante la fase de diseños **llevó a cabo en los años 2012 - 2013 un Estudio de Impacto Ambiental para el licenciamiento del proyecto vial** Conexión Magangué - Yatí – La bodega en el marco del “CONTRATO DE CONSULTORÍA NO.2146 ESTUDIOS Y DISEÑO A NIVEL DE FASE III DE LA CARRETERA YATÍ – LA BODEGA, INCLUYE PUENTE DE 500 M. CÓDIGO 7802 DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR. El Estudio de Impacto Ambiental **evaluó los componentes bióticos, abióticos y socioeconómicos de las comunidades que se verían involucradas en la intervención directa e indirecta del proyecto vial mencionado** con el objeto de establecer conjuntamente los impactos que se generarían en el territorio con la ejecución del proyecto, **y a la vez acordar las medidas de manejo para mitigar, compensar, prevenir y/o corregir los impactos que se generasen en los territorios donde se ejecutaría el proyecto vial**, en este sentido es importante traer a colación el análisis que sobre el particular realizó el Juzgado Sexto Administrativo del Circuito de Cartagena en sentencia del 16 de abril de 2018, proferida frente a la Acción de Tutela No 13001-33-33-006-2018-00066-00, interpuesta por el Concejo Comunitario de Comunidades Negras de San Martín de Cicuco, demandando la protección del derecho fundamental de Consulta Previa y la Suspensión de la Obra Pública y licenciamiento Ambiental, sobre el proceso de licenciamiento y fines de la Licencia Ambiental del proyecto de Interconexión vial Yatí – la Bodega:

«(...) **Licencias ambientales**

De conformidad con el artículo 8, numeral 8.1 del Decreto 2820 de 2010, mediante el cual se reglamenta el Título VI 11 de la Ley 99 de 1993, referente a las licencias ambientales, están sujetos a estas licencias los “8.1 Proyectos de la red vial nacional referidos a: a) La construcción de carreteras, incluyendo puentes y demás infraestructura asociada a la misma; b) La construcción de segundas calzadas.

Ahora bien, el trámite de las licencias ambientales está regido por el principio de evaluación previa del Impacto ambiental. también conocido como de Prevención. que está consagrado en la Declaración de Río de Janeiro de 1992, en los siguientes términos:

«Artículo 1o.- Principios Generales Ambientales. La política ambiental colombiana seguirá los siguientes principios generales:

(...)

11. Los estudios de Impacto ambiental serán el instrumento básico para la toma de decisiones respecto a la construcción de obras y actividades que afecten significativamente el medio ambiente natural o artificial. (...).”

“Artículo 18. Exigibilidad del Diagnóstico Ambiental de Alternativas. Los interesados en los proyectos, obras o actividades que se describen a continuación deberán solicitar pronunciamiento a la autoridad ambiental competente sobre la necesidad, de presentar el Diagnóstico Ambiental de Alternativas – DAA:

12. La construcción de carreteras, los túneles y demás infraestructura asociada de la red vial nacional, secundaria y terciaria.

13. La construcción de segundas calzadas cuando no se encuentren adosadas a las vías existentes o cuando consideren la construcción de variantes, par vial o pasen por centros poblados”

Así mismo, el artículo 15 del Decreto 2820 de 2010, establece la participación de las comunidades en el trámite de las licencias ambientales:

“Artículo 15. Participación de las comunidades. Se deberá informar a las comunidades el alcance del proyecto, con énfasis en los impactos y las medidas de manejo propuestas y valorar e incorporar en el estudio de impacto ambiental, cuando se consideren pertinentes, los aportes recibidos durante este proceso. En los casos en que se requiera. deberá darse cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 76 de la Ley 99 de 1993, en materia de consulta previa con comunidades indígenas y negras tradicionales, por el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial.”

A su vez, el Decreto 1320 de 1998, por el cual se reglamenta la consulta previa en las comunidades indígenas y negras. indicando que cuando de las actividades proyectadas se derivan impactos económicos, sociales o culturales sobre las comunidades. éstas deberán participar en la elaboración de los estudios ambientales presentados por el interesado ante la autoridad competente.

Además, esta entidad debe comprobar la participación de las comunidades en la elaboración del impacto ambiental.

Artículo 23. De la evaluación del Diagnóstico Ambiental de Alternativas - DAA En los casos contemplados en el artículo 18 del presente decreto, se surtirá el siguiente procedimiento:

1. El interesado en obtener la licencia ambiental deberá formular petición por escrito dirigida a la autoridad ambiental competente, en la cual solicitará que se determine si el proyecto, obra o actividad requiere o no de la elaboración y presentación de Diagnóstico Ambiental de Alternativas - DAA, adjuntando para el efecto la descripción, el objetivo y alcance del proyecto y su localización mediante coordenadas y planos.

Dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la radicación de la solicitud, la autoridad ambiental se pronunciará, mediante oficio acerca de la necesidad de presentar o no DAA, adjuntando los términos de referencia para elaboración del DAA o del EIA según el caso.

2. En caso de requerir DAA, el interesado deberá radicar el estudio de qué trata el artículo 19 del presente decreto, junto con una copia del documento de identificación y el certificado de existencia y representación legal, en caso de ser persona jurídica. Recibida la anterior información, la autoridad ambiental competente dentro de los cinco (5) días siguientes a su presentación dictará un acto administrativo de inicio de trámite de evaluación de Diagnóstico Ambiental de Alternativas - DAA, auto que será publicado en los términos del artículo 70 de la Ley 99 de 1993. (...)

3. Ejecutoriado el auto de inicio de trámite, la autoridad ambiental competente en un plazo de treinta (30) días hábiles, evaluará el DAA y elegirá la alternativa sobre la cual deberá elaborarse el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental y fijará los términos de referencia respectivos, mediante acto administrativo que se publicará en los términos del artículo 71 de la Ley 99 de 1993.

El licenciamiento ambiental deberá estar acompañado del lleno de los requisitos establecidos en el Artículo 24 del Decreto en mención:

1. Una vez realizada la solicitud de licencia ambiental, la autoridad competente para su expedición contará con cinco (5) días hábiles para expedir el auto de inicio de trámite de Licencia Ambiental el cual deberá publicarse en los términos del artículo 70 de la Ley 99 de 1993.

2. Ejecutoriado el auto de inicio de trámite, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes la autoridad ambiental, solicitará a otras autoridades o entidades los conceptos técnicos o informaciones pertinentes, que deben ser remitidos en un plazo no superior a veinte (20) días hábiles, contados desde la fecha de radicación de la comunicación correspondiente.

3. Recibida la información o vencido el término de requerimiento de informaciones a otras autoridades o entidades, la autoridad ambiental podrá solicitar al interesado dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes mediante el correspondiente acto administrativo, la información adicional que considere pertinente. En este caso se suspenderán los términos que tiene la autoridad para decidir de conformidad con lo establecido en el artículo 12 y 13 del C.C.A.

4. Allegada la información por parte del interesado, la autoridad ambiental en un término de cinco (5) días hábiles expedirá el auto de trámite que declare reunida toda la información requerida para decidir. Así mismo, el interesado podrá hasta antes de la expedición del citado auto, aportar nuevos documentos o informaciones relacionados con el proyecto, obra o actividad, caso en el cual los plazos y términos que tiene la autoridad para decidir comenzarán a contarse desde la ejecutoriaría del auto que da inicio al trámite siempre y cuando dicha información implique una nueva visita de evaluación o un nuevo requerimiento por parte de la autoridad ambiental a cargo.

5. La autoridad ambiental competente decidirá la viabilidad del proyecto obra o actividad, en un término no mayor a veinticinco (25) días hábiles, contados a partir de la expedición del auto que declare reunida la información, la cual será publicada en los términos del artículo 71 de la Ley 99 de 1993

De estas normas, se desprende que el trámite de la Licencia Ambiental no es ajeno al proceso de consulta previa que debe efectuarse con la comunidad que se encuentre dentro del área del proyecto, ya que es necesario que el mismo se acompañe de la certificación que expide el Ministerio del Interior, acerca de la existencia o no de comunidades étnicas en el área de influencia del proyecto. De ahí, que la ANLA podrá requerir al ejecutor del proyecto, por una única vez, la información adicional que considere pertinente, y en caso de no allegarla, podrá archivar la solicitud de Licencia Ambiental. Así

pues, una vez allegada toda la información requerida, la ANLA podrá solicitar a otras entidades o autoridades los conceptos técnicos o informaciones pertinentes y finalmente deberá expedir el Acto Administrativo que declare reunida toda la información, así como la resolución que niega u otorga la Licencia Ambiental solicitada.

*Se observa que el estudio de impacto ambiental y la posterior evaluación que del mismo realiza la Autoridad, se constituye en un instrumento esencial para la determinación de las medidas necesarias para el manejo adecuado del impacto real del proyecto sobre el ambiente. **Es precisamente con base en los resultados de la evaluación del impacto ambiental, que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales determina y especifica las medidas que deberá adoptar el solicitante de la Licencia Ambiental para prevenir, mitigar, corregir o compensar la alteración real que se producirá sobre el ambiente, la salud y el bienestar humano como consecuencia de la implementación de un proyecto determinado.***

***En conclusión, se tiene que la ANLA, luego de la revisión y la calificación de la evaluación del impacto ambiental y de las medidas de manejo ambiental propuestas, debe imponer las medidas necesarias, bajo criterios de proporcionalidad y razonabilidad, para prevenir, mitigar, corregir o en dado caso compensar el impacto ambiental producido con motivo de la ejecución del proyecto. Estas medidas deberán atender al real impacto sobre cada uno de los medios (biofísico, físico y socioeconómico), cumpliendo así con finalidades distintas y específicas según sea el medio afectado, pero ante todo garantizando el adecuado manejo y control ambiental de los impactos y efectos ambientales asociados al proyecto.(...)”** *Negrita fuera de texto.**

Es así como la información primaria y secundaria que fue recolectada por el Consorcio Santander 2011 y que ha sido enunciada anteriormente en el cual se ratifica la participación de las comunidades y autoridades del área de influencia del proyecto, por lo que constituyeron el fundamento principal para la emisión de la Licencia Ambiental Resolución 0837 de 2014 por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) para el proyecto vial “Conexión vial Magangué – Yatí – La Bodega” a desarrollarse en los Municipios de Magangué, Cicuco y Talaigua Nuevo, localizados en el centro-sur del departamento de Bolívar. Es importante plantear que el Estudio de Impacto Ambiental - EIA, fue avalado por el grupo evaluador de la Subdirección de Evaluación y Seguimiento de la ANLA en el territorio, visitando el área de influencia directa durante los días 28 de abril al 1 de mayo de 2014, por lo cual, se emite la Licencia Ambiental, **aprueba el Plan de Manejo Ambiental PMA que contiene las medidas de manejo ambiental para prevenir mitigar, corregir o en dado caso compensar los impactos ambientales y socioeconómicos a generarse con la ejecución del proyecto**, al cual se le ha venido dando cumplimiento por parte del Consorcio Nacional Yatí, a quien le fue cedida la Licencia Ambiental 0837 de 2014 en el marco del contrato 127 de 2015.

Es así como en la etapa de pre construcción el Consorcio Nacional Yatí solicitó a la Agencia Nacional de Licencias Ambientales la cesión total de los derechos y obligaciones derivados de la Licencia Ambiental otorgada por la Resolución 0837 del 24 de julio de 2014, enajenado a dicha autoridad mediante acto administrativo Resolución ANLA No. 0229 de marzo 07 de 2016 al Consorcio Nacional Yatí, quien a partir de la fecha de la ejecutoria de la resolución se encuentra realizando la implementación del plan de manejo ambiental y demás requerimientos y lineamientos establecidas en dicha licencia y en los términos y condiciones contractuales.

Posteriormente mediante Resolución 1287 de octubre 17 de 2017, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA modifica la licencia ambiental otorgada mediante la Resolución 837 del 25 de julio de 2014.

Durante el desarrollo del proceso constructivo el Consorcio Nacional Yatí ha implementado las medidas descritas en el plan de manejo ambiental acogido mediante Resolución 837 del 25 de julio de 2014 y las evidencias de su ejecución se presentan periódicamente a la interventoría y las autoridades ambientales en los Informes de Cumplimiento Ambiental (ICA).

Adicionalmente, durante la etapa de construcción de la Interconexión Vial Yatí – Bodega” por ser un proyecto licenciado, que ha sido objeto de visitas de seguimiento por parte de la autoridad ambiental competente (Agencia Nacional de Licencias Ambientales – ANLA y Corporación Autónoma Regional del Bolívar – CSB) en las cuales se ha corroborado que las medidas de manejo implementadas se encuentran acordes con lo establecido en la Resolución 0837 de 2014. De estos seguimientos no se ha emitido ningún acto administrativo donde se evidencie que el Consorcio Nacional Yatí ha incurrido en incumplimientos de lo establecido en la Resolución 0837 de 2014 por medio de la cual se otorga licencia ambiental.

El Plan de Manejo Ambiental incorporado en la resolución 0837 de 2014 y su modificación 1287 de octubre del 2017, establece nueve fichas que contienen las medidas de manejo de los impactos a los medios socioeconómicos del proyecto las cuales se describen a continuación:

PROGRAMA	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	CÓDIGO
PROGRAMA	1. Socialización e información al personal vinculado.	MS-PGS
	2. Manejo de la información y participación comunitaria	MS-PGS
MEDIO SOCIOECONÓMICO	3. Manejo de reasentamiento de la población afectada	MS-PGS
	4. Manejo de apoyo a la capacidad de gestión institucional	MS-PGS
	5. Capacitación, educación y concientización a la	MS-PGS
	6. Manejo de contratación de mano de obra local	MS-PGS
	7. Arqueología preventiva	MS-PGS
	8. Compensación social	MS-PGS
	9. Manejo de infraestructura	MS-PGS

MS - PGS Ficha 1 - SOCIALIZACIÓN E INFORMACIÓN AL PERSONAL VINCULADO: Este programa tiene como objetivo dar a conocer al personal vinculado al proyecto (trabajadores), los lineamientos ambientales contenidos en el EIA, PMA, y en general la licencia ambiental resolución 0837 de 2014, con el fin de capacitarlos en el manejo de los impactos producidos dentro de la ejecución de este.

MS- PGS Ficha 2 - MANEJO DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN COMUNITARIA: Este programa tiene por objetivo diseñar un sistema de información, comunicación, participación y concertación que garantice el acercamiento, intercambio e interacción, construcción de acuerdos y alianzas, entre el Proyecto, las comunidades, las organizaciones sociales, del área de influencia con el fin de propiciar la inclusión y coyuntura del Proyecto con la región en las mejores condiciones para el área de influencia directa e indirecta.

MS- PGS Ficha 3 - MANEJO DE REASENTAMIENTO DE LA POBLACIÓN AFECTADA POR EL PROYECTO VIAL YATÍ - LA BODEGA.

Cuyo objetivo consiste en implementar un programa de acompañamiento y seguimiento a la población afectada por la compra de su inmueble, que se encuentren en situación de vulnerabilidad.

El contratista dio cumplimiento a esta obligación con la orientación, acompañamiento y seguimiento a las familias cuyos predios se requirieron para la ejecución del proyecto, a las cuales se les brindó asesoría social y jurídica además de los factores de compensación social, de acuerdo con lo establecido por la resolución INVIAS 07310 del 2015, en el proyecto se atendieron en total 3 unidades familiares con el reconocimiento del factor de compensación social por unidad mínima de vivienda, culminando el proceso en septiembre del 2016.

En mayo de 2017 en compañía de funcionarios de la ANLA se efectuó la verificación del proceso realizado lo cual constituyó el último seguimiento a esta ficha.

MS- PGS Ficha 4 - MANEJO DE APOYO A LA CAPACIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL.

El objeto general de la ficha es apoyar a las entidades territoriales en la consolidación de procesos administrativos, técnicos, financieros y comunitarios, con el objeto de fomentar la planificación, el desarrollo y el fortalecimiento de la gestión pública en las localidades que comprenden el área de influencia del Proyecto con la participación de las comunidades y de los grupos de liderazgo local.

Así mismo, mediante este programa el contratista atiende la recomendación de la ANLA a fin de controlar el impacto que sobre las actividades económicas relacionadas con la dinámica fluvial de los puertos en el área de influencia del proyecto se generarán una vez entre en operación la conexión vial, incorporando una metodología y un programa de capacitación en busca de brindar **“Asesoría y Acompañamiento a las unidades sociales productivas, mediante las cuales se formulen y evalúen diferentes alternativas productivas, a fin de que la generación de ingresos de estas unidades sociales no se vea afectada”**.

Dicho proceso de acompañamiento a las Unidades Sociales Productivas presentes en el área de influencia directa del proyecto interconexión vial Yatí-Bodega, con enfoque territorial, está soportado en principios de Construcción Colectiva y Participación Ciudadana, permitiendo la integración y confluencia de las dos siguientes líneas planteadas para el desarrollo del Proyecto, a saber:

La primera línea desde lo Institucional, llevando a las administraciones municipales, a la Institucionalidad y a los líderes de Magangué, Talaigua Nuevo y Cicuco, instrumentos e insumos de planificación innovadora a través del desarrollo de un ejercicio de Prospectiva Territorial para la identificación de escenarios que permita a los municipios la formulación de un Proyecto estratégico para el Municipio y/o para la Región.

La segunda línea desde lo Organizacional y Productivo asesorando y acompañando en el desarrollo de estrategias de fortalecimiento organizacional a las Unidades Sociales Productivas presentes en el área de afectación directa del Megaproyecto, así mismo identificando y facilitando la formulación por parte de estas unidades de proyectos productivos pertinentes y sostenibles que tengan cabida en los escenarios de Prospectiva del Municipio, permitiendo con ello el mejoramiento de su actividad económica, convirtiéndose en una alternativa que complemente sus ingresos los cuales pueden verse eventualmente disminuidos una vez la interconexión vial entre en funcionamiento.

Ahora bien, en cumplimiento de lo establecido en la Licencia Ambiental, EIA y PMA, específicamente en lo concerniente al componente socioeconómico, Ficha 4. Manejo y apoyo de la capacidad de gestión institucional y lo estipulado en la ficha 8. Compensación social por el Proyecto, esta última en lo relacionado con la obligación de brindar *«(...) un acompañamiento al total de las unidades sociales productivas que serán afectadas por la ejecución del proyecto, teniendo en cuenta lo señalado en el estudio y lo verificado en visita de campo, donde identificó la importancia que reviste en términos de generación de ingresos las actividades relacionadas con la dinámica fluvial de los puertos (conductores de chalupa y/o lancha, transportadores fluviales, moto taxistas, taxistas, comerciantes aledaños, vendedores ubicados en los puertos entre otros); en este sentido es importante que dentro de las acciones establecidas en la ficha se incluya las de asesoría y acompañamiento a la totalidad de las unidades sociales productivas, mediante las cuales se formulen y evalúen diferentes alternativas productivas, a fin de que la generación de ingresos de las unidades sociales del proyecto no se vea afectada.»*

Seguido de este proceso, se efectuó un diagnóstico preliminar, con el objeto de definir las unidades sociales con quienes se llevaría a cabo el proceso de asesoría y acompañamiento, de acuerdo con lo anterior, se vincularon dieciocho (18) Unidades Sociales Productivas, de las cuales se venía trabajando desde el año 2016 con siete (7) en las mesas de trabajo conformadas con la intención de brindar un espacio para la participación, capacitación y recolección de inquietudes en relación con la identificación de alternativas productivas, se había identificado nueve (9) más ubicadas en los Puertos

de Bodega y Yatí, ampliándose la participación de estas unidades, quienes además habían solicitado su inclusión manifestando que una vez el puente entrará en operación, el Puerto de Bodega vería disminuido el flujo de pasajeros y las actividades económicas que ejercen se verían afectadas, situación que se identifica y corrobora puesto que las embarcaciones que atracan en estos Puertos son las que tienen las rutas Magangué – Bodega y Yatí – Bodega.

Ahora bien, de las dieciocho (18) es importante mencionar que inicialmente en el área de influencia directa del Proyecto se identificaron unos gremios que desarrollan actividades comerciales y de servicios; estos son prestados de manera individual y no se encontraban soportados en alguna forma asociativa para su desarrollo. Entre estas actividades se encuentran servicios de alimentación y ventas alrededor de los puertos de Yatí y Santa Fe que se fueron convocando para recibir la asesoría y el acompañamiento en la identificación de alternativas y formulación de los proyectos productivos, a continuación, las relacionamos:

UNIDADES SOCIALES PRODUCTIVAS EN ZONA DE AFECTACION DIRECTA				
No	Sector	Nombre de USP	Municipio	No. Asociados
1	TRANSPORTE TERRESTRE	ASOCIACIÓN DE CONDUCTORES DE CICUCO BOLÍVAR "ASOCICUCO"	Cicuco	58
2		SOCIEDAD TRANSPORTADORA DE CICUCO "SOTRASCIC"	Cicuco	19
3		ASOCIACIÓN DE MOTOTAXISTAS DE CICUCO "ASOMOTOCICUCO"	Cicuco	205
4		COPESTRAN	Mompox	160
5	TRANSPORTE FLUVIAL	LA PIRAGUA EAT	Magangué	4
6		ISLA GRANDE EAT	Magangué	19
7		ASOCIACIÓN DE MOTOCANOAS DE ISLA GRANDE "ASOMOCAIS"	Magangué	41
8		COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ "COOTRAIMAG"	Magangué	32
9		COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE MAGANGUÉ "COOMULTRAMAG"	Magangué	31
10	COMERCIALES Y DE SERVICIOS	ASOCIACIÓN DE LAVADORES DE CARROS DEL PUERTO DE LA BODEGA DE CICUCO - BOLÍVAR	Cicuco	16
11		ASOCIACIÓN DE CÓTEROS Y BRASEROS PORTUARIOS DE CICUCO BOLÍVAR	Cicuco	18
12		ASOCIACIÓN DE VENEDORES ESTACIONARIOS DEL PUERTO DE BODEGA	Cicuco	47
13		ASOCIACIÓN DE REVOLEADORES Y VENEDORES ESTACIONARIOS DEL PUERTO DE YATÍ BOLÍVAR "ASOYATÍ"	Magangué	19
14		ASOCIACIÓN DE GUIAS DE PASAJEROS DE MAGANGUÉ "ASOGUIPAMAG"	Magangué	20
15		Asociación de Ganaderos del Puerto de Bodega ASOGAPUB	Cicuco	38
16		Asociación de Piscicultores de Bolívar ASOPISCIBOL	Cicuco	18
17		Asociación DE TRABAJADORES LA ESMERALDA EN BODEGA-ASOTRESBO	Cicuco	13
18		Comerciantes Yatí-Isla Grande-Santa Fe	Magangué	13
Total				771

De las 18 unidades sociales productivas con las que se llevó a cabo el proceso de acompañamiento y asesoría, 2 de ellas renunciaron voluntariamente y se retiraron del proceso en enero de 2018 porque para ellos no se cumplía con las expectativas económicas de alcance a las condiciones que para ellos constituía una reparación o indemnización que no contempla el proceso, tales son: COOMULTRAMAG y LA PIRAGUA EAT por lo que se trabajó con las 16 que voluntariamente formularon sus proyectos en los sectores de ganadería de doble propósito y piscicultura.

En conclusión, en cumplimiento de lo establecido en la licencia ambiental se logró la participación activa de dieciséis (16) unidades sociales productivas que representan a 736 personas de la zona de afectación directa y que sus proyectos fueron presentados ante la Gobernación de Bolívar y el Fondo Adaptación como garantes del proceso, y adicionalmente se gestionó y complementó el proceso de

asesoría mediante jornadas de formación técnica y organizacional mediante el establecimiento de convenios con el SENA regional, formando a la totalidad de participantes entre los meses de febrero y junio del 2018.

MS- PGS Ficha 5 - CAPACITACIÓN, EDUCACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN A LA COMUNIDAD ALEDÑA AL PROYECTO

El objetivo de esta ficha es apoyar programas de capacitación para los habitantes de los corregimientos del área de influencia directa del proyecto, con el fin de promover la protección de los recursos naturales y del medio ambiente en las comunidades, grupos escolares, generando programas y proyectos de mejoramiento del medio ambiente, mediante el involucramiento de las autoridades locales, como por ejemplo, proyectos de manejo de residuos sólidos, reforestación, normas de seguridad vial, y cultura ciudadana lo que contribuirá al conocimiento de los estudiantes en diferentes temáticas de interés.

MS- PGS Ficha 6 - MANEJO DE CONTRATACIÓN DE MANO DE OBRA DEL PROYECTO VIAL YATI-BODEGA.

El objetivo de este programa es el de promover la contratación de personal no calificado local para las diferentes etapas y actividades del proyecto, de acuerdo con las necesidades reales de personal requerido por los contratistas del operador, a través del Servicio Público de Empleo - SPE del SENA, entidad del Estado, responsable de administrar la intermediación pública de empleo, con un criterio de sistema de información entre la oferta y la demanda laboral, o de la concertación con las comunidades y sus JAC (Juntas de Acción Comunal) en aquellas zonas en las que el SPE no tenga cubrimiento.

MS-PAP Ficha 7- PROGRAMA DE ARQUEOLOGÍA PREVENTIVA

En caso de encontrar ruinas arqueológicas o presencia de objetos históricos, este programa tiene como objeto prevenir los efectos que la construcción de la Vía Yatí-La Bodega pueda llegar a ocasionar sobre este material de importancia cultural.

Dando cumplimiento a la ficha de arqueología preventiva, se ha implementado la ejecución del Plan de manejo Arqueológico aprobado por el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), en la autorización de intervención arqueológica No 5869.

MS-PGS Ficha 8 - COMPENSACIÓN SOCIAL POR EL PROYECTO VIAL YATI-BODEGA

El objetivo de este programa es aplicar los reconocimientos establecidos para mitigar los impactos socioeconómicos causados por razón de requerimientos prediales, de acuerdo con la ejecución del Proyecto a las unidades sociales, para este efecto se estableció aplicar la resolución INVIAS 07310 de 2015 para analizar los factores de compensación a que tengan derecho los mejoratarios y propietarios.

Es importante resaltar que la aplicación de las compensaciones socioeconómicas se generó sobre las unidades sociales impactadas por la adquisición predial de acuerdo con la normatividad existente y aplicable para el Contrato.

FICHA 9. MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AFECTADA POR LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO (MS-PGS-5)

Su objetivo fundamental es realizar la reparación de las viviendas por efectos de movimientos de tierra y construcción de la obra; facilitar la Conectividad de predios impactados por la ejecución del proyecto y realizar la instalación de cercado en los predios intervenidos, delimitando los predios de la nación y los de la comunidad.

En línea con lo anterior, es importante resaltar que es deber del Consorcio Nacional Yatí dar cumplimiento a los lineamientos de compensación demarcados en la Licencia Ambiental del proyecto a través del Plan de Manejo Ambiental, tales medidas se encuentran reguladas en el Plan de Manejo Ambiental aprobado por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA- el cual forma parte de la Licencia Ambiental que se le otorgó al proyecto mediante la Resolución No. 0837 de 2014 y es el Consorcio Nacional Yatí en su condición de contratista y beneficiario de dicha licencia ambiental el encargado de adelantar las medidas establecidas en el Plan de Manejo Ambiental frente a los impactos generados por el proyecto y cedida al consorcio resolución ANLA 0229 del 07 de marzo de 2016, siendo imposible para éste y para nosotros como entidad contratante apartarnos de los lineamientos legales anteriormente descritos.

En coordinación con lo anterior el contratista inicia las primeras medidas de mitigación que establece la licencia ambiental en unas mesas de trabajo en marzo del 2016, con las empresas de transporte fluvial, donde se evaluaron diferentes alternativas productivas buscando que los ingresos por sus actividades cotidianas no se vean disminuidos a través de la asesoría y acompañamiento a la formulación de proyectos productivos, con unas primeras capacitaciones por parte de la Cámara de Comercio y el SENA.

Posteriormente se vincula las unidades sociales productivas del puerto de Bodega, Yatí y Santa Fe, como lo establece la licencia ambiental en su página 36 y lo estipulado en la ficha 8. Compensación social por el Proyecto, esta última en lo relacionado con la obligación de brindar “(...)un acompañamiento al total de las unidades sociales productivas que serán afectadas por la ejecución del proyecto, teniendo en cuenta lo señalado en el estudio y lo verificado en visita de campo, donde identificó la importancia que reviste en términos de generación de ingresos las actividades relacionadas con la dinámica fluvial de los puertos (conductores de chalupa y/o lancha, transportadores fluviales, moto taxistas, taxistas, comerciantes aledaños, vendedores ubicados en los puertos entre otros); en este sentido es importante que dentro de las acciones establecidas en la ficha se incluya las de asesoría y acompañamiento a la totalidad de las unidades sociales productivas, mediante las cuales se formulen y evalúen diferentes alternativas productivas, a fin de que la generación de ingresos de las unidades sociales del proyecto no se vea afectada.”

Una vez surtido el proceso de verificación de impactos y el cumplimiento de las normativas ambientales para la ejecución del proyecto, la ANLA otorgó mediante Resolución nro. 0837 del 25 de julio de 2014, la licencia ambiental a la Interconexión vial, la cual sujeta al beneficiario de ésta, al cumplimiento de los requisitos, términos, condiciones y obligaciones que la misma establece, en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales del proyecto, obra o actividad autorizada.

En el marco de la licencia ambiental 0837 de 2014 se contempló, para el alcance de las metas y los indicadores sociales el desarrollo de nueve (9) fichas del componente socio - económico, dentro de las cuales se establecieron acciones que estaban dirigidas a minimizar «los impactos que generaría la construcción del proyecto sobre la población del área de influencia directa, en especial, se determinó para las unidades sociales productivas que se verían afectadas por la ejecución del proyecto teniendo en cuenta lo señalado en el estudio y lo verificado en visita de campo donde verificó la importancia que reviste en términos de generación de ingresos las actividades relacionadas con la dinámica fluvial de los puertos (Conductores de chalupa y/o lancha, transportadores fluviales, Moto Taxistas, comerciantes aledaños, vendedores ubicados en los puertos, entre otros); en este sentido es importante que dentro de las acciones establecidas en la ficha se incluya la de asesoría y acompañamiento a estas unidades sociales productivas, mediante las cuales se formulen y evalúen diferentes alternativas productivas, a fin de que la generación de ingresos de estas unidades sociales no se vea afectada», es así como el contratista de obra Consorcio Nacional Yatí en calidad de titular de la licencia ambiental incorpora en la Ficha nro.4 del Plan de Manejo Ambiental PMA denominada: «MANEJO Y APOYO A LA CAPACIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL» las actividades tendientes a cubrir la obligación de: «Asesoría y Acompañamiento a las unidades sociales productivas, mediante las cuales se formulen y evalúen diferentes alternativas productivas, a fin de que la generación de

ingresos de estas unidades sociales no se vean afectadas».

Es claro entonces que, el alcance de esta obligación comprendía el acompañamiento y asesoría en la identificación y formulación de alternativas productivas para los gremios que derivan su sustento de la dinámica del puerto de la Bodega, con el fin que el ingreso no se viera afectado, una vez, la obra entrará en operación.

Como se evidencia, dicho acompañamiento y asesoría **NO CONTEMPLÓ** la inclusión y/o la entrega de recursos económicos, así como tampoco, se estableció en la licencia ambiental la obligación de implementación de las iniciativas identificadas.

El contratista Consorcio Nacional Yatí, durante la ejecución del Contrato, cumplió al 100% esta actividad, como bien se evidencia en los siete (7) Informes de Cumplimiento Ambiental - ICA presentados ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), quien es la encargada de realizar el respectivo seguimiento.

En este sentido, cabe anotar, que la Contraloría General de la República - CGR en atención a las quejas y denuncias que al respecto se presentaron ante este ente de control, los miembros de las Unidades Sociales Productivas en adelante USP's y terceros, en su Informe de Auditoría Financiera, Fondo Adaptación 2018, CGR-CDSIFTCEDR N°028 Junio de 2019 certifica el cumplimiento de lo enunciado en los siguientes términos:

«[...]

De acuerdo con lo estipulado en la Licencia Ambiental 0837 de 2014, específicamente el numeral 7.1.3 Consideraciones del Plan de Manejo Ambiental del medio socioeconómico - MS-PGS Ficha 8 - Compensación Social por el proyecto vial Yatí - La Bodega, se cumplió con lo estipulado en esta norma, lo que quedó demostrado en el marco del contrato celebrado entre la firma AECOM y el Consorcio Nacional Yatí, cuyo alcance fue de asesoría y acompañamiento a las comunidades organizadas de influencia del proyecto, con la identificación y formulación de iniciativas productivas y en los soportes de la ejecución del mismo, **donde se observaron que éstas, fueron elegidas voluntariamente y por votación democrática y que se realizaron diferentes actividades y mesas de trabajo entre julio de 2017 a marzo de 2018, con cada una de las asociaciones para el logro de dicho objetivo, buscando así mismo, su fortalecimiento organizacional.**

Con lo anterior, se ratifica que el proceso que se llevó a cabo con cada una de las asociaciones, en el marco de la licencia ambiental y que ésta, no contempla en sí misma, ningún tipo de compensación o indemnización económica específica, salvo para los predios afectados en los tramos de las vías intervenidas directamente.

Consecuente con lo anteriormente analizado, se sugiere el archivo de la presente» Negrita y Subrayado fuera de texto.

[...]]».

Es por lo anterior, que una vez cumplida a cabalidad la etapa de asesoría y acompañamiento por parte del contratista a las Unidades Sociales Productivas - USP en la formulación de iniciativas o alternativas productivas; el Fondo Adaptación, desde el año 2017, trabajó constantemente en:

- Garantizar la continuidad del apoyo a las iniciativas formuladas, logrando que a través de la CAF – Banco de Desarrollo para América Latina, las mismas fueran ajustadas y/o reformuladas; esta asesoría finalizó en febrero del año 2020.
- Gestionar posibles fuentes de financiación para los procesos de implementación.

Gracias al acompañamiento que el Fondo Adaptación realizó a las Unidades Sociales Productivas, con el fin de que sus iniciativas fueran técnica y administrativamente viables, a hoy se cuenta con las iniciativas productivas y sus respectivos modelos financieros de las siguientes Unidades Sociales

Productivas:

- ACOMYATI, EAT (Empresa Asociativa de Trabajo), ASOGUIPAMAG, ASOVEBO, ASOGAPUB, COTEROS Y BRAZEROS DEL PUERTO DE LA BODEGA, ASOPISCIBOL, ASOLACARPBO, COOPESTRAM, SOTRANSCIC, ASOCICUCO, ASOYATI, ASOMOTOCICUCO.

Así mismo, con base en los resultados de la Consultoría de la CAF, en diciembre de 2019 y enero de 2020, el Fondo Adaptación hizo acercamiento con la Agencia de Desarrollo Rural y firmó en febrero de 2020 el “Memorando de Entendimiento”, a través del cual dicha Agencia, evaluaría cada uno de los proyectos productivos reformulados por la CAF.

De igual manera, cabe resaltar que el Fondo continuó con el acompañamiento y con el compromiso de ejecutar infraestructura adaptada al cambio climático, honrando todos sus compromisos y obligaciones que se encuentran enmarcadas dentro de su alcance misional y por ello deja constancia de que, desde agosto de 2017, lideró un total de casi 50 reuniones con delegados de las Unidades Sociales Productivas en las cuales la mayoría de los Representantes Legales de las USP han asistido, todas estas reuniones fueron realizadas en los municipios de Magangué, Cicuco y Mompo; en la ciudad de Bogotá, además se hicieron reuniones virtuales debido a la problemática de Salud Pública por la que ha atravesado el país y el mundo a causa de la pandemia por Covid 19.

Es de anotar que no solo el Fondo Adaptación realizó gestiones con la Agencia de Desarrollo Rural en la consecución de los recursos económicos, sino también ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público solicitando los recursos económicos Vigencia 2022 para la implementación de los proyectos productivos; comprometido con su misión, no solo de desarrollar infraestructura adaptada al cambio climático, también buscando reactivar económicamente a las poblaciones más vulnerables, favorecer su desarrollo y contribuir a dinamizar a corto plazo las actividades socioeconómicas, en este caso, de los integrantes de las Unidades Sociales Productivas tales como: comerciantes, lancharos, coteros, mototaxistas y transportadores.

La infraestructura fue entregada, el 30 de marzo de 2020, al Instituto Nacional de Vías -INVIAS- para su puesta en operación y, en aras de garantizar la continuidad en el transporte de carga, pasajeros y vehículos de emergencias con el fin de movilizar productos para el abastecimiento de la canasta familiar en las diferentes regiones del país, medicamentos e insumos y equipos de protección del sistema de salud, la circulación de ambulancias y personal médico, así como aquellos que por sus funciones o fuerza mayor o caso fortuito se requirieron durante el periodo de aislamiento decretado y con el fin de cumplir lo determinado en el Decreto 457 de 2020, y en consonancia con el derecho a la libre circulación. El Contratista de obra, Consorcio Nacional Yatí, fue riguroso en el cumplimiento de las exigencias legales y de los requerimientos exigidos en la licencia expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) N° 0837 del año 2014.

III. PRONUCIAMIENTO FRENTE A LOS HECHOS

- Respecto a los hechos denominados como **“I. LA PERSONA JURIDICA AFECTADA Y SU ENTORNO”**, tal y como su nombre lo indica, no son precisamente hechos u omisiones que ameriten pronunciamiento, sin embargo, deberán ser probados por la parte demandante.

Frente a esto, se debe señalar que las manifestaciones realizadas **del 1 al 6 no le constan** al Fondo Adaptación, pues, se tratan de las características, desarrollo y actividad de La Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, Cootraimag, sobre lo cual mi representada no cuenta con elementos de juicio que le permitan pronunciarse al respecto.

Así mismo, **del 7 al 10 consideramos que no se tratan de hechos**, pues, se tratan de información geográfica, económica e histórica del municipio de Magangué - Bolívar.

En el hecho 11 se relaciona el Contrato de obra pública No 127 de 2015, advirtiendo que “extinguieron en forma inmediata la navegación fluvial de pasajeros y carga entre los municipios de Magangué y Cicuco (Bolívar), y todos los de la Isla de Mompos y ruta con destino al interior del país, con abordaje y atraque en los puertos de Magangué Terminal fluvial, Barrio Yatí y el puerto de la bodega. También suprimió de manera total, la comunicación y el acomodamiento vehicular en el Ferri entre Magangué y el municipio de Pinto Magdalena, y los municipios de la isla de Mompos e interior del país.” **Lo cual no es cierto.**

Al respecto, el E.T. Transporte del Fondo Adaptación en el informe presentado, precisó:

“Es importante mencionar que, el proyecto de Interconexión vial Yatí - La Bodega fue postulado por parte del Ministerio de Transporte para atender las afectaciones recurrentes por inundación en la depresión Momposina especialmente las originadas por el fenómeno de la niña 2010 - 2011, el proceso de estructuración del proyecto fue llevado a cabo por el Fondo Adaptación - INVIAS cumpliendo con la normatividad ambiental establecida en el Decreto 2820 de 2010, que incluye la relación de proyectos, obras o actividades sujetos a Licencia Ambiental.

El trazado definitivo del proyecto fue el resultado de las concertaciones con la comunidad y de lo establecido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, que entre sus principales motivaciones valoró la mejora en las dinámicas económicas por conectividad terrestre al interior del corredor que une a los corregimientos de Yatí, Santa Lucía, Santa Fe y Puerto Kennedy con Isla Grande, todos en condición de pobreza y con un alto grado de Necesidades Básicas Insatisfechas - NBI; con los municipios de Magangué y la depresión Momposina a través de la Bodega, además, el trazado determinado cumplía con el objetivo de unir al sector oriente y occidente del país a nivel terrestre, tal como se estableció en el Auto 2274, del 23 de julio de 2012, expedido por la ANLA.

Para la ejecución del proyecto “Transversal Momposina. Construcción Puente de Yatí”, el INVIAS mediante contrato No 2146 de 2011 contrató los estudios y diseños a nivel de fase III de la carretera Yatí – La Bodega, los cuales incluyen un puente de 500 m código 7802, sin embargo, al presentar a la ANLA el Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA), armonizadas con el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), se obtuvo como resultado la definición de una nueva alternativa por parte de esta autoridad ambiental, la cual, incluyó un proyecto transparente con puentes y viaductos para salvar el brazo de Loba y los sistemas de ciénagas existentes sobre la margen derecha del río Magdalena especialmente en el sector comprendido entre el K6+700 y el K9+000; razón por la cual, los recursos presupuestales con los que contaba el contrato inicialmente no alcanzaron para realizar la totalidad de los estudios requeridos. Ante esta situación EL INVIAS mediante documento modificadorio no. 1 al Contrato 2146 de 2011, suscrito el 26 de abril de 2013, excluyó del objeto el sector comprendido entre el K6+700 y el K9+000 (Puente Roncador).

De acuerdo con lo anterior, y con el propósito de culminar la etapa de estudios y diseños, y posteriormente poder adelantar las obras de construcción EL FONDO suscribió el contrato No. 084 de 2013 cuyo objeto fue la elaboración de los estudios y diseños técnicos de detalle a nivel fase III, de la vía Yatí – La Bodega del K6+700 al K9+000 (Puente Roncador).

Debido a que como parte del desarrollo y ejecución de los contratos antes mencionados, EL FONDO contaba con los estudios y diseños a nivel fase III, elaborados por el CONSORCIO SANTANDER, aprobados por la Interventoría CONSORCIO VIAL 2011, los cuales se encuentran recibidos y avalados por el INVIAS, se requería continuar con la siguiente etapa correspondiente a la construcción de estas obras, con el fin de disminuir la vulnerabilidad por efecto de la ola invernal y dar una solución permanente, que garantice la seguridad vial para el usuario en este sector, garantizando una operación vehicular segura para el transporte de carga y pasajeros, con las consiguientes disminuciones en los tiempos de viaje y costos de operación vehicular, contribuyendo además a la generación de empleo y mejorando la calidad de vida de las comunidades beneficiadas.

Es así como EL FONDO adelantó el proceso de selección FA-IA-001-2015 y como resultado de este suscribió el 28 de agosto de 2015 con el Consorcio Nacional Yatí - CNY el contrato de obra No 127 de 2015 cuyo objeto es la “Construcción de la interconexión vial Yatí – Bodega, en el departamento de Bolívar, por los Sistemas de Precio Global Fijo y Precios Unitarios con Ajustes, de conformidad con los

Términos y Condiciones Contractuales (TCC) que dieron origen a este contrato y los documentos que lo conforman, los cuales, junto con la propuesta del CONTRATISTA forman parte integral de este contrato y prevalecen para todos los efectos, sobre esta última.

Respecto a los demás numerales de este acápite, estos son **del 12 al 20**, se tratan de apreciaciones subjetivas de la parte demandante que no le constan al Fondo Adaptación y por demás, deberán ser probadas.

- En atención a los denominados **“II. HECHOS Y GENERADORES DEL DAÑO”** se emite pronunciamiento en los siguientes términos:

AL HECHO 1 Y 2. No existe claridad respecto a lo que se quiere señalar, sin embargo, se cita nuevamente un pequeño recuento sobre la obra Interconexión Vial Yatí - La Bodega, veamos:

“Como consecuencia del fenómeno de “La Niña” 2010-2011, el Ministerio de Transporte postuló ante EL FONDO el proyecto No. 355, denominado “Transversal Momposina. Construcción Puente de Yatí”, con el fin de construir un puente vehicular de aproximadamente Quinientos (500) metros sobre el río Magdalena con el que se espera disminuir la vulnerabilidad que se les presenta a los habitantes de la región para la comunicación, por cuanto la afectación generada por las intensas lluvias que se presentaron durante el fenómeno de la Niña, causó grandes inundaciones acentuando de forma notable los problemas de comunicación que presenta esta región del país, así como teniendo en cuenta que con esta solución podrán tener una opción terrestre de transporte, la cual sería complementaria al actual sistema de transporte fluvial.

En tal sentido, el Consejo Directivo del FONDO, aprobó la postulación “Transversal Momposina. Construcción Puente de Yatí”, según consta en el Acta N° 10 del 21 de marzo de 2012.

EL FONDO suscribió con el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), el Convenio Interadministrativo Marco No. 014 del 31 de mayo de 2012, con el objeto de aunar esfuerzos para el desarrollo y ejecución de los grandes proyectos y sitios críticos de la red vial nacional no concesionada afectados por el fenómeno de la Niña 2010 – 2011.

Con la construcción de este proyecto se buscó consolidar la conexión entre las troncales de Occidente y Magdalena Medio (Ruta del Sol), y se disminuirán las distancias entre el centro del país y Cartagena, permitiendo la continuidad del tráfico entre la costa Atlántica y Venezuela. Así mismo y articulando el presente proyecto con los demás proyectos del FONDO en esta zona (realce de la rasante de la vía entre la Bodega y Mompos), se garantizan soluciones definitivas ante los impactos de futuros fenómenos invernales comparables al ocurrido entre el 2010 y 2011.

El Fondo Adaptación en el marco de su objeto establecido en el Decreto 4819 de 2010, contrató la construcción de la «Interconexión Vial Yatí - La Bodega» ubicada en el departamento de Bolívar por un valor de \$307 mil millones.

Es importante mencionar que, el proyecto de Interconexión vial Yatí - La Bodega fue postulado por parte del Ministerio de Transporte para atender las afectaciones recurrentes por inundación en la depresión Momposina especialmente las originadas por el fenómeno de la niña 2010 - 2011, el proceso de estructuración del proyecto fue llevado a cabo por el Fondo Adaptación - INVIAS cumpliendo con la normatividad ambiental establecida en el Decreto 2820 de 2010, que incluye la relación de proyectos, obras o actividades sujetos a Licencia Ambiental.”

AL HECHO 3 Y 4. No son hechos, se tratan de apreciaciones subjetivas del demandante que deberá ser probada.

Al respecto se debe aclarar que la infraestructura fue entregada, el 30 de marzo de 2020, al Instituto Nacional de Vías -INVIAS- para su puesta en operación y, en aras de garantizar la continuidad en el transporte de carga, pasajeros y vehículos de emergencias con el fin de movilizar productos para el abastecimiento de la canasta familiar en las diferentes regiones del país, medicamentos e insumos y

equipos de protección del sistema de salud, la circulación de ambulancias y personal médico, así como aquellos que por sus funciones o fuerza mayor o caso fortuito se requirieron durante el periodo de aislamiento decretado y con el fin de cumplir lo determinado en el Decreto 457 de 2020, y en consonancia con el derecho a la libre circulación. El Contratista de obra, Consorcio Nacional Yatí, fue riguroso en el cumplimiento de las exigencias legales y de los requerimientos exigidos en la licencia expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) N° 0837 del año 2014.

DESDE EL HECHO 5 AL 21. No son hechos, se tratan de apreciaciones subjetivas del demandante que deberán ser probadas. Adviértase que el demandante se limita a realizar anotaciones sobre las presuntas afectaciones económicas causadas a la Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, Cootraimag, con ocasión a la apertura y puesta en funcionamiento de la interconexión vial Yatí-Bodega, Puentes Roncador y Santa Lucía, emitiendo un juicio de valor de acuerdo con su interpretación general del régimen de responsabilidad estatal, sin especificar la causalidad entre las competencias funcionales y contractuales del Fondo y la situación de los transportadores fluviales, por tanto, con su narrativa no logra demostrar ni la acción ni la omisión estatal y mucho menos la relación material del supuesto daño ocasionado a su representada.

AL HECHO 22. No es cierto. Es importante mencionar que la medida de mitigación del impacto establecida en la resolución No 0837 del 25 de julio de 2014 expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, asociada a un acompañamiento y asesoría **NO CONTEMPLA** la inclusión y/o la **entrega** de recursos económicos, así como tampoco, se establece en la Licencia Ambiental la obligación de implementación de las iniciativas identificadas.

En este punto, resulta pertinente traer a colación, el concepto que al respecto emitió la Contraloría General de la República - CGR, en atención a las quejas y denuncias que al respecto del proceso presentaron los miembros de las Unidades Sociales Productivas en adelante USP's y terceros, este ente de control en su Informe de Auditoría Financiera, Fondo Adaptación 2018, CGR-CDSIFTCEDR N°028 junio de 2019 certifica el cumplimiento de lo enunciado, así:

«(...)

*Por todo lo anterior, se concluye que de acuerdo con lo estipulado en la Licencia Ambiental 0837 de 2014, específicamente el numeral 7.1.3 Consideraciones del Plan de Manejo Ambiental del medio socioeconómico -MS-PGS Ficha 8 -Compensación Social por el proyecto vial Yatí -La Bodega, se cumplió con lo estipulado en esta norma, lo que quedó demostrado en el marco del contrato celebrado entre la firma AECOM y el Consorcio Nacional Yatí, cuyo alcance fue de asesoría y acompañamiento a las comunidades organizadas de influencia del proyecto, con la identificación y formulación de iniciativas productivas y en los soportes de la ejecución del mismo, **donde se observaron que éstas, fueron elegidas voluntariamente y por votación democrática y que se realizaron diferentes actividades y mesas de trabajo entre julio de 2017 a marzo de 2018, con cada una de las asociaciones para el logro de dicho objetivo, buscando así mismo, su fortalecimiento organizacional.***

Con lo anterior, se ratifica que el proceso que se llevó a cabo con cada una de las asociaciones, en el marco de la licencia ambiental y que ésta, no contempla en sí misma, ningún tipo de compensación o indemnización económica específica, salvo para los predios afectados en los tramos de las vías intervenidas directamente.

Consecuente con lo anteriormente analizado, se sugiere el archivo de la presente actuación por haber finalizado su evaluación y por consiguiente producir la respuesta al denunciante.” Negrita y Subrayado fuera de texto.

Ahora bien, Fruto del acompañamiento, en su momento AECOM definió un proyecto productivo de tipo ganadero y fue aprobado por la Cooperativa Integral de Transporte de Magangué - COOTRAIMAG - tal como se evidencia en el acta de recibo de proyecto suscrita el 30 de noviembre de 2017 por los miembros de la organización de la Cooperativa, la cual a su tenor literal reza:

«(...)

Nosotros los abajo firmantes miembros de la organización denominada COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ “COOTRAIMAG” manifestamos que:

1. **Hemos sido partícipes del proceso de asesoría y acompañamiento brindado por el Consorcio Nacional de Yatí a través de su firma contratista AECOM Technical Services, el cual se desarrolló atendiendo criterios de participación y democracia.**
2. Hemos identificado la iniciativa productiva construyendo colectivamente el proyecto “INICIATIVA PRODUCTIVA PARA LA GESTION DE RECURSOS EN LA IMPLEMENTACION DE UNA EMPRESA GANADERA DE DOBLE PROPOSITO CON 210 BOVINOS PARA LA COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ “COOTRAIMAG”, MUNICIPIO DE MAGANGUE - DEPARTAMENTO DE BOLIVAR”
3. Manifestamos que en la fecha de suscripción de la presente acta **hemos recibido a entera satisfacción el proyecto “INICIATIVA PRODUCTIVA PARA LA GESTION DE RECURSOS EN LA IMPLEMENTACION DE UNA EMPRESA GANADERA DE DOBLE PROPOSITO CON 210 BOVINOS PARA LA COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ “COOTRAIMAG”, MUNICIPIO DE MAGANGUE - DEPARTAMENTO DE BOLIVAR ” (Énfasis añadido)**

(...))»

Posteriormente según lo informado por AECOM en el capítulo 1. avance en la implementación del plan de fortalecimiento por cada empresa del entregable no.3 informe por unidad social productiva de su evolución organizacional:

«(...)

Entregable No. 3. INFORME POR UNIDAD SOCIAL PRODUCTIVA DE SU EVOLUCION ORGANIZACIONAL

(...)

1. AVANCE EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE FORTALECIMIENTO POR CADA EMPRESA

...(...)...

Los tres (3) planes restantes se construyeron, pero no fueron socializados debido a que estas organizaciones presentaron un distanciamiento del proceso no siendo partícipes de algunas actividades desarrolladas dentro del mismo, además, estas organizaciones presentan un estado de desarrollo avanzado, el plan construido estuvo acorde a las sugerencias obtenidas del taller de valoración del estado organizacional, estas organizaciones son:

1	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ "COOTRAIMAG"
2	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE MAGANGUÉ "COOMULTRAMAG"
3	LA PIRAGUA EAT

(...))»

AL HECHO 24. No es un hecho, se trata de una apreciación subjetiva del demandante respecto a la valoración de su “petitum”, la cual deberá ser probada.

AL HECHO 25. No es cierto. Al respecto, el E.T. Transporte del Fondo Adaptación precisó:

“Se recuerda que el 22 de octubre de 2021, en trabajo de campo realizado por el Sector de Apropiación de Capacidades, con el apoyo de Gerencia de Regiones del Fondo Adaptación, se visitó la zona de influencia del proyecto, convocó a las USP y visitó a los asociados con el propósito de verificar la calidad de “vivo” y el lugar de ubicación de esos beneficiarios pero los representantes de COOTRAIMAG no atendieron la reunión y no aceptaron las visitas de verificación argumentado que se encuentran en un proceso judicial con el Fondo.

Lo anterior, teniendo en cuenta que el Fondo articuló los proyectos de Aecom y de la Caf y presentó propuesta a consideración del Departamento de Planeación Nacional - DNP vinculando a 771 beneficiarios de las 18 USP identificadas (ASOCICUCO, SOTRANSCIC, ASOMOTOCICUCO, COOPESTRAM, LA PIRAGUA EA, ISLA GRANDE EAT, ASOMOCAIS, COOTRAIMAG, COOMULTRAMAG, ASOCIACIÓN DE LAVADORES DE CARROS DEL PUERTO DE LA BODEGA DE CICUCO, ASOCIACIÓN DE COTEROS Y BRASEROS PORTUARIOS DE CICUCO BOLÍVAR, ASOCIACIÓN DE VENDEDORES ESTACIONARIOS DEL PUERTO DE BODEGA, ASOYATÍ, ASOGUIPAMAG, ASOGAPUB, ASOPICIBOL, ACOMYATI, ASOTRESBO). La propuesta fue aprobada por el DNP el pasado 21 de septiembre de 2021, mediante oficio con radicado 20214320006706 remitido por el Director de Inversiones y Finanzas Públicas del DNP en donde se emitió concepto favorable sobre el traslado de recursos por 18 mil millones de pesos en el presupuesto de gastos de inversión de esta Entidad, provenientes de la Nación para el “Proyecto 0004 IMPLEMENTACIÓN DE HERRAMIENTAS PARA LA INCLUSIÓN PRODUCTIVA DE LA POBLACIÓN EN LA ZONA DE LA INTERCONEXIÓN VIAL YATI – BODEGA - DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR - MUNICIPIOS DE MAGANGUÉ, CICUCO, TALAIGUA NUEVO, MOMPOS”; traslado que fue efectuado el día 03 de diciembre de 2021 y cuya Certificación de Disponibilidad Presupuestal fue expedida el día 27 de diciembre de 2021.

Por último, para operativizar la propuesta aprobada por el DNP, es importante mencionar que el Fondo Adaptación abrió el 20 de mayo del 2023, la Licitación Pública **FA-LP-I-S-003-2022** que tiene por objeto “IMPLEMENTACIÓN DE HERRAMIENTAS PARA LA INCLUSIÓN PRODUCTIVA DE LA POBLACIÓN EN LA ZONA DE LA INTERCONEXIÓN VIAL YATI – BODEGA - DEPARTAMENTO DE BOLÍVAR - MUNICIPIOS DE MAGANGUÉ, CICUCO, TALAIGUA NUEVO, MOMPOS” con el cual se tiene prevista la ejecución de **emprendimientos y proyectos productivos** por parte de las 18 asociaciones anteriormente mencionadas, entre las cuales se encuentra la COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUE – COOTRAIMAG - quien deberá al momento de iniciar la ejecución del contrato emitir pronunciamiento sobre su deseo o no de participar en el proceso.”

AL HECHO 26. No es un hecho, se trata de una apreciación subjetiva del demandante respecto a la reclamación que realizan con la demanda. Sin embargo, el E.T. Transporte de la Entidad, manifiesta frente a ello lo siguiente:

“Nos oponemos a las pretensiones, dado que a la luz del ordenamiento legal vigente es improcedente, toda vez, que los recursos del Contrato de Obra nro. 127 de 2015 son de naturaleza pública, la construcción de la obra obedece a razones estrictamente de atención de emergencia e interés general de acuerdo con la postulación presentada al Fondo Adaptación por el Ministerio de Transporte. En lo que compete al componente Socioeconómico y Ambiental, éste se encuentra regulado por lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental aprobado por la ANLA, mediante Licencia Ambiental resolución 0837 de 2014, cuya ejecución se encuentra a cargo del contratista.

Conforme lo establece la licencia ambiental, el Consorcio Nacional Yatí, contratista de obra y titular de la licencia, cumplió lo estipulado en la ficha 8. Compensación social por el Proyecto, en lo relacionado con la obligación de brindar «(...) un acompañamiento al total de las unidades sociales productivas que serán afectadas por la ejecución del proyecto, teniendo en cuenta lo señalado en el estudio y lo verificado en visita de campo, donde identificó la importancia que reviste en términos de generación de ingresos las actividades relacionadas con la dinámica fluvial de los puertos (conductores de chalupa y/o lancha, transportadores fluviales, mototaxistas, taxistas, comerciantes aledaños, vendedores ubicados en los puertos entre otros); en este sentido es importante que dentro de las acciones establecidas en la ficha se incluyen las de asesoría y acompañamiento a la totalidad de las unidades sociales productivas, mediante las cuales se formulen y evalúen diferentes alternativas productivas, a fin de que la generación de ingresos de las unidades sociales del proyecto no se vea afectada.»

Una vez cumplida a cabalidad la etapa de asesoría y acompañamiento por parte del Consorcio Nacional Yatí a las Unidades Sociales Productivas USP cuyo acompañamiento y asesoría no contempló inclusión y/o la entrega de recursos económicos, así como tampoco, se estableció en la Licencia Ambiental la obligación de implementación de las iniciativas identificadas, el Fondo Adaptación ha trabajado constantemente en continuar el apoyo a las iniciativas formuladas.

En ese sentido, de la mano de Aecom se estructuró proyecto Ganadero que inicialmente fue aceptado por la asociación, no obstante, según informe de Aecom, la asociación se retira voluntariamente del proceso.

Posteriormente, con el Banco de Desarrollo para América Latina - CAF mediante la “Consultoría para el acompañamiento en la formulación, reformulación y/o ajuste de iniciativas productivas en las Unidades Sociales Productivas (USP) del componente de Transporte fluvial y conexos del Puerto de la Bodega como parte de la implementación integral de proyectos adaptados al cambio climático” entre los meses de noviembre de 2019 y febrero de 2020, en el marco de la cual se realizaron las siguientes actividades:

- Formular un plan de trabajo concertado con las diferentes unidades sociales productivas partiendo desde el principio de la participación, la planeación estratégica conjunta y el impulso en la construcción de herramientas de gestión, las cuales deberán ser apropiadas por los miembros de las organizaciones, de una manera gradual en la estructuración de las iniciativas productivas.

- Validar que las iniciativas identificadas previamente por las USP cumplan con criterios de viabilidad técnica, económica y administrativa, alineados con las condiciones del entorno económico y ambiental de la región y las prospectivas de desarrollo identificadas previamente.

- Formular, reformular y/o ajustar juntamente con los integrantes de las Unidades Sociales Productivas (USP) las 15 iniciativas, las cuales deben estar basadas en Economía Naranja, política del Gobierno Nacional, enmarcadas en propuestas innovadoras, sostenibles con el medio ambiente y adaptadas al cambio climático.

- Acompañar y apoyar a las Unidades Sociales Productivas en la identificación de entidades financiadoras públicas o privadas u organismos multilaterales a los cuales se puedan direccionar las alternativas productivas en procura de posibilitar la financiación e implementación.

- Cerrar la gestión de acompañamiento, asesoría y presentación de iniciativas ante posible financiador con los integrantes de las Unidades Sociales Productivas, mediante suscripción de actas.

Con la información de Aecom y CAF, el Fondo Adaptación planteó proyecto que presentó al Departamento Nacional de Planeación.

Para el caso particular de COOTRAIMAG, se reitera que el Fondo se ha intentado reunir con los asociados de la Cooperativa; sin embargo, ésta no ha accedido a participar argumentando que se encuentra en un proceso jurídico con el Fondo Adaptación, de pretensiones de tipo económico. Actualmente el Fondo ha abierto proceso licitatorio en secop II bajo el número FA-LP-I-S-003-2022 con el que se buscará el desarrollo de los emprendimientos de las 18 asociaciones productivas con recursos girados por el Departamento Nacional de Planeación – DNP por un monto de 18 mil millones de pesos.

DEL HECHO 27 AL 29. No son hechos, se tratan de apreciaciones subjetivas de la parte demandante, que deberán ser probadas. Al respecto, se reitera el pronunciamiento realizado frente al hecho 25.

AL HECHO 30. No es un hecho, se trata de un juicio de valor que realiza la parte demandante respecto a la responsabilidad estatal en este caso.

IV. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LAS PRETENSIONES

En cuanto a mi representada respecta, nos oponemos a todas y cada una de las pretensiones, así como a cualquier vinculación y/o asignación de responsabilidad a esta Entidad por los perjuicios que se afirman fueron causados a la Cooperativa Integral de Transporte de Magangué. Razón por la que recabo del Honorable Tribunal despache desfavorablemente las solicitudes declarativas y de condena junto con los pretendidos perjuicios y en general, la totalidad de las pretensiones conforme a los argumentos que paso a exponer a continuación:

V. EXCEPCIONES

V.I. PREVIAS

1. CADUCIDAD DE LA ACCIÓN

Sobre el concepto de Caducidad de la Acción la jurisprudencia del Consejo de Estado ha sido reiterativa al señalar:

“Se tiene por establecido que la caducidad se configura cuando el plazo establecido en la ley para instaurar algún tipo de acción, ha vencido. Es la sanción que consagra la ley por el no ejercicio oportuno del derecho de acción, en tanto al exceder los plazos preclusivos para acudir a la jurisdicción, se ve limitado el derecho que le asiste a toda persona de solicitar que sea definido un conflicto por el aparato jurisdiccional del poder público. Las normas de caducidad tienen fundamento en la seguridad jurídica que debe imperar en todo ordenamiento, en el sentido de impedir que situaciones permanezcan en el tiempo, sin que sean definidas judicialmente. En otros términos, el legislador establece unos plazos razonables para que las personas, en ejercicio de una determinada acción y, con el fin de satisfacer una pretensión específica, acudan a la jurisdicción a efectos de que el respectivo litigio o controversia, sea definido con carácter definitivo por el juez competente. Así las cosas, es la propia ley la que asigna una carga para que, ante la materialización de un determinado hecho, los interesados actúen con diligencia en cuanto a la reclamación efectiva de sus derechos, sin que las partes puedan convenir en su desconocimiento, modificación o alteración.”¹

Sobre las características de esta figura, la doctrina ha manifestado:

“a) En primer término, la caducidad produce la extinción de la acción afirmada en cada caso concreto... y del derecho a impedir que se logre su declaratoria oficiosa por no presentación oportuna de la petición necesaria para su reconocimiento.

“b) La caducidad no es susceptible de renuncia, pues transcurrido el tiempo automáticamente genera todos sus efectos. De ahí que, aun cuando el posible favorecido con la eficacia de la caducidad quisiera no tenerla en cuenta, el juez de todas maneras la declarará oficiosamente...”

“c) La caducidad, cuando se trata de computar el término respectivo, no se fija en la noción de exigibilidad de la obligación, como sí ocurre respecto de la prescripción, sino en la ocurrencia del hecho previsto en la ley o contrato, para que empiece el inexorable curso del plazo.

“d) La caducidad por regla general no admite suspensión del término, que corre en forma perentoria...” (Cursivas en original)².

En el presente caso, estamos frente al medio de control de Reparación Directa consagrado en el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, así:

“Artículo 140. Reparación directa: En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.

¹ CONSEJO DE ESTADO- SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - SECCION TERCERA- SUBSECCION C - Consejero ponente: ENRIQUE GIL BOTERO – junio trece (13) de junio de dos mil trece (2013).

² LÓPEZ BLANCO, Hernán Fabio. Procedimiento Civil Parte General. Tomo I. Bogotá. Ed. Dupre. 2002. Pág. 507.

De conformidad con el inciso anterior, el Estado responderá, entre otras, cuando la causa del daño sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa imputable a una entidad pública o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma.

Las entidades públicas deberán promover la misma pretensión cuando resulten perjudicadas por la actuación de un particular o de otra entidad pública.

En todos los casos en los que en la causación del daño estén involucrados particulares y entidades públicas, en la sentencia se determinará la proporción por la cual debe responder cada una de ellas, teniendo en cuenta la influencia causal del hecho o la omisión en la ocurrencia del daño.”

Sobre la caducidad del medio de control de Reparación Directa, dispone el numeral III, literal i) del artículo 164 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo:

“Artículo 164. Oportunidad para presentar la demanda. La demanda deberá ser presentada:

(...)

- i) Cuando se pretenda la reparación directa, la demanda deberá presentarse dentro del término de dos (2) años, contados a partir del día siguiente al de la ocurrencia de la acción u omisión causante del daño, o de cuando el demandante tuvo o debió tener conocimiento del mismo si fue en fecha posterior y siempre que pruebe la imposibilidad de haberlo conocido en la fecha de su ocurrencia.
(...)”

A su turno, el artículo 62 del Código de Régimen Político y Municipal, establece sobre el cómputo de los términos procesales:

“ARTÍCULO 62. En los plazos de días que se señalen en las leyes y actos oficiales, se entienden suprimidos los feriados y de vacantes, a menos de expresarse lo contrario. **Los de meses y años se computan según el calendario;** pero si el último día fuere feriado o de vacante, se extenderá el plazo hasta el primer día hábil.”

Por su parte, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha manifestado que “para que se dé el fenómeno jurídico de la caducidad, sólo bastan dos supuestos: **el transcurso del tiempo y el no ejercicio de la acción**”, y que el término de caducidad para instaurar la acción de Reparación Directa, en este caso, se cuenta a partir del día siguiente al de la ocurrencia del hecho.

- **RECUENTO MERIDIANO** donde se constata que, para la fecha de presentación de la demanda, esta se encontraba caducada, veamos:

1. **Fecha del hecho:** En el caso bajo estudio es claro que el daño cuya reparación directa se está demandando, en palabras del mismo demandante, se deriva, de la presunta afectación ocasionada con la puesta en funcionamiento de la interconexión vial Yatí-Bodega, Puentes Roncador y Santa Lucía, **lo cual tuvo lugar el día 30 de marzo de 2020.**
2. **Suspensión de términos judiciales:** conforme al artículo 10 del Decreto 491 de 2020 y al artículo 1 del Decreto 564 de 2020 todos los términos de caducidad se encontraron suspendidos desde el 16 de marzo de 2020 hasta el 30 de junio de 2020.

Sin embargo, para el caso que nos ocupa, **teniendo en cuenta que el hecho dañino tuvo lugar el 30 de marzo de 2020, le resulta aplicable el término de la suspensión solamente desde esta fecha y no con anterioridad, pues conforme el calendario señalado a continuación tales calendarios corresponden a días anteriores al hecho cuya reparación se pretende, motivo por el cual, solo operó la suspensión desde esa fecha y hasta el 30 de junio de 2020 (fechas señaladas en círculos verdes), así:**

³ Sentencia Consejo de Estado del 21 de noviembre de 1991, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo; C.P. Dolly Pedraza de Arenas.

Calendario del 2020 Colombia

enero							febrero							marzo										
sm	l	m	m	j	v	s	d	sm	l	m	m	j	v	s	d	sm	l	m	m	j	v	s	d	
1				1	2	3	4	5	5						1	2	9							1
2	6	7	8	9	10	11	12	6	3	4	5	6	7	8	9	10	2	3	4	5	6	7	8	
3	13	14	15	16	17	18	19	7	10	11	12	13	14	15	16	11	9	10	11	12	13	14	15	
4	20	21	22	23	24	25	26	8	17	18	19	20	21	22	23	12	16	17	18	19	20	21	22	
5	27	28	29	30	31			9	24	25	26	27	28	29	13	23	24	25	26	27	28	29		
															14	30	31							

abril							mayo							junio										
sm	l	m	m	j	v	s	d	sm	l	m	m	j	v	s	d	sm	l	m	m	j	v	s	d	
14				1	2	3	4	5	18					1	2	3	23	1	2	3	4	5	6	7
15	6	7	8	9	10	11	12	19	4	5	6	7	8	9	10	24	8	9	10	11	12	13	14	
16	13	14	15	16	17	18	19	20	11	12	13	14	15	16	17	25	15	16	17	18	19	20	21	
17	20	21	22	23	24	25	26	21	18	19	20	21	22	23	24	26	22	23	24	25	26	27	28	
18	27	28	29	30				22	25	26	27	28	29	30	31	27	29	30						

En consecuencia, para el presente caso esta suspensión de términos judiciales ocurrió por el plazo de tres (3) meses.

Por lo anterior, el plazo para presentar la demanda con ocasión a esta suspensión era hasta el día 30 de junio de 2022.

3. **Conciliación:** Tenemos que, a través de apoderado, la Cooperativa Integral de Transporte de Magangué – COOTRAIMAG, presentó solicitud de conciliación extrajudicial el día 19 de mayo de 2022, la audiencia se celebró ante la Procuraduría 22 Judicial II para Asuntos Administrativos el Cartagena el 11 de julio de 2022 y la constancia fue dada a los **12 días del mes de julio de 2022.**

Dada en Cartagena de Indias, a los **doce (12) días del mes de julio de 2022.**


EDER HUMBERTO OMAÑA MALDONADO
 Procurador 22 Judicial II para Asuntos Administrativos

4. **Presentación de la demanda: 6 de septiembre de 2022**



REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL
ACTA INDIVIDUAL DE REPARTO

Página 1

Fecha: 6/09/2022 8:54:32 a. m.

NUMERO RADICACIÓN:	13001233300020220047600		
CLASE PROCESO:	REPARACION DIRECTA		
NUMERO DESPACHO:	000	SECUENCIA:	3898714
TIPO REPARTO:	EN LÍNEA	FECHA REPARTO:	6/09/2022 8:54:32 a. m.
REPARTIDO AL DESPACHO:	TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLIVAR	FECHA PRESENTACIÓN:	5/09/2022 12:00:00 a. m.
JUEZ / MAGISTRADO:	LUIS MIGUEL VILLALOBOS ALVAREZ		

Todo lo anterior indica que, el término de caducidad estuvo suspendido inicialmente con ocasión de la emergencia sanitaria Covid 19 por el término de 3 meses, posteriormente, desde el 19 de mayo de 2022 con ocasión del agotamiento del requisito de procedibilidad, **por un plazo de un (1) mes y once (11) días**, hasta el 12 de julio de 2022, fecha en la que reanudó el computo de la caducidad, con lo cual, **el plazo para presentar la demanda era hasta el 23 de agosto de 2022**, queriendo esto denotar

que para la fecha de radicación del medio de control había operado el fenómeno jurídico de la caducidad.

Conforme a los argumentos expuestos, la oportunidad para interponer esta acción caducó el **23 de agosto de 2022 y a saber que la misma fue presentada el 6 de septiembre de 2022**, sin hesitación alguna es claro que en el presente caso operó el fenómeno jurídico de la caducidad de la acción y, en consecuencia, recabo del Honorable Tribunal que, en aplicación del artículo 38 de la Ley 2080 de 2021, profiera sentencia anticipada en los términos previstos en el numeral tercero del artículo 182A, declarando probada la presente excepción.

2. FALTA DE LEGITIMACIÓN MATERIAL POR PASIVA DEL FONDO ADAPTACIÓN

En relación con la naturaleza jurídica de la noción de legitimación en la causa en sentido amplio, la jurisprudencia constitucional se ha referido a ella, como la "*calidad subjetiva reconocida a las partes en relación con el interés sustancial que se discute en el proceso*", de forma tal, que cuando una de las partes carece de dicha calidad o condición, no puede el juez adoptar una decisión favorable a las pretensiones demandadas.

Entendido así el concepto de legitimación en la causa, es evidente que cuando ella falte en el demandado, la sentencia debe ser desestimatoria de las pretensiones, pues ella supone que la persona contra las que se adujeron las pretensiones no era la titular de la obligación correlativa alegada. Al respecto la jurisprudencia la Sala en tal sentido, a saber:

"(...) La legitimación en la causa consiste en la identidad de las personas que figuran como sujetos (por activa o por pasiva) de la pretensión procesal, con las personas a las cuales la ley otorga el derecho para postular determinadas pretensiones. Cuando ella falte bien en el demandante o bien en el demandado, la sentencia no puede ser inhibitoria sino desestimatoria de las pretensiones aducidas, pues querrá decir que quien las adujo o la persona contra las que se adujeron no eran las titulares del derecho o de la obligación correlativa alegada (...)"⁵.

También ha sostenido el Consejo de Estado que "*la legitimación en la causa puede ser de hecho cuando la relación se establece entre las partes por razón de la pretensión procesal, es decir, de la atribución de una conducta que el demandante hace al demandado en su demanda, o **material frente a la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que dichas personas hayan demandado o hayan sido demandadas, por lo cual la ausencia de esta clase de legitimación, no constituye una excepción de fondo porque no enerva la pretensión procesal en su contenido, sino que es una condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito**, sin que el estar legitimado en la causa otorgue el derecho a ganar, lo que sucede aquí es que si la falta recae en el demandante, el demandado tiene derecho a ser absuelto, no porque él haya probado un hecho que enerve el contenido material de las pretensiones, sino porque quien lo atacó no es la persona que frente a la ley tiene el interés sustantivo para hacerlo – no el procesal –; **si la falta de legitimación en la causa es del demandado al demandante se le negarán las pretensiones, no porque los hechos en que se sustenten no le den el derecho, sino porque a quien se las atribuyó no es el sujeto que debe responder, y, por eso, el demandado debe ser absuelto.**"⁶*

En este caso, de los hechos y pretensiones planteadas en la demanda, se colige que el daño cuya reparación directa se pretende se origina, según la demandante, en la construcción y puesta en funcionamiento de la obra interconexión vial Yatí-Bodega, Puentes Roncador y Santa Lucía fue ejecutado por el contratista Consorcio Nacional Yatí bajo el Contrato N° 127 de 2015.

⁴ Corte Constitucional. Sentencia C- 965 de 2003.

⁵ Sentencia de 23 de octubre de 1990, expediente: 6054.

⁶ Consejo de Estado, Sentencia del 11 de noviembre de 2009, expediente:18163.

Siendo así, salta a la vista la inexistencia de un nexo causal entre la supuesta responsabilidad patrimonial del estado, al punto que en ninguna circunstancia puede atribuirse al Fondo Adaptación responsabilidad alguna para demandar de él algún tipo de responsabilidad al respecto, pues es ostensible que no existe ninguna falla de servicio ni responsabilidad patrimonial del estado y mucho menos, que pueda atribuirse a mi representada en este caso.

En tal virtud, al estar soportadas las pretensiones en meras conjeturas y situaciones fácticas no probadas que, además, escapan al obrar y a la competencia Funcional del Fondo Adaptación adelantado para el desarrollo del proyecto de interconexión vial Yatí-Bodega, conforme a las precisiones fácticas y jurídicas realizadas en el acápite de esta contestación denominado ACLARACIÓN PRELIMINAR, donde se concluye que:

“los recursos del Contrato de Obra nro. 127 de 2015 son de naturaleza pública, la construcción de la obra obedece a razones estrictamente de atención de emergencia e interés general de acuerdo con la postulación presentada al Fondo Adaptación por el Ministerio de Transporte. En lo que compete al componente Socioeconómico y Ambiental, éste se encuentra regulado por lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental aprobado por la ANLA, mediante Licencia Ambiental resolución 0837 de 2014, cuya ejecución se encuentra a cargo del contratista.

Conforme lo establece la licencia ambiental, el Consorcio Nacional Yatí, contratista de obra y titular de la licencia, cumplió lo estipulado en la ficha 8. Compensación social por el Proyecto, en lo relacionado con la obligación de brindar «(...) un acompañamiento al total de las unidades sociales productivas que serán afectadas por la ejecución del proyecto, teniendo en cuenta lo señalado en el estudio y lo verificado en visita de campo, donde identificó la importancia que reviste en términos de generación de ingresos las actividades relacionadas con la dinámica fluvial de los puertos (conductores de chalupa y/o lancha, transportadores fluviales, mototaxistas, taxistas, comerciantes aledaños, vendedores ubicados en los puertos entre otros); en este sentido es importante que dentro de las acciones establecidas en la ficha se incluyen las de asesoría y acompañamiento a la totalidad de las unidades sociales productivas, mediante las cuales se formulen y evalúen diferentes alternativas productivas, a fin de que la generación de ingresos de las unidades sociales del proyecto no se vea afectada.»

Una vez cumplida a cabalidad la etapa de asesoría y acompañamiento por parte del Consorcio Nacional Yatí a las Unidades Sociales Productivas USP cuyo acompañamiento y asesoría no contempló inclusión y/o la entrega de recursos económicos, así como tampoco, se estableció en la Licencia Ambiental la obligación de implementación de las iniciativas identificadas, el Fondo Adaptación ha trabajado constantemente en continuar el apoyo a las iniciativas formuladas.”

Es así como resulta ostensible que el Fondo Adaptación no está legitimado para cumplir dichas gestiones y por ende no puede existir título alguno de imputación al respecto, con lo cual no es posible atribuirle responsabilidad, conforme los argumentos esgrimidos ampliamente en el acápite de aclaración preliminar y en el pronunciamiento realizado frente a los hechos y pretensiones.

Bajo este entendimiento, la aplicación del marco normativo de competencias y las obligaciones contractuales contraídas en el precitado convenio y contrato, impone relevar al Fondo Adaptación como sujeto pasivo de la presente acción, toda vez que de conformidad con el principio de legalidad no es posible sustraer competencias o responsabilidades atribuidas a un determinado ente, para asignarlas a otro sin que medie para ello una norma legal que así lo disponga.

Honorable Magistrado, este presupuesto procesal reviste la mayor importancia en tanto estas excepciones han sido consagradas precisamente con la finalidad de asegurar en la Litis la debida acreditación de las partes. Precisamente por ello en toda acción se deben identificar claramente tres elementos, a saber:

1. El sujeto activo y pasivo de la relación jurídica sustancial que se discute
2. El título o causa petendi y
3. El petitum u objeto de la acción

Supuestos que hacen relación a la legitimación en causa, el interés para obrar y la tutela de la acción amparada en una norma sustancial. Siendo la legitimación en causa en el demandante la que le otorga la cualidad de titular del derecho subjetivo que invoca y en el demandado la calidad de obligado a ejecutar la prestación correlativa. Al respecto, la doctrina ha sostenido:

*"(...) Para Hugo Rocco, la legitimación para obrar indica si el actor y el demandado, respecto de quienes debe declararse con certeza la existencia de una determinada relación jurídica, están realmente autorizados por la norma procesal para pretender la declaración. **La cuestión de la legitimación es preliminar al juicio sobre la existencia o inexistencia de la relación jurídico sustancial.***

*Hernando Devis Echandía define el concepto así: "En lo que respecta al demandante, **la legitimación en la causa es la titularidad del interés materia del litigio** y que debe ser objeto de sentencia (procesos contenciosos), o del interés por declarar o satisfacer mediante el requisito de la sentencia (procesos voluntarios). Y por lo que al demandado se refiere, **consiste en la titularidad del interés en litigio, por ser la persona llamada a contradecir la pretensión del demandante o frente a la cual permite la ley que se declare la relación jurídica material objeto de la demanda**".⁷*

Es así como no existe, ni puede existir, prueba alguna que demuestre responsabilidad del Fondo Adaptación respecto de la causa que según el demandante originó el daño y, por ende, puede afirmarse que el Fondo Adaptación, si bien se vinculó a esta demanda no está legitimado en la causa materialmente, como quiera que los hechos que enuncia el apoderado de la demandante como causa eficiente de su pretensión indemnizatoria son ajenos a su competencia funcional y contractual.

En conclusión, conforme a las precisiones fácticas y jurídicas realizadas, es claro que al no existir una relación de causalidad entre la causa eficiente del daño cuya reparación se solicita y la conducta del Fondo Adaptación, se configuran los presupuestos de la excepción de falta de legitimación por pasiva, razón por la que **recabo del señor Juez que conforme a lo previsto en el numeral 6 del artículo 180 del CPCA, en la audiencia inicial disponga la desvinculación de mi representada del presente proceso al ser ostensible su Falta de Legitimidad por pasiva**, excepción sobre la que la jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado puntualizó:

*"De ahí, pues, que un sujeto pueda estar legitimado en la causa de hecho pero **carecer de legitimación en la causa material, lo cual ocurrirá cuando a pesar de ser parte dentro del proceso no guarde relación alguna con los intereses inmiscuidos en el mismo, por no tener conexión con los hechos que motivaron el litigio, evento éste en el cual las pretensiones formuladas estarán llamadas a fracasar puesto que el demandante carecería de un interés jurídico perjudicado y susceptible de ser resarcido o el demandado no sería el llamado a reparar los perjuicios ocasionados a los actores**"⁸.*

3. INEPTA DEMANDA

2.1. Por "no comprender la demanda a todos los litisconsortes necesarios" (artículo 100 numeral 9 del CGP).

El artículo 61 del Código General del proceso prevé al respecto:

⁷ CHIOVENDA, Giuseppe. "Instituciones de Derecho Procesal Civil", Volumen I Conceptos fundamentales, la doctrina de las acciones, Cárdenas Editor y Distribuidor, Primera Edición. México D.F. 1989. COUTURE, Eduardo Juan. "Fundamentos de Derecho Procesal Civil", Buenos Aires, Ediciones Depalma. 3ra. Edición. 1958. COUTURE, Eduardo Juan. "Estudios de Derecho Procesal Civil". Tomo II, EDIAR, Buenos Aires, 1949. COUTURE, Eduardo Juan. "Introducción al estudio del proceso civil". Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1978. MONTERO AROCA, Juan. "La Legitimación en el Proceso Civil: Intento de aclarar un concepto que resulta más confuso cuanto más se escribe sobre él", Editorial Civitas, S.A., primera edición, 1994. LÓPEZ BLANCO, Hernán Fabio. Ley 1395 de 2010, reformas al Código de Procedimiento Civil. Dupré Editores. 2010.

⁸ La Sección ha sostenido que "... si la falta recae en el demandante, el demandado tiene derecho a ser absuelto pero no porque él haya probado un hecho nuevo que enerve el contenido material de las pretensiones sino porque quien lo atacó no es la persona que frente a la ley tiene el interés sustantivo para hacerlo —no el procesal—". Sección Tercera, sentencia de 20 de septiembre 2001. Exp.10973.

“Cuando el proceso verse sobre relaciones o actos jurídicos respecto de los cuales, por su naturaleza o por disposición legal, haya de resolverse de manera uniforme y no sea posible decidir de mérito sin la comparecencia de las personas que sean sujetos de tales relaciones o que intervinieron en dichos actos, la demanda deberá formularse por todas o dirigirse contra todas; si no se hiciera así, el juez, en el auto que admite la demanda, ordenará notificar y dar traslado de esta a quienes faltan para integrar el contradictorio, en la forma y con el término de comparecencia dispuestos para el demandado.

En caso de no haberse ordenado el traslado al admitirse la demanda, el juez dispondrá la citación de las mencionadas personas, de oficio o a petición de parte, mientras no se haya dictado sentencia de primera instancia, y concederá a los citados el mismo término para que comparezcan. El proceso se suspenderá durante dicho término. (...)

Es evidente entonces que dado que el Contrato de obra N° 127 de 2015, que dio lugar a la obra interconexión vial Yatí-Bodega, Puentes Roncador y Santa Lucía fue ejecutado por el contratista Consorcio Nacional Yatí y que “el Plan de Manejo Ambiental PMA que contiene las medidas de manejo ambiental para prevenir mitigar, corregir o en dado caso compensar los impactos ambientales y socioeconómicos a generarse con la ejecución del proyecto,” desarrollado con la ejecución del contrato 127 de 2015 se ajustó a lo dispuesto por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA – en la Licencia Ambiental No. 0837 de 2014, ha debido el demandante citar tanto al contratista de obra como a la mencionada Agencia, pero como ello no ocurrió es necesario que se vincule a dichas entidades para que comparezca al proceso **“para integrar el contradictorio, en la forma y con el término de comparecencia dispuestos para el demandado.”**

V.II. EXCEPCIONES DE MÉRITO

1. INEXISTENCIA DE DAÑO ANTIJURÍDICO “ESPECIAL” IMPUTABLE AL FONDO ADAPTACIÓN.

Esto es así por cuanto la Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, COOTRAIMAG, no ha acreditado que haya sufrido a la fecha ningún daño o detrimento cierto y real, al punto que la reclamación se fundamenta en una meras conjeturas.

Adicionalmente, está probado que los demandantes no participaron en las diferentes reuniones conjuntas que se realizaron con todas las agremiaciones fluviales del área de influencia directa del proyecto y, por consiguiente, no se hicieron partícipes del proceso de asesoría y acompañamiento para la formulación de proyectos productivos a la luz de lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental del proyecto. Con lo cual resulta ostensible la inexistencia de daño y la falta de legitimación material en la causa por pasiva del Fondo Adaptación, toda vez que no es posible atribuirle responsabilidad frente al daño inexistente cuya reparación directa se pretende demandar, en tanto éste no deviene de situaciones imputables al Fondo Adaptación en el marco de sus competencias, con lo cual no existe, ni puede existir responsabilidad patrimonial de la administración pública a la luz del artículo 90 de la Carta Política, pues para ello es indispensable que se configure tanto el ingrediente material o sustancial,- hecho o fenómeno físico real, cierto y probado- y el formal que proviene del derecho legítimo del que es titular quien se dice afectado y que es amparado por el ordenamiento jurídico, lo cual no ocurre en este caso.

Al respecto, es importante reiterar, tal y como lo manifestó el E.T. Sector Transporte del Fondo Adaptación en el informe que se aporta como prueba que la medida de mitigación del impacto establecida en la resolución No 0837 del 25 de julio de 2014 expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA, asociada a un acompañamiento y asesoría **NO CONTEMPLA** la inclusión y/o la **entrega** de recursos económicos, así como tampoco, se establece en la Licencia Ambiental la obligación de implementación de las iniciativas identificadas, como ahora lo pretende la

demandante. Adicionalmente, se manifiesta que han sido ellos quienes presentaron n distanciamiento del proceso del plan de fortalecimiento por cada empresa.

2. AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL FONDO ADAPTACIÓN

Teniendo en cuenta que la acción planteada por el demandante, se promueve exclusivamente para obtener el reconocimiento y pago de la indemnización de perjuicios que pese a que no existe un daño probado se consideran causados, es necesario hacer un análisis de la presunta responsabilidad patrimonial de carácter extracontractual de esta entidad teniendo en cuenta para ello las siguientes consideraciones:

El Consejo de Estado, Sección Tercera, en Sentencia del 10 de noviembre de 2017, proferida dentro del proceso radicado 66001233100020060030001 (35796), con ponencia del Dr. Jaime Orlando Santofimio, precisó que: *“para demostrar el daño antijurídico, se debe constatar la conducta inadecuada de la entidad. “; es así que debe plantearse un juicio de imputación en el que, demostrado el daño antijurídico, se analice la atribución fáctica y jurídica en tres escenarios: peligro, amenaza y daño.*

Al efecto, la atribución jurídica debe exigir la motivación razonada sin fijar un solo título de imputación en el que deba delimitarse la eventual responsabilidad estatal, sino que es procedente examinar si en primera medida la falla en el servicio sustentada en la violación de deberes normativos se configura.

En caso de que no proceda tal motivación, se evalúa el título de daño especial, sustentado en la argumentación de cómo se produjo la ruptura en el equilibrio de las cargas públicas. De lo contrario, se estima el riesgo excepcional.

Concluye la corporación judicial que el modelo de la Constitución de 1991 no privilegió ningún régimen de daños en particular, sino que dejó en cabeza del juez determinar, en cada caso concreto, los cimientos fácticos y jurídicos a efectos de sustentar la decisión a tomar.

Respecto a los "Presupuestos de la responsabilidad extracontractual del Estado", en Sentencia del 25 de febrero de 2016 proferida dentro del proceso de reparación directa Rad. 73001-23-31-000-2011-00090-01(48491), el CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN C, con ponencia del Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa puntualizó:

"Con relación a la responsabilidad del Estado, la Carta Política de 1991 produjo su "constitucionalización" al erigirla como garantía de los derechos e intereses de los administrados y de su patrimonio, sin distinguir su condición, situación o interés.

De lo dispuesto en el artículo 90 de la Constitución, cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado, se desprende que esta tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado y la imputación del mismo a la administración pública, tanto por su acción como por su omisión, ya sea atendiendo a los criterios de falla en el servicio, daño especial, riesgo excepcional o cualquier otro.

En síntesis, la responsabilidad extracontractual del Estado se configura con la demostración del daño antijurídico y de su imputación a la administración.

El daño consiste en el menoscabo del interés jurídico tutelado y la antijuridicidad en que él no debe ser soportado por el administrado, ya sea porque es contrario a la Carta Política o a una norma legal, o, porque es "irrazonable," sin depender "de la licitud o ilicitud de la conducta desplegada por la administración." (16).

La imputación no es otra cosa que la atribución fáctica y jurídica que del daño antijurídico se hace al Estado, de acuerdo con los criterios que se elaboren para ello, como por ejemplo la falla del servicio, el desequilibrio de las cargas públicas, la concreción de un riesgo excepcional, o cualquiera otro que permita hacer la atribución en el caso concreto.

Finalmente, debe considerarse que la responsabilidad extracontractual no puede ser concebida simplemente como una herramienta destinada a la reparación, sino que debe contribuir con un efecto preventivo (17) que permita la mejora o la optimización en la prestación, realización o ejecución de la actividad administrativa globalmente considerada."

Dicho esto se tiene que, en cuanto al presupuesto de la demostración del daño antijurídico, ha de tenerse presente el precedente judicial aplicable, citado entre otros por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Cúcuta, Sala Penal de Decisión, Magistrado ponente, Dr. Edgar Manuel Caicedo Barrera, en Acta 180 de 22 de mayo de 2012, al decir:

"...Recuerda la Sala que para que el daño sea objeto de reparación debe ser directo, cierto y legítimo, condiciones que deben darse con el fin de que se configure la legitimidad del daño material que se pretende cobrar.

Cuando hablamos del carácter "directo" del daño, este se refiere al enlace que se reconoce entre dos fenómenos jurídicos: la causa y el efecto, así mismo, el daño debe ser cierto, veraz, real, estimar como evidente el actual o futuro empobrecimiento patrimonial o la actual o futura trasgresión de un derecho extrapatrimonial, en tanto el actor debe probar la existencia del daño. Concretamente, los perjuicios patrimoniales o materiales daño emergente o lucro cesante, (artículos 1613 y 1614 C.C.) y por ello ha sostenido la jurisprudencia que el fundamento de cualquier condena por perjuicios materiales es una demostración idónea, en tercer lugar legítimo, cuando se presenta como la lesión de un derecho patrimonial o extrapatrimonial legítimo, lo cual indica que el derecho vulnerado esté protegido por el ordenamiento."

Es así como tratándose del tema de la responsabilidad del Estado la evolución jurisprudencial ha sido clara al establecer que para que esta se configure se deben acreditar tres elementos imprescindibles: la existencia de un daño, la existencia de una acción u omisión atribuible a la administración y la demostración de un nexo de causalidad entre la actividad de la administración y la producción del daño, o lo que es igual:

1. La existencia de un daño, cierto y personal,
2. Que la configuración del hecho dañoso le sea imputable a la Administración y;
3. Que exista un nexo de causalidad entre los dos anteriores, lo cual se traduce en un vínculo, en una relación inseparable entre el hecho y su autor.

Siendo así pasamos a analizar cada uno de estos supuestos en el presente caso:

1. Del daño en la presente demanda:

El daño antijurídico ha sido definido por el Honorable Consejo de Estado así:

*"(...) En el concepto de daño antijurídico contenido en el mandamiento constitucional del artículo 90, pues sobre él —en tanto afecta a la víctima— se edifica la responsabilidad del Estado, a condición de que le sea imputable. **El daño, en "su sentido natural y obvio", es un hecho, consistente en "el detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia causado a alguien", "en su persona, bienes, libertad, honor, afectos, creencias, etc."** y "...supone la destrucción o disminución de ventajas o beneficios patrimoniales o extrapatrimoniales de que goza un individuo." **Según se ha visto, condición necesaria para que desencadene la reparación es que el daño sea antijurídico, calificación que se obtiene de constatar que el ordenamiento jurídico no le ha impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir, que el daño carezca de "causales de justificación."** Este punto lo explica así el profesor García de Enterría: "la calificación de un perjuicio en justo o injusto*

depende de la existencia o no de causas de justificación (civil) en la acción personal del sujeto a quien se impute el perjuicio. **La causa de justificación ha de ser expresa y concreta y consistirá siempre en un título que legitime el perjuicio contemplado: Por ejemplo la exacción de un impuesto, el cumplimiento de un contrato, una ejecución administrativa o procesal.** Fuera de esta hipótesis, todo perjuicio o detrimento patrimonial imputable a un sujeto será una lesión, un perjuicio injusto.” *Adviértase como, entendido así el daño antijurídico frente al cual la C.P. impone la obligación reparatoria a cargo del Estado, si bien puede revestir modalidades diversas (Material, moral, fisiológico, etc.), constituye una constante, razón por la cual, al tiempo que constituye un elemento indispensable para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado, se sitúa en la base misma de la institución jurídica proveyéndola de fundamento.” (Negrilla y resaltado fuera de texto).*

En el caso concreto, tal y como se explicó con antelación se puede observar que el obrar del Fondo Adaptación resulta ajeno a la causa generadora del supuesto daño cuya indemnización se demanda, pues de la relación fáctica solo se concluye que con la CONSTRUCCION DE LA INTERCONEXIÓN VIAL Yatí- BODEGA - DEPARTAMENTO DE Bolívar, e implementación o puesta en funcionamiento del mismo, se causó un daño a la demandante, sin que establezca las circunstancias de tiempo, modo y lugar que permitan establecer la causación del pretendido daño y su condigna imputabilidad al Fondo Adaptación.

Al respecto traigo a colación un aparte de la sentencia 2000.01473 proferida el 26 de febrero de 2015 dentro del proceso radicado 20001231000200001473 01, por la sección tercera del Consejo de Estado, con ponencia del consejero Dr. Hernán Andrade Rincón, donde se precisó al respecto lo que sigue:

*“Más allá de la compleja cuestión relacionada con la identificación de los elementos estructurales de la responsabilidad extracontractual del Estado a partir de la entrada en vigor de la Constitución Política de 1991 (23) , incluso frente a supuestos que han dado lugar a comprensiones —al menos en apariencia— dispares en relación con dicho extremo (24) , **la Sala ha reconocido que con el propósito de dilucidar si procede, o no, declarar la responsabilidad patrimonial del Estado en cualquier supuesto concreto, resulta menester llevar a cabo tanto un análisis fáctico del proceso causal que, desde el punto de vista ontológico o meramente naturalístico, hubiere conducido a la producción del daño, como un juicio valorativo en relación con la posibilidad de imputar o de atribuir jurídicamente la responsabilidad de resarcir el perjuicio causado a la entidad demandada; dicho en otros términos, la decisión judicial que haya de adoptarse en torno a la responsabilidad extracontractual del Estado en un caso concreto debe venir precedida de un examen empírico del proceso causal que condujo a la producción del daño, de un lado y, de otro, de un juicio, a la luz de los diversos títulos jurídicos de imputación aplicables, en torno a la imputabilidad jurídica de dicho daño a la entidad demandada.***

*En consecuencia, **no debe desdeñarse la importancia de precisar con mayor rigor, en el plano jurídico del Derecho de Daños (25) , el concepto filosófico de causa (26) , toda vez que en esta parte del universo del derecho dicha noción “no se trata para nada de causa y efecto, en el sentido de las ciencias naturales, sino de si una determinada conducta que debe ser reconocida como fundamento jurídico suficiente para la atribución de consecuencias jurídicas, o sea de la relación de fundamento a consecuencia” (27) . De hecho, uno de los tantos notables aportes de Hans Kelsen a la ciencia jurídica consistió en explicitar la distinción, no solo terminológica sino —especialmente— conceptual entre la causalidad —entendida como conexión entre diversos elementos dentro del sistema de la naturaleza— y la imputación —referida al enlace formal que existe entre antecedente y consecuente y se expresa a través de reglas jurídicas— (28).***

Es la anterior diferenciación la que explica que las consecuencias de un hecho no sean las mismas desde el punto de vista empírico —de la causalidad— que desde la perspectiva jurídica —de la imputación—, cosa que ocurre habida consideración de que del iter causal de un determinado acontecimiento, el operador jurídico solamente toma en consideración aquellos elementos (causas y/o efectos) que estima relevantes en la medida en que puedan ser objeto de atribución normativa, de conformidad con pautas predeterminadas por el ordenamiento, a la vez que se desinteresa de los demás eslabones de la referida cadena causal, los cuales, empero, no por ello dejan de tener, en el plano ontológico, la calidad de causas y/o de consecuencias; tal circunstancia pone de presente que entre el

hecho y la consecuencia jurídica que al mismo se atribuye existe una especial relación causal que no descansa en el orden natural sino en la voluntad del ordenamiento jurídico.

Por ello resulta razonable la evolución que se constata en la más autorizada doctrina comparada (29), de conformidad con la cual, en estricto rigor y a pesar de la utilidad que para la labor del operador jurídico podría revestir la atribución de una naturaleza normativa a la causalidad (30), ha de negarse la existencia de una causalidad de tipo jurídico, si se tiene en cuenta que la causalidad es siempre una noción naturalística, fenomenológica, completamente ajena a consideraciones valorativo-normativas, de suerte que deben separarse claramente el plano de la causalidad y el de la atribución de resultados a conductas —imputación—, pues mientras el primero se corresponde con el terreno de los hechos, el segundo constituye un nivel meramente jurídico-valorativo, hace parte del mundo del derecho y quizás de ello derive la consecuencia de mayor relevancia que puede desprenderse de efectuar esta distinción: mientras que de la determinación de la existencia de relación de causalidad entre un hecho y un resultado puede predicarse su carácter de inmutable en cuanto dicha relación pende de las leyes de la naturaleza (31), la atribución o imputación de un resultado a un específico sujeto constituye un juicio esencialmente contingente, dependiente de la puntual concepción de la justicia prevaleciente en cada momento y lugar y, en ese orden de ideas, variable en la medida en que mute el contexto jurídico al interior del cual se produzca el correspondiente juicio de imputación. Así lo ha explicado con meridiana precisión la mejor doctrina y a ella acude la Sala en cita probablemente extensa, pero sumamente clarificadora de cuanto se viene exponiendo:

“Así, para averiguar si un hecho es o no causa de un resultado, deberán tenerse en cuenta exclusivamente las leyes naturales, y no ya las normas jurídicas. Que un hecho sea o no causa de un resultado no depende, pues, de consideraciones jurídicas (variables, por tanto, a lo largo del tiempo, en las diferentes sociedades), sino solo de exigencias lógico-científicas. En este sentido, **cuando las leyes naturales demuestren que una determinada conducta es causa de un determinado resultado, este resultado estará siempre unido a aquella conducta por una relación de causalidad** (ya se realice la conducta bajo la vigencia del derecho babilónico, romano, medieval o actual), **puesto que la causalidad se determina con independencia del contexto jurídico en que se inserte la conducta; no depende, en definitiva, de juicios valorativos.** En terminología kelseniana, un determinado comportamiento es o no es causa de un resultado, no pudiendo trasladarse la cuestión al plano del deber ser.

Es por ello que la moderna teoría de la imputación objetiva acepta sin reparos la teoría de la equivalencia de las condiciones como construcción explicativa de la relación de causalidad...

(...)

De la concepción puramente naturalística de la causalidad aquí defendida (y que es mayoritaria entre los civilistas alemanes y los penalistas alemanes y españoles, no se olvide) se deriva, por un lado, que **el carácter anómalo, inusual o imprevisible de un nexos condicional no tiene influencia alguna sobre la causalidad,** que existirá sin ningún género de dudas. **La imprevisibilidad de un resultado es, en efecto, absolutamente irrelevante en el marco de la causalidad. Así, por ejemplo, si un médico receta a un paciente unas pastillas, y este, al salir de la consulta y dirigirse a la farmacia a comprarlas, es atropellado, deberá considerarse al médico causante de la muerte del paciente.** E incluso los padres del médico, por haberlo concebido, y sus abuelos, bisabuelos, etc. Y es que la causalidad, en su correcta articulación a través de la teoría de la equivalencia de las condiciones, conduce a un regressus ad infinitum. Regressus ad infinitum que no debe ser limitado proponiendo conceptos de causalidad distintos (...) sino en sede de imputación.

(...)

A todo resultado lesivo concurre una pluralidad de causas. Se impone entonces una tarea normativa, valorativa: ponderar las distintas causas intervinientes a la luz de la concepción de justicia imperante para así decidir a cuál de ellas debe atribuirse el protagonismo en la producción del resultado lesivo.

Porque, si bien desde una perspectiva puramente naturalística, es evidente que no puede efectuarse distinción entre las distintas causas intervinientes, no cabe duda que **desde una perspectiva jurídica no todas tienen igual relevancia, y que se impone una jerarquización de todas ellas.**

(...)

Que **no todas las causas de un resultado lesivo tienen la misma relevancia jurídica a efectos de responsabilidad extracontractual lo demuestra, por ejemplo, que en los procesos judiciales dirigidos a dirimirla ni siquiera se cuestiona la responsabilidad de la mayor parte de los sujetos**

cocausantes del daño: a ningún demandante se le ha ocurrido nunca demandar a los abuelos, bisabuelos, etc., del sujeto que materialmente le ha producido el daño, por el sólo hecho de ser sus antecesores y haber permitido su nacimiento. Sólo se seleccionan, pues, de forma intuitiva, las causas con mayor relevancia para el Derecho, a efectos de responsabilidad” (Resaltado fuera de texto).

De acuerdo con la jurisprudencia en cita, en el caso que nos ocupa es claro que la argumentación realizada en la demanda resulta totalmente precaria e inconsistente respecto de la causalidad fáctica, como quiera que nunca se precisa cuál es la causa específica y concreta a la que el demandante atribuye el protagonismo en la producción del resultado lesivo cuya indemnización pretende, siendo ésta la potísima razón por la que jamás se puntualiza el título de imputación con base en el cual el demandante pretende achacar al Fondo Adaptación la responsabilidad por la producción de un daño, que a todas luces resulta ajeno a su obrar, amén de inexistente. Es, además, ostensible que en este caso no existe justificación alguna para atribuir responsabilidad al Estado en esta causa, pues como se precisó con antelación, el proyecto ha respetado todas las obligaciones del caso, entre ellas las gestiones para mitigar sus efectos sociales y ambientales.

En efecto, el informe técnico que se aprueba como prueba documental acredita que la gestión social se planeó, desarrolló y cumplió con estricta sujeción y cumplimiento a la normatividad y reglamentación aplicables a la materia. Prueba de ello es la Resolución 0837 del 25 de julio de 2014 con la que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA - otorgó al INVIAS la respectiva licencia ambiental para la ejecución y desarrollo de este proyecto. Con lo cual no es posible, ni cierto, que se haya generado algún tipo de vulneración o daño a los aquí demandantes.

Tan cierto es lo anterior, como que ninguna de las pruebas aportadas acredita cuál fue la causa específica que generó el daño, menos aún el vínculo o nexo causal y el título de imputación respecto del Fondo Adaptación. Así mismo, llama la atención la falta de coherencia o conexidad entre las pretensiones que por el daño alegado se reclaman y las pruebas que para tal efecto se aportan.

De suerte que carece de sentido que la demandante alegue que la ejecución de obras del proyecto de interconexión vial Yatí – La Bodega, que tuvo acta de inicio efectivo el 13 de octubre de 2015, les haya causado daño. De allí se sigue que las pretensiones no están probadas y se contrae a reclamar un presunto perjuicio patrimonial que tasa, sin técnica alguna a título de REPARACIÓN DIRECTA INDEMNIZATORIA, en la suma de \$1.000.000.000 por el DAÑO EMERGENTE CAUSADO y 70.262.500.000 por CONCEPTO DE LUCRO CESANTE, pese a que no acredita la existencia real y demostrada de daño “directo, cierto y legítimo”, y menos aún justifica la forma razonada como llegó a establecer dicho monto como pretensión principal de esta demanda.

Al respecto, la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, en sentencia del 31 de agosto de 2015, con ponencia del magistrado FERNANDO GIRALDO GUTIÉRREZ, al decidir el recurso de casación interpuesto dentro del proceso radicado N° 11001-31-03-020-2006-00514-01, puntualizó:

“Entre los daños a ser indemnizables y que contribuyen a completar o satisfacer el requerimiento de un resarcimiento integral, aparecen los llamados materiales o patrimoniales, esto es, aquellos que atentan contra bienes de orden económico, y que son pasibles de tasarse en dinero.

Por virtud de lo contemplado en los artículos 1613 y 1614 del Código Civil, estos últimos se clasifican en daño emergente y lucro cesante, siendo aquél “el perjuicio o la pérdida que proviene de no haberse cumplido la obligación o de haberse cumplido imperfectamente, o de haberse retardado su cumplimiento”; y el restante, “la ganancia o provecho que deja de reportarse a consecuencia de no haberse cumplido la obligación, o cumplido imperfectamente, o retardado su cumplimiento”.

El lucro cesante, jurídicamente considerado en relación con la responsabilidad extracontractual, es entonces la privación de una ganancia esperada en razón de la ocurrencia del hecho lesivo, o, en palabras de la Corte, “está constituido por todas las ganancias ciertas que han dejado de percibirse o que se recibirán luego, con el mismo fundamento de hecho” (CSJ SC de 7 de mayo de 1968).

A la par de la mencionada clasificación de los perjuicios patrimoniales, está aquella que los distingue en presentes y futuros, que no recoge expresamente la codificación civil, empero reconocen la jurisprudencia y la doctrina.

Así, por ejemplo, De Cupis explica en su *Teoría General de la Responsabilidad Civil*, págs. 320 y s.s., que “Por daño presente se entiende el daño que ya se ha producido, y que, por tanto, existe en el acto, en el instante en que se considera el nacimiento de la responsabilidad. Por daño futuro, se comprende aquel que aún no se ha llegado a producir, considerado en tal momento. La distinción, adquiere su propio significado en relación con el momento del juicio sobre el daño. El daño emergente puede ser tanto presente como futuro y lo mismo se puede referir para el lucro cesante [este] tiene por objeto un interés futuro, es decir, el interés relativo a un bien que aún no pertenece a una persona al tiempo en que el perjuicio mismo se ha ocasionado. Ahora bien, puede suceder que en el momento en que se juzga el daño la atribución del bien se habría ya verificado de no haber concurrido el hecho dañoso, por lo que, he aquí y ahora, que la situación de perjuicio se exterioriza sensiblemente y el daño puede considerarse como de presente, actual. Valga decir, el acontecimiento que ha impedido el incremento patrimonial se ha realizado en el intervalo que existe entre el hecho dañoso y el juicio, por lo que, en el momento de tal juicio, el daño por lucro cesante es actual, presente. Pero puede también suceder que en el momento del juicio aún no se haya producido, por lo que la situación perjudicial no ha devenido apreciable, sensible, y en consecuencia no se está en presencia de un daño actual, sino futuro, y por ello, el juicio recae sobre un daño que es futuro, considerado en relación con el juicio mismo”.

La Sala de forma puntual ha aceptado dicha categorización, señalando en CSJ SC de 28 de agosto de 2013, Rad. 1994-26630-01, que “Se debe diferenciar el perjuicio denominado actual en contraposición del distinguido como futuro, según el momento en el que se le aprecie, que corresponde, por regla, a la fecha de la sentencia. Aquel equivale al daño efectivamente causado o consolidado y éste al que con certeza o, mejor, con un ‘alto grado de probabilidad objetiva’ sobre su ocurrencia, según expresión reiterada en la jurisprudencia de la Sala, habrá de producirse. En tratándose del lucro cesante, el actual es la ganancia o el provecho que, se sabe, no se reportó en el patrimonio del afectado; y el futuro es la utilidad o el beneficio que, conforme el desenvolvimiento normal y ordinario de los acontecimientos, fundado en un estado actual de cosas verificable, se habría de producir, pero que, como consecuencia del hecho dañoso, ya no se presentará”.

El daño futuro, con todo, para ser jurídicamente considerado, debe revestir la condición de cierto, característica que, conforme se ha enseñado de vieja data, no puede ser tomada en forma estricta, sino “en un sentido relativo, por lo que, respecto de su producción futura no podrá exigirse una certidumbre absoluta” (De Cupis Ob. Cit. Pág. 322).

En ese sentido, la Corporación ha apuntado que: “El lucro cesante actual no ofrece ninguna dificultad en cuanto hace a la certidumbre del daño ocasionado, pues, como viene de explicarse, se trata de la ganancia o del provecho no reportado al patrimonio del interesado, como hecho ya cumplido. En cambio, en el lucro cesante futuro, precisamente, por referirse a la utilidad o al beneficio frustrado cuya percepción debía darse más adelante en el tiempo, su condición de cierto se debe establecer con base en la proyección razonable y objetiva que se haga de hechos presentes o pasados susceptibles de constatación, en el supuesto de que la conducta generadora del daño no hubiere tenido ocurrencia, para determinar si la ganancia o el provecho esperados, habrían o no ingresado al patrimonio del afectado. En oportunidad reciente, la Sala reiteró que ‘en tratándose del daño, y en singular, del lucro cesante, la indemnización exige la certeza del detrimento, o sea, su verdad, existencia u ocurrencia tangible, incontestable o verosímil, ya actual, ora ulterior, acreditada por el demandante como presupuesto ineluctable de la condena con pruebas idóneas en su entidad y extensión’; precisó igualmente que ‘las más de las veces, el confín entre la certeza y el acontecer ulterior, es extremadamente lábil, y la certidumbre del daño futuro sólo puede apreciarse en un sentido relativo y no absoluto, considerada la elemental imposibilidad de predecir con exactitud el desenvolvimiento de un suceso en el porvenir, por lo cual, se remite a una cuestión de hecho sujeta a la razonable valoración del marco concreto de circunstancias fácticas por el juzgador según las normas jurídicas, las reglas de la experiencia, la lógica y el sentido común (...)’; y recordó que ‘la jurisprudencia de esta Corte cuando del daño futuro se trata y, en particular, del lucro cesante futuro, ha sido explícita ‘en que no es posible aseverar, con seguridad absoluta, como habrían transcurrido los acontecimientos sin la ocurrencia del hecho’, acudiendo al propósito de determinar ‘un mínimo de razonable certidumbre’, a ‘juicios de probabilidad objetiva’ y ‘a un prudente sentido restrictivo cuando en sede litigiosa, se trata de admitir la existencia material del lucro

cesante y de efectuar su valuación pecuniaria, haciendo particular énfasis en que procede la reparación de esta clase de daño en la medida en que obre en autos, a disposición del proceso, prueba concluyente en orden a acreditar la verdadera entidad de los mismos y su extensión cuantitativa, lo que significa rechazar por principio conclusiones dudosas o contingentes acerca de las ganancias que se dejaron de obtener, apoyadas tales conclusiones en simples esperanzas, expresadas estas en ilusorios cálculos que no pasan de ser especulación teórica, y no en probabilidades objetivas demostradas con el rigor debido' (cas. civ. sentencia de 4 de marzo de 1998, exp. 4921) (Cas.Civ., sentencia del 9 de septiembre de 2010, expediente No. 17042-3103-001-2005-00103-01; se subraya" (CSJ SC de 1° de nov. de 2013, Rad. 1994-26630-01).

Ahora bien, siendo como se dijo la certeza del daño futuro una exigencia propia para su reconocimiento, con el matiz explicado, es palmario que el "lucro cesante futuro", entendido como la utilidad o el beneficio que, con un alto grado de probabilidad, esperaba que alguien generara y que no habrá de producirse, no puede reclamar como presupuesto axiológico de su reconocimiento, la acreditación de un ingreso fijo, constante y estable por parte de la víctima, y menos que el mismo tuviera vocación de permanencia o proyección en el tiempo, a la manera del salario devengado por efecto de la prestación de una relación laboral.

Así, por ejemplo, en fallo de 12 de marzo de 1937, para definir el lucro cesante ocasionado por el deceso de una persona, la Sala estimó que a pesar de que esta no estaba vinculada laboralmente para el tiempo de su muerte, pero como poco antes sí, "es prudente pensar que ella estaba en aptitud o capacidad de devengar un sueldo mensual" (GJ XLV-I, pág. 361).

En providencia de 5 de octubre de 2004, Rad. 6975, por su parte, la Corte estudió igualmente el "lucro cesante futuro" reclamado por los familiares de un economista que basaba su ingreso en la prestación de asesorías profesionales independientes, y que por un período importante de tiempo, no acreditó actividad alguna. Allí se consideró que no "luce admisible el predicamento [...] según el cual no cabía 'considerar una posible estabilidad, tanto en el trabajo como en el sueldo', porque las actividades de las cuales los auxiliares de la justicia dedujeron el monto de los ingresos que la víctima habría podido obtener para la época que precedió a su deceso, no tenían carácter laboral [...] tal vicisitud puede implicar una simple dificultad de orden probatorio, a efecto de establecer una suma determinada de dinero como base para calcular el daño emergente de esta forma configurado, pero en ningún modo imposibilita –y menos justifica–, que acreditado a cabalidad ese daño, así como los demás elementos que integran la responsabilidad civil extracontractual, el juzgador se abstenga de imponer la respectiva condena, solución hipotética esta que iría en indiscutida contravía con las orientaciones normativas, doctrinarias y jurisprudenciales destacadas por la Sala...".

En fallo de 6 de agosto de 2009, Rad. 1994-01268-01, esta Corporación dijo frente al evento de un sujeto lesionado en un percance, que ejercía una actividad independiente, que "evidentemente, en aquellos casos en los que, a raíz de las peculiaridades propias que este ofrece, se carece de la prueba directa que permita establecer, sin mayores tropiezos, la respectiva remuneración pecuniaria –por ejemplo, cuando se tiene certeza de que la víctima ejercía actividades lícitas lucrativas, no en desarrollo de una relación laboral o de una contratación semejante sino de una gestión independiente– [...] se tornaría inviable sostener, a rajatabla, que la víctima 'no las hubiera realizado, o que no se causó o percibió la respectiva contraprestación'".

Como corolario de lo que acaba de estudiarse, la Corte advierte que el Tribunal incurrió en la violación directa que se aduce por el impugnante, pues, contrariando las directrices sobre reparación integral del daño provenientes del artículo 16 de la Ley 446 de 1998, y las exigencias para el reconocimiento del lucro cesante futuro, estableció como premisa para otorgar el último, la acreditación de un ingreso económico "fijo", "constante", asegurado y permanente, lo cual, representa la fijación de una regla que desconoce que la certeza del daño futuro no reviste el linaje de absoluta, y que en su ponderación es preciso partir de la proyección razonable y objetiva que se haga de hechos presentes o pasados susceptibles de constatación."

Con fundamento en este precedente jurisprudencial aplicable a la presente demanda se tiene que en este caso no se configura el presupuesto de la existencia de un daño cierto y real, con lo cual, ante la ausencia de este presupuesto no es posible constituir una tesis válida de responsabilidad Estatal frente a los hechos que de manera deshilvanada se plantean en la convocatoria que nos ocupa, siendo claro,

además que el Fondo Adaptación con su obrar no ha causado daños o perjuicios de los cuales se pueda derivar responsabilidad patrimonial alguna en este caso, y por ende las pretendidas indemnizaciones en cuanto al FA se refiere no resultan viables.

2. Imputación del daño a un ente público por acción u omisión:

En cuanto a la imputabilidad del daño, requisito indispensable para la configuración de la responsabilidad patrimonial del Estado, la jurisprudencia administrativa ha definido los siguientes lineamientos:

*“(...) Imputar —para nuestro caso— es atribuir el daño que padeció la víctima al Estado, circunstancia que se constituye en condición sine qua non para declarar la responsabilidad patrimonial de este último. **De allí que elemento indispensable —aunque no siempre suficiente— para la imputación, es el nexo causal entre el hecho causante del daño y el daño mismo, de modo que este sea el efecto del primero.** Por eso, la parte última del inciso primero del artículo 90 de la C.P., en cuanto exige —en orden a deducir la responsabilidad patrimonial del Estado—, **que los daños antijurídicos sean “causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas”**, está refiriéndose al fenómeno de la imputabilidad, tanto fáctica como jurídica, (...).” (Consejo de Estado, Sección Tercera, Consejero Ponente Dr. Alier Eduardo Hernández Enríquez, Bogotá, D.C., veintiuno (21) de octubre de mil novecientos noventa y nueve 1999).*

Este aspecto reviste especial interés, toda vez que para que sea declarada la responsabilidad patrimonial del Estado en un supuesto concreto, además de evidenciar la existencia de una relación de causalidad entre un comportamiento y un resultado, donde el segundo devenga clara y automáticamente atribuible al primero, se requiere también la concurrencia de una serie de requisitos normativos de índole jurídico que permitan sostener que un resultado concreto es obra de un determinado sujeto, para de esta manera establecer si el daño antijurídico que específicamente se pide reparar le resulta imputable y, por consiguiente, le asiste la obligación de repararlo de manera integral.

Es diáfano entonces que en este caso **no se configura el requisito de la imputabilidad del daño respecto del Fondo Adaptación, pues, como se anotó esta entidad no ha desplegado conducta activa u omisiva alguna de la cual pueda derivarse el alegado perjuicio.** Razón por la cual no se le puede imputar el presunto daño y en consecuencia la pretensión aducida no está llamada a prosperar frente al Fondo Adaptación.

En la obra “Responsabilidad del Estado”, el Doctor Javier Tamayo Jaramillo (Editorial Temis, reimpresión del año 2000 página 5) se refiere a la Teoría del daño Especial así:

“Se ha reconocido por la doctrina y la Jurisprudencia que se compromete la responsabilidad patrimonial de la administración pública cuando esta, en ejercicio de sus competencias y obrando dentro del marco de las disposiciones legales, causa con su actuación un perjuicio de naturaleza especial y anormal a un administrado, un daño que excede el sacrificio que el común de los ciudadanos deben normalmente soportar en razón de la peculiar naturaleza de los poderes públicos y de la actuación estatal.

“La existencia del Estado y su funcionamiento implica incomodidades o inconvenientes para los asociados, que éstos deben soportar en aras del bien colectivo en tanto y en cuanto esas incomodidades no sobrepasen un determinado umbral: el de la igualdad de los ciudadanos ante la ley y las cargas públicas. Cuando quiera que se quiebre esa igualdad, aun por el obrar legítimo y ceñido al derecho de la administración, será preciso restablecerla, resarcando los perjuicios que de tal manera hayan podido causarle, porque la equidad así lo impone. Con base en similares argumentos ha dicho ésta corporación:

“Responde el Estado a pesar de la legalidad total de su actuación, de manera excepcional y por equidad, cuando al obrar de tal modo, en beneficio de la comunidad, por razón de las circunstancias de hecho en que tal actividad se desarrolla, causa al administrado un daño especial, anormal, considerable, superior al que normalmente deben sufrir los ciudadanos en razón de la especial

naturaleza de los poderes y sus actuaciones del Estado, equidad que debe reinar ante los sacrificios que importa para los administrados la existencia del Estado”. (Sentencia del 28 de octubre de 1976, Anales de Consejo de Estado, t. 91, núms. 451 y 452, pags. 710 y 711).

“Esta teoría se aplica de manera excepcional y por equidad, precisamente porque es subsidiaria, de modo que ha de recurrirse a ella tan sólo en eventos en los que el caso concreto examinado no logre un encasillamiento dentro de otros regímenes de responsabilidad y se aprecie por el sentenciador que esa ausencia de tipicidad, si así puede decirse, comporta vulneración injustificada del principio de equidad. Por ello es quizás aquella en la cual el fundamento mediato de la responsabilidad, que consiste en la violación del principio de igualdad frente a las cargas públicas que campea en la Constitución, opera de manera directa”.

Por su parte en las páginas 105 a 109 de la misma obra se precisa lo siguiente:

“LIMITACIONES ECONOMICAS En primer lugar, conviene reiterar nuestra preocupación por los conceptos preconcebidos que sirven de soporte a decisiones evidentemente solidarias con las víctimas, pero contrarias al buen derecho. En efecto, de unos años hacia hoy buena parte de la doctrina, apoyada por la jurisprudencia ha extendido peligrosamente (en sentido económico) el radio de acción de la responsabilidad del Estado al afirmar que este es responsable cada vez que cause un daño que la víctima no estaba obligada a soportar, o cada vez que produzca una actuación benéfica para la sociedad, pero perjudicial para una persona, pues no sería justo, según esa doctrina, que la víctima tuviese que soportar actuaciones estatales que benefician a la comunidad, pero con perjuicio suyo.

Ya hemos dicho que el ideal un jurista es el de permitir que las víctimas sean indemnizadas de los daños sufridos, sin importar quien los cause, ni cuál es el comportamiento moral de ese causante. En ese sentido, la responsabilidad objetiva es la estrella polar que guía a todo jurista con mediana sensibilidad social.

(...)”

3. Que exista un nexo de causalidad entre los dos anteriores, lo cual se traduce en un vínculo en una relación inseparable entre el hecho y su autor:

A este respecto, el tratadista Libardo Rodríguez, presenta las siguientes consideraciones:

*“C) Nexo causal. Entre la actuación imputable a la Administración y el daño causado, debe existir una relación de causalidad, **lo cual quiere decir que el daño debe ser efecto o resultado de aquella actuación.** Para que exista esa relación de causalidad, **el hecho o actuación debe ser actual o próximo, debe ser determinante del daño y debe ser apto o idóneo para causar dicho daño**”⁹. (Resaltado fuera de texto).*

*Por otra parte, **como consecuencia de la necesidad de este nexo, si el daño no puede imputarse a la actuación de la Administración, no habrá responsabilidad de ella, como sucede cuando el daño es producido por fuerza mayor o caso fortuito, por el hecho de un tercero o por culpa de la víctima***¹⁰.”

La doctrina es unánime al establecer los siguientes requisitos entre la conducta y el daño por ésta producido. *“Entre el hecho (culposo o no culposo) imputable a una persona física o jurídica y el daño causado debe existir una relación de causalidad, es decir, **que el daño debe ser efecto o resultado de aquél hecho.** (...)”*¹¹. (Resaltado fuera de texto).

*Se deduce, pues, **que todo daño debe ser consecuencia** de un acto culposo, en relación con la responsabilidad subjetiva; o simplemente de un hecho no culposo, en cuanto a la responsabilidad*

⁹ Véase a ARTURO VALENCIA ZEA, ob. cit., t. III, págs. 197 y ss.

¹⁰ Sobre este tema, véase C. de E. sent. del 22 de julio de 1.994, secc. 3ª, exp. núm. 7755; C. de E. sent. del 19 noviembre de 1.993, secc. 3ª, exp. núm. 8383; y C. de E., sent. del 20 de octubre de 1.985, secc. 3ª, exp. núm. 9917, todas sin publicar.

¹¹ Ejemplo de la jurisprudencia francesa (cfr. JOSSERAND, ob. cit., t. II, núm. 449). También ha decidido esta jurisprudencia que un cazador herido por una bala que proviene de varios tiros hechos simultáneamente por otros cazadores, no puede exigir indemnización si no establece de qué fusil provino la bala (cfr. LALOU, ob. cit., núm. 254).

objetiva o por riesgo; y **que daños que no puedan imputarse a un acto o hecho no generan la obligación de repararlos.** (...)” (Resaltado fuera de texto).

Así, por no existir ningún nexo de causalidad entre el pretendido daño que se alega sufrió la parte demandante con la conducta del Fondo Adaptación no es posible deducir y mucho menos imputar responsabilidad alguna a su cargo. Menos aun cuando no se aportó por parte del demandante ninguna prueba de la que pueda inferirse responsabilidad administrativa del Fondo Adaptación, con lo cual debe ser absuelto de la totalidad de las pretensiones planteadas en esta demanda.

Para abundar en razones, vale la pena citar la decisión del Tribunal Administrativo de Bolívar en la Acción de Grupo radicada bajo el No. 130012333000-2018-00529-00, donde resolvió en primera instancia **“NEGAR las pretensiones de la demanda, de conformidad a lo señalado en la parte motiva de este proveído”**. Es del caso anotar que esta acción de grupo resuelta en primera instancia y pendiente de fallo de segunda tuvo como sustento los siguientes hechos:

“1.1. Desplazamiento laboral del gremio de calafateros, constructores de Botes de madera, hierro y fibra de vidrio. Y EN CONTEXTO.

1.2. Desplazamiento laboral del gremio de transportadores fluviales en modalidad moto canoa del puerto Yatí.

1.3 Desplazamiento laboral del gremio de embarque y desembarque de semovientes en el puerto de Yatí.

1.4 Desplazamiento laboral del gremio de Braceros coteros de Yatí.

1.5 Reducción de tierra en ÁREAS PRODUCTIVAS AGRÍCOLAS CAMPESINAS.”

De hecho, en la página 16 del fallo de primera instancia, el despacho del magistrado José Rafael Guerrero Leal del Tribunal Administrativo de Bolívar dispuso como problema jurídico a resolver:

“La Sala encuentra que el problema jurídico se concreta en el siguiente cuestionamiento:

¿Procede endilgar responsabilidad patrimonial del Estado y del CONSORCIO YATÍ, como consecuencia del daño antijurídico alegado por los demandantes con ocasión de la construcción del puente de interconexión Yatí – Bodega?

5.5. TESIS DE LA SALA.

La Sala sustentará que, de conformidad con lo expuesto en el marco normativo y jurisprudencial, no le asiste razón a los demandantes al pretender la declaratoria de responsabilidad del Estado y del Consorcio Nacional Yatí, por los perjuicios acaecidos como consecuencia de la construcción del puente de Interconexión vial Yatí – Bodega; toda vez que, del material probatorio allegado al proceso no se logró demostrar el daño antijurídico alegado.”
(...)

“En ese orden, se procederá a estudiar cada uno de los elementos que configuran la responsabilidad del Estado, a fin de determinar la exoneración o existencia en el presente caso.

5.7.2.1. Del daño alegado por la parte actora.

Revisado el libelo introductorio, se observa que la parte actora persigue una reparación patrimonial con el argumento de que la construcción del puente de interconexión vial Yatí – Bodega, eliminó su fuente de trabajo como era la construcción de embarcaciones, el transporte fluvial de modalidad de moto canoas, entre otras actividades relacionadas.

Teniendo en cuenta el marco normativo y jurisprudencial expuesto, la Sala considera que en el sub iudice no se encuentra demostrado el daño antijurídico sufrido por los integrantes del grupo, tal como se expone a continuación.

Como quedó visto en líneas atrás, dentro de los elementos del daño se encuentra la certeza, la cual hace relación a la evidencia y seguridad de su existencia independientemente de que sea presente o futura, mientras que la eventualidad precisamente se opone a este elemento. Es decir, en palabras del Consejo de Estado, el daño es incierto:

“(…) “cuando hipotéticamente puede existir, pero depende de circunstancias de remota realización que pueden suceder o no”³⁰ y por lo tanto, no puede considerarse a los efectos de la responsabilidad extracontractual. Y la concreción del daño se dirige a que el bien que se destruye, deteriora o modifica se precisa finalmente en la determinación o cuantificación del monto indemnizable”³¹.

En el caso sub examine, no obran pruebas que demuestren que en efecto los demandantes hayan perdido definitivamente su fuente de trabajo, no existe certeza si en definitiva con la existencia del puente en comento, se eliminó el transporte fluvial, dado que los testimonios recaudados señalaron que las dos modalidades de transporte son viables, además que aún existen puntos geográficos a los que solo se puede arribar por medio fluvial y que por tanto no son excluyentes en su existencia, además que no obra prueba alguna en el sentido que esa actividad haya desaparecido. Incluso se evidencia que la Cooperativa sigue vigente; de manera que ello sería un indicio en el sentido que aún cuenta con asociados o miembros que se dedican a construir naves.

Así mismo, se tiene que la obra de construcción vial concluyó en el año 2020, lo que permite inferir que, al momento de la demanda, el medio de transporte en la zona aún era el fluvial.

De otra parte, se insiste en que lo perseguido por los demandantes, es el resarcimiento de su aminoración patrimonial como consecuencia de la terminación del transporte fluvial, o por lo menos de su menor demanda; sin embargo, no existen pruebas de esa disminución patrimonial, pruebas contables, ingresos antes y después de la construcción del puente, elementos estos que establezcan el daño. No muestran el descenso de sus ingresos derivados de la actividad económica que los actores desarrollaban, y con los cuales se pueda verificar su trayectoria así como su disminución mensual en ingresos o demanda en cuanto a su actividad; por lo que en principio desconoce la Sala cuánto les representaba su actividad económica antes y durante del tiempo de los trabajos públicos, ya que eso no se acreditó por parte de los demandantes. De modo que pueda la Sala corroborar que con la ejecución de las obras en comento su modo de vida se haya visto afectada; pues contrario a lo alegado, se observó que los testigos señalaron que desde el principio se contempló la coexistencia del transporte fluvial y terrestre, y que incluso durante el desarrollo de la obra, se demandaron los servicios de ese gremio.

Ya solo lo anteriormente esbozado, bastaría para denegar las pretensiones; no obstante, además la Sala debe señalar, que el transporte fluvial es catalogado como servicio público esencial, y como tal debe cumplir una seria regulación para su ejercicio, de manera que para su sola prestación se debe estar habilitado por la autoridad competente, lo anterior de acuerdo al artículo 11 de la Ley 336 de 1996³²; sin embargo, no obran pruebas en el plenario sobre ese aspecto, es decir, no existe certeza con relación a si la actividad de transporte desarrollada allí esté habilitada legalmente.

Del estudio realizado a la Licencia Ambiental otorgada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA, se evidencia en la Ficha No. 8 denominada “Compensación Social por el proyecto vial Yatí – La Bodega”, establece que para controlar el impacto que sobre las actividades económicas genere el proyecto, se contempló un acompañamiento a las unidades sociales productivas que se verían afectadas por el proyecto, de las actividades relacionadas con la dinámica fluvial de los puertos, es decir, conductores de chalupa y/o lancha, transportadores fluviales, moto taxistas, taxistas, comerciantes aledaños, vendedores ubicados en los puertos, entre otros.

Por lo anterior, se consideró que resultaba necesario incluir dentro de las acciones establecidas las de asesoría y acompañamiento a estas unidades sociales productivas, mediante las cuales se formularían y evaluarían diferentes alternativas productivas, con la finalidad de que la generación de ingresos de dichas unidades sociales no se viera afectada con la realización del proyecto.

(...)

Por lo tanto, insiste la Sala en que el daño alegado por la Corporación Construflyua es incierto, cuando señala que nunca fueron notificados o nunca fueron llamados para hacer parte de dichas mesas de trabajo, dado que como se encuentra demostrado en el plenario, la firma contratista convocó a la comunidad del área de influencia directa del proyecto, debido a que serían éstos los más impactados, con la finalidad de establecer estrategias para que ellos formularan actividades económicas que más tarde pudieran desarrollar para así garantizar una fuente de ingreso. Huelga destacar, que la obra en comento, fue una situación de conocimiento público, y más para ellos quienes según aseguran, hacían parte de la denominada “Área de Influencia Directa” del proyecto.

*Con respecto a la indemnización solicitada por los demandantes, es importante aclarar que en la Licencia Ambiental No. 0837 de 2014, más exactamente en la ficha No. 8 mencionada precedentemente, establece como obligación las actividades de **asesoría y acompañamiento** a las unidades sociales productivas para la formulación de proyectos productivos, más no se encuentra contemplado el pago de una compensación o indemnización a estas unidades sociales productivas.*

(...)

En ese orden de ideas, el Estado brindó los medios para que los habitantes de la zona, logran adaptarse a la nueva situación, solo que Construflyua quiso alejarse de ese proceso.

Así las cosas, de conformidad con el material probatorio allegado al expediente y las demás pruebas recopiladas en el desarrollo del proceso, ésta Colegiatura concluye que no es posible acceder a la indemnización solicitada en el libelo y que pretenden reclamar los miembros de la Corporación Construflyua con ocasión de la construcción del puente de interconexión vial Yatí – La Bodega; toda vez que, como quedó expuesto a lo largo de este proveído, no existe certeza en la existencia de un daño antijurídico causado a los actores que permita determinar que efectivamente la Corporación ha resultado afectada con la ejecución de la obra en comento.”

De otra parte, de llegar a existir algún juicio de reproche imputable al contratista que ejecutaba la obra, en virtud de la cláusula de indemnidad prevista en el Contrato de obra N° 127 de 2015, el llamado a atender esta reclamación no sería el Fondo Adaptación sino el contratista Consorcio Nacional Yatí, en tanto ésta cláusula comporta la indemnidad o exoneración de responsabilidad de la entidad estatal por los daños que con ocasión de la ejecución de las obras previstas en el contrato el Contratista o sus subcontratistas causen o puedan causar a terceras personas. Sumado este hecho a la obligación del contratista de constituir una póliza de seguros que ampare el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato y para amparar su responsabilidad extracontractual y la de sus subcontratistas, en tanto como ejecutores directos de las obras tienen la obligación de actuar con la diligencia y cuidado, adoptando las medidas necesarias para adelantar las labores encomendadas con el contrato procurando mitigar al máximo los riesgos relacionados con la actividad a ejecutar, razón por la que se procederá a llamarlos en Garantía en escrito separado.

3. EXIMIENTE DE RESPONSABILIDAD DEL FONDO ADAPTACIÓN POR CAUSA EXTRAÑA - HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE LA VÍCTIMA -

Se prefiere denominar esta excepción más como hecho de la víctima que como culpa de la víctima, teniendo en cuenta el carácter objetivo de la causa exclusiva y determinante del obrar de los miembros

de la Cooperativa Integral de Transportes de Magangué, COOTRAIMAG, en la producción del daño que alegan les causo la construcción de esta obra pública, como se pasa a explicar a continuación.

Tanto la doctrina como la jurisprudencia han manifestado que el demandado en un juicio de responsabilidad tiene la posibilidad de defenderse atacando cualquiera de los elementos de la responsabilidad extracontractual. En este sentido, bien puede plantear su defensa respecto al daño, la imputación o el nexo causal, según el régimen de responsabilidad aplicable al caso concreto. Para el régimen subjetivo de falla del servicio es carga del demandante probarla, en tanto el artículo 167 del Código General del Proceso: *“Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.”*, de modo que el Estado puede exonerarse demostrando su ausencia, la inexistencia del nexo causal o la causa extraña. Esta última causal impide imputar determinado daño a una persona, haciendo improcedente, en consecuencia, la declaratoria de responsabilidad.

Si bien es cierto que en este caso no existe daño cierto y probado, no lo es menos que los supuestos perjuicios futuros que se alegan configuran una causa extraña que exonera a mi representada de cualquier responsabilidad en tanto el hecho generador del presunto daño futuro, que se generará al decir de los demandantes cuando se ponga en funcionamiento el puente no se derivó de una falla del servicio –“daño especial”- sino de un hecho atribuible, única y exclusivamente a la parte demandante, el cual, como causa extraña a la administración, claramente impide realizar en forma válida un juicio de imputación al Fondo Adaptación dada la ostensible inexistencia de un daño atribuible a su responsabilidad y, por ende, de un nexo causal.

Ahora bien, para sustentar la configuración de esta excepción resulta pertinente citar algunos apartes del fallo proferido el 14 de junio de 2001¹² por el Consejo de Estado donde se señaló:

*“A partir de la expedición de la nueva Constitución Política, todo debate sobre la responsabilidad del Estado debe resolverse con fundamento en lo dispuesto en el artículo 90 de la misma, según el cual éste responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos causados por la acción u omisión de las autoridades públicas, que les sean imputables. **Debe establecerse, entonces, en cada caso si existen los elementos previstos en esta disposición para que surja la responsabilidad.**”*

*“Sin embargo, reflexiones similares a las realizadas para justificar la teoría de la responsabilidad por el riesgo excepcional permiten afirmar, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 90 de la Constitución Política de 1991, que el régimen aplicable en caso de daño causado mediante actividades o cosas que exponen a los administrados a un riesgo grave y anormal, sigue siendo de carácter adjetivo. (...) .
(...)”*

*Al respecto resulta pertinente señalar que el mandato que impone la Carta Política en el artículo 2° inciso 2°, en el sentido de determinar que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades “... **debe entenderse dentro de lo que normalmente se le puede exigir a la administración en el cumplimiento de sus obligaciones o dentro de lo que razonablemente se espera que hubiese sido su actuación o intervención acorde con las circunstancias tales como disposición del personal, medios a su alcance, capacidad de maniobra etc., para atender eficazmente la prestación del servicio que en un momento dado se requiera.”**”*

***Es que las obligaciones que están a cargo del Estado y por lo tanto la falla del servicio que constituye su transgresión-, han de mirarse en concreto frente al caso particular que se juzga, teniendo en consideración las circunstancias que rodearon la producción del daño que se reclama, su mayor o menor previsibilidad y los medios de que disponían las autoridades para contrarrestarlo.** En ese sentido consultar, por ejemplo, Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencias del 23 de abril de 2008, Exp. 16.205 y del 23 de abril de 2009, Exp. 17.187, entre muchas otras.*

¹² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso administrativo, Sección Tercera, sentencia del 14 de junio de 2001, expediente 12.696, C. P. Alier Hernández Enriquez. Posición jurisprudencial reiterada en sentencia del 23 de abril del 2008, expediente 16.235.

En este caso, la entidad demandada y las llamadas en garantía alegaron como eximente de responsabilidad la culpa exclusiva de la víctima. **Advierte la Sala que el hecho de la víctima, como causal extraña y exclusiva, impone probar que se trató de un acontecimiento que era imprevisible e irresistible para la Administración.** De no ser así, de tratarse de un hecho o acto previsible o resistible para la entidad, se revela una falla del servicio en el entendido de que dicha entidad teniendo un deber legal, no previno o resistió el suceso, pues como lo advierte la doctrina **"sólo cuando el acontecimiento sobrenado ha constituido un obstáculo insuperable para la ejecución de la obligación, deja la inejecución de comprometer la responsabilidad del deudor¹³."** (Resaltado fuera de texto).

Por su parte, la Sección Tercera del Consejo de Estado, en sentencia del 13 de abril del 2011 (Subsección B, Expediente 20.441), declaró que una entidad estatal no estaba obligada a reparar los perjuicios causados a los familiares de un peatón que falleció atropellado por un vehículo oficial, porque, aunque el agente estatal que lo conducía "presentaba algún grado de embriaguez" (67 grados), la víctima, en vez de utilizar un puente peatonal, atravesó la vía imprudentemente en un estado de embriaguez mucho más alto (266 grados). **De esta manera el Consejo de Estado acogió una modificación jurisprudencial relativa a la exigencia de imprevisibilidad e irresistibilidad del hecho de la víctima como causal de exoneración de responsabilidad, aún en los regímenes de responsabilidad objetiva, y sostuvo que:**

"... no se requiere, para configurar la culpa exclusiva de la víctima, que el presunto responsable acredite que la conducta de aquélla fue imprevisible e irresistible, sino que lo relevante es acreditar que el comportamiento de la persona lesionada o afectada fue decisivo, determinante y exclusivo".

Bajo esta premisa, **el estudio de esta causal de exoneración se hace a partir de la gravedad de la culpa de la víctima, en vez de hacerse a partir de la influencia causal de su conducta en la producción del daño,** y se concluye:

"... (La víctima) asumió las consecuencias de su actuación al atravesar una vía por un sitio diferente al establecido para ello -puente peatonal-, no respetar las señales de tránsito y no verificar los riesgos existentes al efectuar el cruce por un lugar indebido. En consecuencia, el peatón se sometió a los efectos que su actuar imprudente conllevó..."

Esta jurisprudencia es un precedente establecido en diversos pronunciamientos de la misma Sección Tercera del Consejo de Estado, entre ellas las sentencias del 13 de agosto de 2008, exp. 17042, y del 15 de octubre de 2008, exp. 18.586, M.P. Enrique Gil Botero, donde se puntualizó:

"Ahora bien, en relación con la culpa exclusiva de la víctima como causal eximente de responsabilidad, es importante definir el contenido y alcance de la misma, con miras a establecer qué elementos y características deben estar acreditados a efectos de que se rompa el nexo de imputación con el Estado de manera total o parcial. Lo anterior, toda vez que en materia de responsabilidad de la administración pública derivada de redes eléctricas la víctima puede tener, en un gran número de casos, una participación en los hechos productores del resultado, condición que debe ser valorada para efectos de configurar y delimitar la circunstancia exonerativa.

"Desde la perspectiva general, es claro que el hecho de la víctima a efectos de que sea valorado como causal eximente de responsabilidad no necesariamente debe revestir, en relación con el demandado, las condiciones de irresistibilidad e imprevisibilidad de la fuerza mayor, como quiera que no existe disposición jurídica que radique en cabeza del tercero a quien se le imputa del daño la obligación de precaver los hechos de la víctima y, más aún, de evitarlos.

"En efecto, el demandado sólo se encuentra obligado a evitar los daños padecidos por la víctima en aquellos eventos en que se encuentre en posición de garante frente a aquélla, casos en los cuales, a efectos de enervar la acción indemnizatoria debe acreditar la imprevisibilidad e irresistibilidad de la conducta que origina el daño, con miras a exonerarse de la responsabilidad que se le endilga. A

¹³ Luis Jossierand, Derecho Civil, Tomo II, Vol. I; Ed. Bosh y cia., Buenos Aires, 1950, pág. 341.

contrario sensu, **en las demás circunstancias, el demandado se libera si logra acreditar que fue la consecuencia del comportamiento de la propia persona que sufrió el daño.**"

(...)

"Lo anterior no quiere significar en modo alguno, que el hecho de la víctima en ocasiones pueda ser total o parcial, en cuanto se refiere a la materialización del resultado dañoso, motivo por el cual será el juez quien en cada caso concreto el que valorará el curso o cursos causales existentes, para determinar la imputación fáctica del daño antijurídico, lo que permitirá establecer si operó una causa única o si existió una concausa, situación está en la que habrá que fijar proporcionalmente, según el grado de participación de cada sujeto, el monto del perjuicio padecido.

"Ahora bien, **no significa lo anterior que toda conducta de la víctima tenga la suficiente dimensión o entidad para excluir o enervar la imputación frente al presunto responsable; el comportamiento de aquella para poder operar como causal exonerativa de responsabilidad debe ostentar una magnitud, de tal forma que sea evidente que su comportamiento fue el que influyó, de manera decisiva, en la generación del daño.**

"En síntesis, no se requiere para configurar la culpa exclusiva de la víctima que el presunto responsable acredite que la conducta de aquella fue imprevisible e irresistible, sino que lo relevante es acreditar que el comportamiento de la persona lesionada o afectada fue decisivo, determinante y exclusivo en la producción del daño; incluso, una participación parcial de la víctima en los hechos en modo alguno determina la producción del daño, sino que podría de manera eventual conducir a estructurar una concausa y, por lo tanto, a reconocer una proporcionalidad en la materialización del mismo y en su reparación.

"Así las cosas, si la culpa de la víctima es causa parcial (concausa) en la producción del daño, esta circunstancia puede constituir un factor de graduación del perjuicio, todo lo cual dependerá del grado de participación de la propia persona afectada en la concreción de los hechos que son objeto de análisis."

Con esta jurisprudencia se dejó en claro que la irresistibilidad y la imprevisibilidad son elementos necesarios para que haya fuerza mayor, más no para que el hecho o culpa de la víctima sea una causa liberatoria de responsabilidad, pues **desde el momento mismo en que el hecho no es imputable al demandado eso basta para exonerarlo, en tanto no es dable obligarlo a precaverse contra los hechos o actuaciones imprevisibles de la víctima.** Por lo que, en tratándose de la culpa exclusiva de la víctima y del hecho del tercero, no se requerirá constatar que los mismos devengan en irresistibles e imprevisibles para el demandado, sino que éste último no haya incidido decisivamente en la producción de los hechos. Así las cosas, lo relevante es acreditar que el comportamiento de la persona lesionada o afectada (culpa de la víctima) fue decisivo, determinante y exclusivo en la producción del daño.

Descendiendo al caso concreto se tiene que, tal y como se explicó en el acápite de aclaración preliminar, esta excepción está llamada a prosperar en este caso por dos razones. En primer lugar, por cuanto el presunto daño cuya reparación se demanda, según el relato fáctico y las pruebas arrojadas con la demanda tiene como causa única, exclusiva y determinante la propia actuación de las víctimas, en tanto del informe presentado por el sector transporte se tiene que:

"En el marco de la licencia ambiental 0837 de 2014 se contempló, para el alcance de las metas y los indicadores sociales el desarrollo de nueve (9) fichas del componente socio - económico, dentro de las cuales se establecieron acciones que estaban dirigidas a minimizar «los impactos que generaría la construcción del proyecto sobre la población del área de influencia directa, en especial, se determinó para las unidades sociales productivas que se verían afectadas por la ejecución del proyecto teniendo en cuenta lo señalado en el estudio y lo verificado en visita de campo donde verifiqué la importancia que reviste en términos de generación de ingresos las actividades relacionadas con la dinámica fluvial de los puertos (Conductores de chalupa y/o lancha, transportadores fluviales, Moto Taxistas, comerciantes aledaños, vendedores ubicados en los puertos, entre otros); en este sentido es importante que dentro de las acciones establecidas en la ficha se incluya la de asesoría y acompañamiento a estas unidades sociales productivas, mediante las cuales se formulen y evalúen diferentes alternativas productivas, a

fin de que la generación de ingresos de estas unidades sociales no se vea afectada», es así como el contratista de obra Consorcio Nacional Yatí en calidad de titular de la licencia ambiental incorpora en la Ficha nro.4 del Plan de Manejo Ambiental PMA denominada: «MANEJO Y APOYO A LA CAPACIDAD DE GESTIÓN INSTITUCIONAL» las actividades tendientes a cubrir la obligación de: «Asesoría y Acompañamiento a las unidades sociales productivas, mediante las cuales se formulen y evalúen diferentes alternativas productivas, a fin de que la generación de ingresos de estas unidades sociales no se vean afectadas».

Es claro entonces que, el alcance de esta obligación comprendía el acompañamiento y asesoría en la identificación y formulación de alternativas productivas para los gremios que derivan su sustento de la dinámica del puerto de la Bodega, con el fin que el ingreso no se viera afectado, una vez, la obra entrará en operación.

*Como se evidencia, dicho acompañamiento y asesoría **NO CONTEMPLÓ** la inclusión y/o la entrega de recursos económicos, así como tampoco, se estableció en la licencia ambiental la obligación de implementación de las iniciativas identificadas.*

El contratista Consorcio Nacional Yatí, durante la ejecución del Contrato, cumplió al 100% esta actividad, como bien se evidencia en los siete (7) Informes de Cumplimiento Ambiental - ICA presentados ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), quien es la encargada de realizar el respectivo seguimiento.

En este sentido, cabe anotar, que la Contraloría General de la República - CGR en atención a las quejas y denuncias que al respecto se presentaron ante este ente de control, los miembros de las Unidades Sociales Productivas en adelante USP's y terceros, en su Informe de Auditoría Financiera, Fondo Adaptación 2018, CGR-CDSIFTCEDR N°028 Junio de 2019 certifica el cumplimiento de lo enunciado en los siguientes términos:

«[...]

*De acuerdo con lo estipulado en la Licencia Ambiental 0837 de 2014, específicamente el numeral 7.1.3 Consideraciones del Plan de Manejo Ambiental del medio socioeconómico - MS-PGS Ficha 8 - Compensación Social por el proyecto vial Yatí - La Bodega, se cumplió con lo estipulado en esta norma, lo que quedó demostrado en el marco del contrato celebrado entre la firma AECOM y el Consorcio Nacional Yatí, cuyo alcance fue de asesoría y acompañamiento a las comunidades organizadas de influencia del proyecto, con la identificación y formulación de iniciativas productivas y en los soportes de la ejecución del mismo, **donde se observaron que éstas, fueron elegidas voluntariamente y por votación democrática y que se realizaron diferentes actividades y mesas de trabajo entre julio de 2017 a marzo de 2018, con cada una de las asociaciones para el logro de dicho objetivo, buscando así mismo, su fortalecimiento organizacional.***

Con lo anterior, se ratifica que el proceso que se llevó a cabo con cada una de las asociaciones, en el marco de la licencia ambiental y que ésta, no contempla en sí misma, ningún tipo de compensación o indemnización económica específica, salvo para los predios afectados en los tramos de las vías intervenidas directamente.

Consecuente con lo anteriormente analizado, se sugiere el archivo de la presente»

Negríta y Subrayado fuera de texto.

[...]]».

Es por lo anterior, que una vez cumplida a cabalidad la etapa de asesoría y acompañamiento por parte del contratista a las Unidades Sociales Productivas - USP en la formulación de iniciativas o alternativas productivas; el Fondo Adaptación, desde el año 2017, trabajó constantemente en:

- *Garantizar la continuidad del apoyo a las iniciativas formuladas, logrando que a través de la CAF – Banco de Desarrollo para América Latina, las mismas fueran ajustadas y/o reformuladas; esta asesoría finalizó en febrero del año 2020.*
- *Gestionar posibles fuentes de financiación para los procesos de implementación.*

Gracias al acompañamiento que el Fondo Adaptación realizó a las Unidades Sociales Productivas, con el fin de que sus iniciativas fueran técnica y administrativamente viables, a hoy se cuenta con las iniciativas productivas y sus respectivos modelos financieros de las siguientes Unidades Sociales Productivas:

- *ACOMYATI, EAT (Empresa Asociativa de Trabajo), ASOQUIPAMAG, ASOVEBO, ASOGAPUB, COTEROS Y BRAZeros DEL PUERTO DE LA BODEGA, ASOPISCIBOL, ASOLACARPBO, COOPESTRAM, SOTRANSCIC, ASOCICUCO, ASOYATI, ASOMOTOCICUCO.*

Así mismo, con base en los resultados de la Consultoría de la CAF, en diciembre de 2019 y enero de 2020, el Fondo Adaptación hizo acercamiento con la Agencia de Desarrollo Rural y firmó en febrero de 2020 el “Memorando de Entendimiento”, a través del cual dicha Agencia, evaluaría cada uno de los proyectos productivos reformulados por la CAF.

De igual manera, cabe resaltar que el Fondo continuó con el acompañamiento y con el compromiso de ejecutar infraestructura adaptada al cambio climático, honrando todos sus compromisos y obligaciones que se encuentran enmarcadas dentro de su alcance misional y por ello deja constancia de que, desde agosto de 2017, lideró un total de casi 50 reuniones con delegados de las Unidades Sociales Productivas en las cuales la mayoría de los Representantes Legales de las USP han asistido, todas estas reuniones fueron realizadas en los municipios de Magangué, Cícucú y Mompox; en la ciudad de Bogotá, además se hicieron reuniones virtuales debido a la problemática de Salud Pública por la que ha atravesado el país y el mundo a causa de la pandemia por Covid 19.

Es de anotar que no solo el Fondo Adaptación realizó gestiones con la Agencia de Desarrollo Rural en la consecución de los recursos económicos, sino también ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público solicitando los recursos económicos Vigencia 2022 para la implementación de los proyectos productivos; comprometido con su misión, no solo de desarrollar infraestructura adaptada al cambio climático, también buscando reactivar económicamente a las poblaciones más vulnerables, favorecer su desarrollo y contribuir a dinamizar a corto plazo las actividades socioeconómicas, en este caso, de los integrantes de las Unidades Sociales Productivas tales como: comerciantes, lancharos, coteros, mototaxistas y transportadores.

La infraestructura fue entregada, el 30 de marzo de 2020, al Instituto Nacional de Vías -INVIAS- para su puesta en operación y, en aras de garantizar la continuidad en el transporte de carga, pasajeros y vehículos de emergencias con el fin de movilizar productos para el abastecimiento de la canasta familiar en las diferentes regiones del país, medicamentos e insumos y equipos de protección del sistema de salud, la circulación de ambulancias y personal médico, así como aquellos que por sus funciones o fuerza mayor o caso fortuito se requirieron durante el periodo de aislamiento decretado y con el fin de cumplir lo determinado en el Decreto 457 de 2020, y en consonancia con el derecho a la libre circulación. El Contratista de obra, Consorcio Nacional Yatí, fue riguroso en el cumplimiento de las exigencias legales y de los requerimientos exigidos en la licencia expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) N° 0837 del año 2014.

(...)

Resulta pertinente traer a colación, el concepto que al respecto emitió la Contraloría General de la República - CGR, en atención a las quejas y denuncias que al respecto del proceso presentaron los miembros de las Unidades Sociales Productivas en adelante USP's y terceros, este ente de control en su Informe de Auditoría Financiera, Fondo Adaptación 2018, CGR-CDSIFTCEDR N°028 junio de 2019 certifica el cumplimiento de lo enunciado, así:

«(...)

Por todo lo anterior, se concluye que de acuerdo con lo estipulado en la Licencia Ambiental 0837 de 2014, específicamente el numeral 7.1.3 Consideraciones del Plan de Manejo Ambiental del medio socioeconómico -MS-PGS Ficha 8 -Compensación Social por el proyecto vial Yatí -La Bodega, se cumplió con lo estipulado en esta norma, lo que quedó demostrado en el marco del contrato celebrado entre la firma AECOM y el Consorcio Nacional Yatí, cuyo alcance fue de asesoría y acompañamiento a las comunidades organizadas de influencia del proyecto, con la identificación y formulación de iniciativas productivas y en los soportes de la ejecución del mismo, **donde se observaron que éstas, fueron elegidas voluntariamente y por votación democrática y que se realizaron diferentes actividades y mesas de trabajo entre julio de 2017 a marzo de 2018, con cada una de las asociaciones para el logro de dicho objetivo, buscando así mismo, su fortalecimiento organizacional.**

Con lo anterior, se ratifica que el proceso que se llevó a cabo con cada una de las asociaciones, en el marco de la licencia ambiental y que ésta, no contempla en sí misma, ningún tipo de compensación o indemnización económica específica, salvo para los predios afectados en los tramos de las vías intervenidas directamente.

Consecuente con lo anteriormente analizado, se sugiere el archivo de la presente actuación por haber finalizado su evaluación y por consiguiente producir la respuesta al denunciante.” *Negrita y Subrayado fuera de texto.*

Ahora bien, Fruto del acompañamiento, en su momento AECOM definió un proyecto productivo de tipo ganadero y fue aprobado por la Cooperativa Integral de Transporte de Magangué - COOTRAIMAG - tal como se evidencia en el acta de recibo de proyecto suscrita el 30 de noviembre de 2017 por los miembros de la organización de la Cooperativa, la cual a su tenor literal reza:

«(...)

Nosotros los abajo firmantes miembros de la organización denominada COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ “COOTRAIMAG” manifestamos que:

4. **Hemos sido partícipes del proceso de asesoría y acompañamiento brindado por el Consorcio Nacional de Yatí a través de su firma contratista AECOM Technical Services, el cual se desarrolló atendiendo criterios de participación y democracia.**
5. Hemos identificado la iniciativa productiva construyendo colectivamente el proyecto “INICIATIVA PRODUCTIVA PARA LA GESTION DE RECURSOS EN LA IMPLEMENTACION DE UNA EMPRESA GANADERA DE DOBLE PROPOSITO CON 210 BOVINOS PARA LA COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ “COOTRAIMAG”, MUNICIPIO DE MAGANGUE - DEPARTAMENTO DE BOLIVAR”
6. Manifestamos que en la fecha de suscripción de la presente acta **hemos recibido a entera satisfacción el proyecto “ INICIATIVA PRODUCTIVA PARA LA GESTION DE RECURSOS EN LA IMPLEMENTACION DE UNA EMPRESA GANADERA DE DOBLE PROPOSITO CON 210 BOVINOS PARA LA COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ “COOTRAIMG”, MUNICIPIO DE MAGANGUE - DEPARTAMENTO DE BOLIVAR ”** (Énfasis añadido)

(...))»

Posteriormente según lo informado por AECOM en el capítulo 1. avance en la implementación del plan de fortalecimiento por cada empresa del entregable no.3 informe por unidad social productiva de su evolución organizacional:

«(...)

Entregable No. 3. INFORME POR UNIDAD SOCIAL PRODUCTIVA DE SU EVOLUCION ORGANIZACIONAL

(...)

1. AVANCE EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE FORTALECIMIENTO POR CADA EMPRESA

...(…)...

Los tres (3) planes restantes se construyeron, pero no fueron socializados debido a que estas organizaciones presentaron un distanciamiento del proceso no siendo partícipes de algunas actividades desarrolladas dentro del mismo, además, estas organizaciones presentan un estado de desarrollo avanzado, el plan construido estuvo acorde a las sugerencias obtenidas del taller de valoración del estado organizacional, estas organizaciones son:

1	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ "COOTRAIMAG"
2	COOPERATIVA MULTIACTIVA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE MAGANGUÉ "COOMULTRAMAG"
3	LA PIRAGUA EAT

(...))»

Es así como el Fondo Adaptación resulta absolutamente ajeno a la situación fáctica causal, pues, como quedó dicho, fueron los propios demandantes quienes se marginaron de participar de los **“programas realizados por el contratista en el desarrollo del Plan de Manejo Ambiental del proyecto y en el marco de la Licencia Ambiental en su dimensión Social.”** De donde se colige que fue ese obrar o comportamiento exclusivamente imputable a ellos la causa única, decisiva y determinante del daño que alegan, en tanto fue COOTRAIMAG quienes decidieron marginarse y no participar en las diferentes reuniones conjuntas que se realizaron con todas las agremiaciones fluviales del área de influencia directa del proyecto y, por consiguiente, no se hicieron partícipes en el proceso de asesoría y acompañamiento para la formulación de proyectos productivos a la luz de lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental del proyecto como se ha explicado ampliamente en precedencia.

Adicionalmente, se debe reiterar que: **“dicho acompañamiento y asesoría NO CONTEMPLA la inclusión y/o la entrega de recursos económicos, así como tampoco, se establece en la Licencia Ambiental la obligación de implementación de las iniciativas identificadas.”**

Quiere decir lo anterior que en presente no se configura este elemento formal de la responsabilidad extracontractual a consecuencia del obrar legítimo del Estado, que sumado a la no acreditación de la existencia de un daño real y cierto, o de la afectación a un derecho que sufra lesión, detrimento o menoscabo sin que su titular tenga el deber jurídico de soportarlo configuran los elementos de esta excepción, al configurarse esta causa liberatoria o exoneratoria de responsabilidad, pues no cabe duda que el hecho de las propias víctimas es el que **influyó de manera decisiva y determinante en la generación del supuesto daño futuro cuya reparación ahora se demanda.**

Para finalizar, traigo a colación un parte del fallo del Consejo de Estado, Sección Tercera, del 19 de agosto de 2009, expediente 17957 (Ver en el mismo sentido, Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 18 de febrero de 2010, expediente 17179), donde sobre el hecho de la víctima como causal exonerativa de responsabilidad Estatal, puntualizó:

“Cabe precisar que en los eventos en los cuales la actuación de la víctima resulta ser la causa única, exclusiva o determinante del daño, carece de relevancia la valoración de su subjetividad. Si la causalidad constituye un aspecto objetivo, material de la responsabilidad, la labor del juez frente a un daño concreto debe limitarse a verificar si dicha conducta fue o no la causa eficiente del daño, sin que para ello importe establecer si al realizarla, su autor omitió el deber objetivo de cuidado que le era exigible, o si su intervención fue involuntaria. Por tal razón, resulta más preciso señalar que la causal de exoneración de responsabilidad del demandado es el hecho de la víctima y no su culpa.”

Ahora bien, se itera que conforme a precitada sentencia del 13 de abril del 2011 (Subsección B, Expediente 20.441) para el Consejo de Estado es claro que: **“... no se requiere, para configurar la culpa exclusiva de la víctima, que el presunto responsable acredite que la conducta de aquélla fue imprevisible e irresistible, sino que lo relevante es acreditar que el comportamiento de la persona lesionada o afectada fue decisivo, determinante y exclusivo”.**

En otras palabras, esta demanda carece de sustento fáctico y jurídico en tanto sólo habrá daño antijurídico cuando se verifique una modificación o alteración negativa, fáctica o material, respecto de un derecho, bien o interés legítimo que es personal y cierto frente a la persona que lo reclama, y que desde el punto de vista formal es antijurídico, en la medida que quien reclama la indemnización de perjuicios no está en la obligación de soportarlos porque la normativa no le impone esa carga, lo cual como quedó dicho no ocurrió en este caso.

4. EXCEPCIÓN GENÉRICA

De la manera más respetuosa y comedida solicito se decrete de oficio cualquier excepción que advierta el Honorable Magistrado, o que resulte probada dentro del proceso, conforme a lo dispuesto en la jurisprudencia aplicable al respecto, entre ellas la sentencia del 13 de febrero de 2013 en la que la Sección Tercera del Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Subsección A, con ponencia del Consejero Dr. Hernán Andrade Rincón, dentro del proceso Radicado 110010326000201100063 00, puntualizó:

“Respecto del imperativo que constituye para el juez –y desde luego para el árbitro- el reconocimiento de las excepciones que encuentre probadas, se ha pronunciado la jurisprudencia de la Sección, entre otras, mediante sentencia que se cita in extensum, dada la pertinencia para el caso del cual se ocupa la Sala en esta oportunidad:

*“En desarrollo de este principio, dispone el artículo 305 del Código de Procedimiento Civil que la sentencia deberá estar en consonancia con los hechos y las pretensiones aducidos en la demanda y en las demás oportunidades que ese código contempla, y con las excepciones que aparezcan probadas y hubieren sido alegadas, si así lo exige la ley. Complementariamente, el artículo 306 del mismo código prevé, en su inciso primero, que **cuando el juez halle probados los hechos que constituyen una excepción, deberá reconocerla oficiosamente en la sentencia, salvo las de prescripción, compensación y nulidad relativa, que deberán alegarse en la contestación de la demanda.***

“Por su parte, el Código Contencioso Administrativo, en su artículo 164, establece que, en la sentencia definitiva, se decidirá sobre las excepciones propuestas y sobre cualquiera otra que el fallador encuentre probada, y que el silencio del inferior no impedirá que el superior

estudie y decida todas las excepciones de fondo, propuestas o no, sin perjuicio de la reformatio in pejus.¹⁴

VI. PETICIONES

Teniendo en cuenta lo expuesto con anterioridad, se solicita al honorable Tribunal se sirva decretar las siguientes o similares declaraciones:

1. Declarar probada la excepción previa de caducidad de la acción y, en consecuencia, ordenar la terminación y archivo del proceso.
2. Declarar que en este caso no se configura un daño antijurídico imputable al Fondo Adaptación, en consecuencia, el FONDO ADAPTACIÓN no es responsable del daño cuya reparación directa se demanda por no existir relación de causalidad entre la culpa atribuible a mi poderdante y los perjuicios que manifiesta haber sufrido la demandante, con ocasión a la *“CONSTRUCCION DE LA INTERCONEXIÓN VIAL Yatí- BODEGA - DEPARTAMENTO DE Bolívar, e implementación o puesta en funcionamiento del mismo.”*
3. Como consecuencia de la anterior declaración, denegar la totalidad de las pretensiones y/o absolver de toda responsabilidad al FONDO ADAPTACIÓN, en tanto de las precisiones fácticas, jurídicas y probatorias realizadas en esta contestación se colige que no existe daño y menos aún responsabilidad alguna que sea imputable al accionar de mi representada con relación a las pretensiones reclamadas.
4. Condenar en costas y agencias en derecho a la parte demandante.

VII. LLAMAMIENTO EN GARANTIA

En caso de prosperar alguna de las pretensiones de la demanda, solicito se condene en primer lugar a las sociedades MINCIVIL S.A., con NIT 890.930.545-1; HB ESTRUCTURAS METÁLICAS S.A., con NIT 860.006.282-8; LATINCO S.A., con NIT 800.233.881-4 y CONCREARMANDO LTDA, con NIT 830.041.080-8, como integrantes del CONSORCIO NACIONAL YATI, así como a la Compañía aseguradora SEGUROS MUNDIAL, con NIT. 860.037.013-6, a pagar la condena impuesta a cargo del Fondo Adaptación hasta el límite del valor asegurado en las en las pólizas de cumplimiento del contrato y de responsabilidad civil extracontractual, respectivamente. Amparos que en favor del Fondo Adaptación constituyó el Consorcio Nacional Yati, en cumplimiento de la obligación establecida en la cláusula Décima del Contrato No. 127 de 2015.

El correspondiente Llamamiento en Garantía será aportado en escrito separado que se presentará junto con la presente contestación.

VIII. FUNDAMENTO DE DERECHO DEL LLAMAMIENTO

De conformidad con lo establecido en el artículo 225 del CPACA, 1899 del Código Civil, el artículo 64 de la ley 1564 de 2012 y demás normas concordantes, mediante escrito separado se procederá a **LLAMAR EN GARANTIA a los integrantes del Consorcio Nacional Yatí y a SEGUROS MUNDIAL, con NIT. 860.037.013-6.**

¹⁴ Original de la Sentencia en cita: *“Al respecto, el profesor Hernando Devis Echandía explica que la ausencia de limitaciones del juez contencioso administrativo para decidir sobre todas las excepciones que resulten probadas, propuestas o no, dejando a salvo la prohibición de reformatio in pejus, se explica porque los representantes del Estado no pueden renunciar a la prescripción, ni sanear la nulidad sustancial relativa, dado que ello equivaldría a disponer, sin las formalidades legales, de derechos sustanciales de las entidades públicas. Cfr., Compendio de derecho procesal. Teoría general del proceso, Tomo I, 13ª edición, Diké, Medellín, 1993, p. 243. Por su parte, el profesor Carlos Betancur Jaramillo expresa que la facultad oficiosa del juez, respecto de la declaración de las excepciones de fondo, no comprende el caso de la nulidad relativa, en virtud de lo dispuesto en los artículos 1743 del C.C. y 46 de la Ley 80 de 1993. Manifiesta, además, que aquella facultad “parte del supuesto que sea la entidad pública la parte demandada, porque, si lo fuere el particular, las reglas, tanto del código civil como las de procedimiento civil, conservan su vigencia a ese respecto. Cfr., Derecho procesal administrativo, Señal Editora, 5ª edición, Medellín, 1999, p. 319.”*

IX. PRUEBAS

Solicito se tengan, decreten, practiquen y tengan como tales las siguientes:

Documentales

1. Memorando I-2023-007075 del 06/07/2023, junto con sus respectivos anexos, con el que el Sector Transporte del Fondo Adaptación rinde concepto técnico frente a los hechos y pretensiones del presente medio de control y anexa como soporte de lo expuesto a lo largo de este escrito los siguientes documentos:
 - Auto 2274 del 23 de julio de 2012 expedido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.
 - Auto 3112 del 23 de octubre de 2012, determinante en la aprobación de la alternativa de diseño, valorada por la Autoridad Ambiental en la Licencia Ambiental – ANLA.
 - Resolución No 0837 del 25 de julio de 2014, Licencia Ambiental expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA.
 - Informe Ejecutivo del Proyecto de fortalecimiento de la capacidad de gestión institucional en el área de influencia socioeconómica del proyecto vial Yatí-Bodega a través de la planificación territorial, la participación ciudadana y la formulación de proyectos para la transformación productiva.
 - Foros de Auditorías visibles de socialización de Inicio de actividades.
 - Informe de Auditoría Financiera, Fondo Adaptación 2018, CGR-CDSIFTCEDR N°028 junio de 2019.
 - Actas de recibo de proyectos
 - Concepto favorable DNP Traslado Pptal Yati
 - Base de datos asociados USP
 - Entregable CNY retiro de la asociación.

Se encuentran en la siguiente carpeta enlace a Google Drive:
https://drive.google.com/drive/folders/1EVqeOwNmJxTWP6e2haGkwOjSI38Y8s5-?usp=drive_link

2. Decisión del Tribunal Administrativo de Bolívar en la Acción de Grupo radicada bajo el No. 130012333000-2018-00529-00, donde resolvió en primera instancia **“NEGAR las pretensiones de la demanda, de conformidad a lo señalado en la parte motiva de este proveído”**.

En cuanto al expediente administrativo, dada la extensión de los asuntos relacionados con la invitación abierta 001 de 2015, y del contrato 127 de 2015 se solicita consultar los expedientes administrativos virtuales respectivos, disponibles para consulta en los siguientes vínculos web:

Invitación Abierta 001 de 2015

https://sites.google.com/afondoadaptacion.gov.co/site_contratacion/invitacion-abierta-no-001-de-2015

Contrato 127 de 2015

<https://drive.google.com/file/d/0B2WZvCZ3QdYKM052Y3VhV2E0bE0/view>

Testimoniales

- **HELGA MARÍA RIVAS ARDILA**, en su condición de Subgerente de Gestión del Riesgo y Líder E.T Sector Transporte, o quien haga sus veces, quien puede ser contactada en el correo helgarivas@fondoadaptacion.gov.co y **GERARDO ANDRÉS TREJOS RAMIREZ**, en su condición de Líder E.T. de Reactivación Económica (E) del Fondo Adaptación o quien haga sus veces, quien puede ser contactado en el siguiente correo. gerardotrejos@fondoadaptacion.gov.co

- **ALEXANDRA MARÍA GREIDINGER RESTREPO** en su calidad de representante legal del Contratista de Obra – CONSORCIO NACIONAL YATI quien puede ser contactada en el correo agreidinger@mincivil.com, o quien haga sus veces y a **FRANCISCO JAVIER RODRÍGUEZ** en su calidad de representante de la Interventoría AYESA INGENIERÍA Y ARQUITECTURA SAU SUCURSAL COLOMBIA, o quien haga sus veces, quien puede ser contactado en los correos: kmparra@ayesa.com, jtorres@ayesa.com, bogota@ayesa.com.

Estos testimonios para que, entre otras, dentro de las competencias respectivas, precisen las condiciones, alcances y requisitos establecidos en el la postulación “Transversal Momposina. Construcción Puente de Yatí”; del Convenio Interadministrativo Marco No. 014 del 31 de mayo de 2012 suscrito entre el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y el FA con el objeto de aunar esfuerzos para el desarrollo y ejecución de los grandes proyectos y sitios críticos de la red vial nacional no concesionada afectados por el fenómeno de la Niña 2010 – 2011; del contrato No. 084 de 2013 cuyo objeto fue la elaboración de los estudios y diseños técnicos de detalle a nivel fase III, de la vía Yatí – La Bodega del K6+700 al K9+000 (Puente Roncador); del proceso de selección FA-IA-001-2015; del contrato de obra No 127 de 2015 cuyo objeto es la “Construcción de la interconexión vial Yatí – Bodega, en el departamento de Bolívar de conformidad con los Términos y Condiciones Contractuales (TCC) que dieron origen al contrato 127 de 2015, y, en especial para que expliquen las gestiones que conforme a la reglamentación aplicable se adelantaron a efecto de mitigar los impactos sociales y ambientales de dicho proyecto, en el marco de la Licencia Ambiental otorgada por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA – con la Resolución No 0837 del 25 de julio de 2014.

X. ANEXOS

Además de las pruebas documentales aportadas adjunto el Poder conferido la Secretaría General del Fondo Adaptación, junto con los documentos que acreditan la delegación para tales efectos.

XI. NOTIFICACIONES

El suscrito y el Fondo Adaptación las recibirán en la Secretaría de ese Despacho o en la Avenida Calle 26 #57-83 Torre 8 · Piso 8 de la ciudad de Bogotá D.C. o en los siguientes correos electrónicos: notificacionesjudiciales@fondoadaptacion.gov.co / defensajuridica@fondoadaptacion.gov.co

Del Honorable Tribunal, con todo respeto.



JUAN CARLOS HERNANDEZ AVILA

C.C. No. 1.067.927.655 de Montería

T.P. No. 285.739 del C.S.J.

Celular: 3017279864

Honorable

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR

MAGISTRADO PONENTE: LUÍS MIGUEL VILLALOBOS ÁLVAREZ

Email: desta02bol@notificacionesrj.gov.co

Cartagena - Bolívar

Medio de Control: Reparación Directa
Radicado: 13-001-23-33-000-2022-00476-00
Demandante: COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ - COOTRAIMAG.
Demandado: INVÍAS, Fondo Adaptación.

JUAN CARLOS HERNANDEZ AVILA, abogado, mayor de edad, con domicilio en Bogotá D.C., identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.067.927.655 de Montería y portador de la Tarjeta Profesional No. 285.739 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado especial del **FONDO ADAPTACIÓN**, conforme al poder debidamente otorgado que se adjunta, por medio del presente escrito procedo, dentro de la oportunidad procesal procedente, **a llamar en garantía dentro del proceso de la referencia a las sociedades MINCIVIL S.A., con NIT 890.930.545-1; HB ESTRUCTURAS METÁLICAS S.A., con NIT 860.006.282-8; LATINCO S.A., con NIT 800.233.881-4 y CONCREARMANDO LTDA con NIT 830.041.080-8, como integrantes del CONSORCIO NACIONAL YATI, así como a la Compañía SEGUROS MUNDIAL, con NIT. 860.037.013-6**, de conformidad con el artículo 225 de la Ley 1437 de 2011 y artículo 64 y siguientes de la Ley 1564 de 2012, para que en caso de salir condenado el Fondo Adaptación dentro del proceso de la referencia los integrantes de dicho consorcio y su aseguradora respondan por la reparación del perjuicio que tuviere que hacer la entidad que represento como resultado de la sentencia.

HECHOS

1.- EL FONDO ADAPTACION y EL CONSORCIO NACIONAL YATÍ, integrado por las sociedades MINCIVIL S.A., con NIT 890.930.545-1; HB ESTRUCTURAS METÁLICAS S.A., con NIT 860.006.282-8; LATINCO S.A., con NIT 800.233.881-4 y CONCREARMANDO LTDA con NIT 830.041.080-8, celebraron el Contrato No. 127 de 2015, donde el contratista se comprometió a desarrollar con total autonomía e independencia, por su cuenta y riesgo y bajo su exclusiva responsabilidad el objeto previsto en la cláusula primera del citado contrato, que establece:

CLÁUSULA PRIMERA.- OBJETO. EL CONTRATISTA se compromete a realizar la construcción de la interconexión vial Yatí – Bodega, en el departamento de Bolívar, por los Sistemas de Precio Global Fijo y Precios Unitarios con Ajustes, de conformidad con los Términos y Condiciones Contractuales (TCC) que dieron origen a este contrato, y con los documentos que lo conforman, los cuales, junto con la propuesta del **CONTRATISTA** forman parte integral de este contrato y prevalecen, para todos los efectos, sobre esta última.

PARÁGRAFO PRIMERO.- Los TCC al que hace referencia esta cláusula, cuyo conocimiento y aceptación ratifica **EL CONTRATISTA** con la suscripción de este contrato, se entienden incorporados al presente documento, aun cuando este no reproduzca su contenido.

Por su parte la cláusula Quinta establece las obligaciones de las partes, cuyo numeral 21 prevé:

21. Implementar la estrategia de Auditorías Visibles, para efectos de que la comunidad participe en la fiscalización del uso de los recursos aportados por **EL FONDO** para el desarrollo del objeto contractual, según los lineamientos definidos para tal fin en la Estrategia de Auditorías Visibles del Fondo. En este orden de ideas, el contratista deberá:

- Convocar a los ciudadanos de la zona de influencia del proyecto interesados, quienes conformarán Equipos Locales de Seguimiento (E.L.S.) que acompañarán cada una de las intervenciones.
- Programar, como mínimo, los siguientes foros de Auditoría Visible a los que deben asistir tanto el contratista como el interventor de obra:
 - i. Foro Inicial de presentación del proyecto y socialización ante la comunidad y la administración municipal. Durante este foro se debe conformar el Equipo Local de Seguimiento (E.L.S.) de la obra, acordar la periodicidad de las reuniones entre **EL CONTRATISTA**, el interventor y el equipo local de seguimiento y establecer el servicio de atención al ciudadano (S.A.C.).
 - ii. Foros Intermedios que deben realizarse cada dos meses, de acuerdo con el cronograma de obra. Durante éstos el contratista y el interventor deben informar a la comunidad acerca del avance del proyecto, dificultades, cambios en diseños, suspensiones de obra, cambios en especificaciones, cambios de contratistas, etc., y presentar informe, así mismo, el Equipo Local de Seguimiento (E.L.S.) deberá presentar informe de actividades.

CONTRATO No. 127 DE 2015, PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA INTERCONEXION VIAL YATI – BODEGA – DEPARTAMENTO DE BOLIVAR.

- iii. Una vez finalicen las obras, se debe realizar el foro final en el cual se deben presentar rendición de cuentas final, resultados y logros de cada parte: Alcaldía, la Gerencia del **FONDO**, futuro contratista, interventor y Equipo Local de Seguimiento y se establecen compromisos de sostenibilidad de las obras.
- iv. De cada uno de los foros **EL CONTRATISTA** deberá dejar constancia mediante: acta, listado de asistencia firmado, registro fotográfico / audiovisual, que harán parte integral del mencionado contrato, junto con los informes de seguimiento.
 - **EL CONTRATISTA** deberá garantizar que cuenta con el personal idóneo para realizar las actividades mencionadas.

2.- Por su parte la citada cláusula quinta del contrato 127 de 2015 prevé como obligaciones específicas del contratista, entre otras, las siguientes:

6. Obtener los permisos ambientales de acuerdo con los requerimientos establecidos en los apéndices de los TCC que dieron origen al presente contrato, para el proyecto de Construcción, los permisos de concesiones y autorizaciones por uso, intervención y aprovechamiento de los recursos naturales y los demás necesarios para la ejecución de las obras.
7. Tramitar la Cesión de la licencia ambiental del (de los) proyecto(s), para aparecer como responsable de la misma.
8. Tramitar, en caso de requerirse, las modificaciones de la licencia ambiental.

3.- A su turno, la cláusula octava del contrato No. 127 de 2015 establece que:

CLÁUSULA OCTAVA.- INDEMNIDAD. EL CONTRATISTA mantendrá indemne al **FONDO** ante cualquier reclamación —administrativa, judicial o de cualquier otra naturaleza— presentada por terceros a causa de acciones u omisiones de aquél, de sus subcontratistas o dependientes en la ejecución del presente contrato y defenderá al **FONDO** a su propio costo, incluyendo todos los gastos que se causen por cuenta de las reclamaciones, tales como, honorarios, costas, gastos procesales y condenas, si las hubiere. En el caso de que **EL FONDO** asuma directamente su defensa repetirá contra **EL CONTRATISTA** por todos los costos que implique dicha defensa pudiendo descontar estos valores de los saldos que le adeude al **CONTRATISTA** y, de no existir

saldos, podrá efectuar su cobro por la vía ejecutiva para lo cual, el presente contrato junto con los documentos que soporten los costos asumidos prestarán mérito ejecutivo sin que se requiera constitución en mora alguna.

4. - Por su parte, la cláusula décima y décima primera del contrato No. 127 de 2015 establecen:

CLÁUSULA DÉCIMA.- GARANTÍAS: EL CONTRATISTA deberá constituir a favor del **FONDO con NIT 900.450.205-8** en calidad de asegurado y beneficiario y del **INVIAS con NIT 800.15.807-2**, en calidad de beneficiario, en los términos establecidos en la normatividad vigente, una garantía que podrá consistir en una póliza de seguro expedida por una compañía de seguros legalmente establecida en Colombia, correspondiente a la póliza de cumplimiento **ANTE ENTIDADES PÚBLICAS CON RÉGIMEN PRIVADO DE CONTRATACIÓN** o garantía bancaria expedida por un banco local que incluya los siguientes amparos:

AMPARO	VALOR DEL AMPARO	VIGENCIA	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
Cumplimiento	30% del valor del contrato	Vigente por el plazo de ejecución del contrato y ocho (8) meses mas	Cubre los perjuicios ocasionados al FONDO - INVIAS , por el incumplimiento total o parcial de las obligaciones asumidas por EL CONTRATISTA mediante el futuro contrato, así como de su cumplimiento tardío o defectuoso. Además de esos riesgos, este amparo debe comprender el pago del valor de la cláusula penal pecuniaria de apremio y de la compensatoria, en los porcentajes señalados en este contrato.	

AMPARO	VALOR DEL AMPARO	VIGENCIA	DESCRIPCIÓN	RESPONSABLE
Buen manejo y correcta inversión del anticipo	100% del valor del anticipo	Vigente por el plazo de ejecución del contrato y ocho (8) meses mas	Cubre los perjuicios sufridos por EL FONDO - INVIAS , con ocasión de: i) la no inversión del anticipo; ii) el uso indebido del anticipo; y iii) la apropiación indebida de los recursos recibidos en calidad de anticipo	Contratista
De Salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales	10% del valor del contrato	Vigente por el plazo de ejecución del contrato y tres (3) años más.	Cubre los perjuicios ocasionados por el incumplimiento de las obligaciones laborales asumidas por EL CONTRATISTA para ejecutar el futuro contrato	
Calidad y Estabilidad de la Obra	30% del valor del contrato	Vigente por cinco (5) años contados a partir del recibo a satisfacción de las obras	Cubrirá al FONDO - INVIAS de los perjuicios que se le ocasionen como consecuencia de cualquier tipo de daño o deterioro, independientemente de su causa, sufridos por la obra entregada, imputables al contratista.	
Calidad del Servicio	1% del valor del contrato.	Vigente por tres (3) años contados a partir de la fecha de recibo a satisfacción de las obras	Cubre los perjuicios derivados de la deficiente calidad del servicio prestado.	contratista

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA.- SEGURO DE DAÑOS. Desde el inicio del contrato y hasta la culminación del plazo de ejecución, **EL CONTRATISTA** se obliga a constituir el: ...

1. Seguro de responsabilidad civil extra-contractual

EL CONTRATISTA deberá presentar para aprobación del **FONDO** adicional a la Garantía de Cumplimiento, como amparo autónomo y en póliza anexa, bajo la modalidad de ocurrencia, una garantía para cubrir los daños que **EL CONTRATISTA**, en el desarrollo de las labores relacionadas con el contrato, cause a terceros en sus personas o en sus bienes.

Amparo	Límite Asegurado
Daños patrimoniales y extra patrimoniales	Sin Sublímite
Responsabilidad civil por contratistas y subcontratistas	Sin Sublímite pero con posibilidad de recobro al Subcontratista
Responsabilidad civil cruzada	Libre
Responsabilidad civil patronal	50% del límite asegurado
Responsabilidad civil por bienes bajo cuidado, tenencia y control	10% del límite asegurado
Responsabilidad civil por gastos médicos	\$50 Millones de pesos por Persona \$200 Millones de pesos por Evento
Vehículos propios y no propios	10% del límite asegurado
Propiedades adyacentes y/o estructuras existentes	20% del límite asegurado
Operaciones de transporte, cargue y descargue	Sin Sublímite
Uso de maquinaria y equipo	Sin Sublímite

Esta póliza tendrá un valor asegurado correspondiente a una cuantía de COP 30.000.000.000 y deberá permanecer vigente desde el acta de inicio, hasta la fecha de terminación del contrato. Debe figurar como asegurado, en lo que se relacione con este contrato, **EL FONDO** y **EL INVIAS**. En

caso de prorrogarse el plazo de ejecución, deberá ampliarse la vigencia del amparo por el mismo término. Ocurrido cualquier siniestro **EL CONTRATISTA** está obligado a restablecer la cobertura completa. De la vigencia de este amparo se dejará constancia en el acta de liquidación.

5.- En cumplimiento de la obligación general establecida a cargo del contratista en las cláusulas décima y decima primera del Contrato 127 de 2015, EL CONSORCIO NACIONAL YATÍ, integrado por las sociedades: MINCIVIL S.A., con NIT 890.930.545-1; HB ESTRUCTURAS METÁLICAS S.A., con NIT 860.006.282-8; LATINCO S.A., con NIT 800.233.881-4 y CONCREARMANDO LTDA con NIT 830.041.080-8, constituyó en favor del Fondo Adaptación las pólizas No. NB-100046903 y NB-100005175 de cumplimiento del contrato y de responsabilidad civil extracontractual, respectivamente, con la Compañía Aseguradora SEGUROS MUNDIAL, con NIT. 860.037.013-6, representada legalmente por su gerente o por quien haga sus veces o la represente cuando se surta la notificación.

Las coberturas de las Pólizas No. NB-100046903 y NB-100005175 de cumplimiento del contrato y de responsabilidad civil extracontractual, respectivamente, tienen vigencia entre el 28 de agosto de 2015 y hasta el día el 12 de febrero de 2025, con beneficiario Terceros afectados y como beneficiario adicional el Fondo Adaptación e INVIAS para cubrir los perjuicios que cause el asegurado tanto en la modalidad de daño emergente, como en la modalidad de lucro cesante, al igual que la de perjuicios extrapatrimoniales y la responsabilidad civil extracontractual que se pueda derivar de la ejecución del Contrato afianzado.

El Fondo Adaptación será beneficiario adicional de la póliza siempre y cuando demuestre su calidad de tercero afectado o hubiere realizado pagos a terceros afectados.

Es así que la citada póliza de responsabilidad civil y extracontractual, que se pueda derivar de la ejecución del contrato afianzado, cubre además del amparo básico de predios laborales y operaciones, los siguientes amparos:

- Daño emergente
- Lucro Cesante
- Perjuicios Extrapatrimoniales
- Actos de Contratistas y Subcontratistas
- Mecanismos de Participación en la pérdida de la Entidad asegurada.

6.- En este orden de ideas, de llegar a determinarse en este proceso una responsabilidad a cargo del **FONDO ADAPTACIÓN** se llama en Garantía a las sociedades: **MINCIVIL S.A.**, con NIT 890.930.545-1; **HB ESTRUCTURAS METÁLICAS S.A.**, con NIT 860.006.282-8; **LATINCO S.A.**, con NIT 800.233.881-4 y **CONCREARMANDO LTDA** con NIT 830.041.080-8, integrantes del **CONSORCIO NACIONAL YATÍ**, y a su garante **SEGUROS MUNDIAL**, con NIT. 860.037.013-6, para que, en caso de condena, éstos respondan por la reparación del perjuicio que tuviere que hacer la entidad que represento como resultado de la sentencia.

7.- **EL CONSORCIO NACIONAL YATÍ**, está integrado por:

- **MINCIVIL S.A.**, con NIT 890399011-3, representado legalmente por LUIS MIGUEL ISAZA UPEGUI, identificado con la cédula de ciudadanía No. 8243867, puede ser notificado en la Cra 11 No. 98-07 Of. 201A Edificio Pijao Corporativo, Bogotá D.C. o en el correo electrónico para notificaciones judiciales: notificaciones@mincivil.com.

- **H B ESTRUCTURAS METALICAS S.A.S.**, con Nit. 860.006.282-8, representado legalmente por ISABEL CRISTINA VELEZ ESCOBAR identificada con cédula de ciudadanía No. 43870350; LINA PATRICIA VANEGAS MORENO, identificada con cédula de ciudadanía No. 52045311 y JESUS DAVID MARTINEZ CATELLANOS identificado con cédula de ciudadanía No. 79441989, puede ser notificado en la Av Cra 129 No. 17F-97, Bogotá D.C. o en el correo electrónico para notificaciones judiciales: isabel.velez@hbsadelec.com.co / financiera@hbsadelec.com.co

- **LATINOAMERICANA DE CONSTRUCCIONES S.A.**, con Nit. 800233881-4, representada legalmente por RAMIRO ALBERTO PEREZ RESTREPO, identificado con cédula de ciudadanía No. 70094522; CARLOS ALBERTO RAMIREZ ARROYAVE, identificado con cédula de ciudadanía No. 71627083 y SERGIO HUMBERTO RAMIREZ ARROYAVE, identificado con cédula de ciudadanía No. 71714292, puede ser notificado en la Calle 18 35 69 OFICINA 424, Medellín - Antioquia o en el correo electrónico para notificaciones judiciales: notificacionesjudiciales@latincosa.com

-**CONCREARMADO LTDA**, con NIT. 830.041.080-6, representada legalmente por FERNANDO AMAR GARZON, identificado con cédula de ciudadanía No. 9777464 puede ser notificado en la AK 15 NO. 122-35 OF 701 IN 2, Bogotá D.C. o en el correo electrónico para notificaciones judiciales: CONCREARMADO@CONCREARMADOLTDA.COM

8.- Por su parte **SEGUROS MUNDIAL**, con NIT. 860.037.013-6, representado legalmente por DORA YAMILE MONTOYA GARCIA, identificada con Cédula de Ciudadanía No. 46674894, o por quien haga sus veces, puede ser notificado en la CL 33 #6B - 24, Bogotá D.C., o en el correo electrónico para notificaciones judiciales: MUNDIAL@SEGUROSMUNDIAL.COM.CO.

Con base en lo anterior me permito formular las siguientes:

PRETENSIONES

Si en virtud de la demanda enunciada en la referencia de este escrito, llegare a imponerse algún tipo de condena en la que pudiera verse afectado el **FONDO ADAPTACIÓN** respetuosamente solicito:

- a) Declarar que el FONDO ADAPTACIÓN no es responsable frente al eventual daño cuya reparación se demanda al no existir relación de causalidad y menos aún un daño cierto probado.
- b) En caso de prosperar alguna de las pretensiones de la demanda, solicito se ordene a las sociedades: **MINCIVIL S.A.**, con NIT 890.930.545-1; **HB ESTRUCTURAS METÁLICAS S.A.**, con NIT 860.006.282-8; **LATINCO S.A.**, con NIT 800.233.881-4 y **CONCREARMANDO LTDA** con NIT 830.041.080-8, **integrantes del CONSORCIO NACIONAL YATÍ**, y a su garante **SEGUROS MUNDIAL**, con NIT. 860.037.013-6, que paguen las sumas de dinero que correspondan conforme a la eventual condena y dentro de los límites contractualmente pactados en las Pólizas No. NB-100046903 y NB-100005175 de cumplimiento del contrato y de responsabilidad civil extracontractual, respectivamente, que amparan el contrato No. 127 de 2015 celebrado entre **EL FONDO ADAPTACION** y el **CONSORCIO NACIONAL YATÍ**.
- c) Que en caso de oposición se condene al llamado al pago de costas y agencias en derecho.
- d) Como consecuencia de las anteriores declaraciones, absolver de toda responsabilidad al **FONDO ADAPTACIÓN**.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

FUENTE FORMAL: Código Civil, artículo 1899; Ley 1437 de 2011 - artículo 225¹ CPCA; Ley 1564 de 2012 - artículo 64 y ss. CGP y demás normas concordantes y complementarias.

Al respecto resulta pertinente anotar que la Sección Tercera del Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, con ponencia del consejero Carlos Alberto Zambrano Barrera, en sentencia 70001-23-33-000-2013-00101-01 del 25 de mayo de 2016, dentro del proceso promovido por Olegario Otero Bula contra el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y otros, frente a la figura del llamamiento en garantía puntualizó:

“LLAMAMIENTO EN GARANTIA - Noción. Definición. Concepto / LLAMAMIENTO EN GARANTIA - Fundamento / LLAMAMIENTO EN GARANTÍA - Relación de garantía

El llamamiento en garantía es una figura procesal que, dada la existencia de una relación legal o contractual previa, entre el demandado y un tercero, permite vincular a éste con el propósito de definir, de una vez, su obligación de responder por la condena que llegase a sufrir el llamante. Se trata, entonces, de una relación de carácter sustancial que subyace a la principal del proceso, sin entidad suficiente para enervarla, de ahí las exigencias para la vinculación en orden a impedir que, con pretexto del llamamiento, se entorpezca la definición de la litis. Esta figura ha sido instituida en aras del principio de economía procesal, el cual enseña que en un mismo juicio

¹ “Artículo 225. Llamamiento en garantía. Quien afirme tener derecho legal o contractual de exigir a un tercero la reparación integral del perjuicio que llegare a sufrir, o el reembolso total o parcial del pago que tuviere que hacer como resultado de la sentencia, podrá pedir la citación de aquel, para que en el mismo proceso se resuelva sobre tal relación. El llamado, dentro del término de que disponga para responder el llamamiento que será de quince (15) días, podrá, a su vez, pedir la citación de un tercero en la misma forma que el demandante o el demandado.”

puede resolverse, además, el llamado derecho de “reversión”, entre quien podría sufrir una condena y su garante, legal o contractualmente obligado a asumirla. *Procede cuando, entre la parte convocada y un tercero en la contienda, existe una relación de garantía, de modo que bien pueden resolverse, de una vez, las obligaciones de quien fuera primeramente demandado y las de éste con aquel que podría verse obligado a afrontar las resultas del juicio.*

VINCULACION DE TERCEROS AL PROCESO MEDIANTE EL LLAMAMIENTO EN GARANTIA - Regulación normativa / PROCEDENCIA DEL LLAMAMIENTO EN GARANTIA - Requisitos / PROCEDENCIA DEL LLAMAMIENTO EN GARANTIA - Oportunidad / PROCEDENCIA DEL LLAMAMIENTO EN GARANTIA - Prueba siquiera sumaria de la relación de tipo legal o contractual entre el llamante y el llamado.

La vinculación de terceros al proceso mediante el llamamiento en garantía está regulada por el artículo 225 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (...) las partes pueden formular llamamiento en garantía de un tercero cuando entre ellos subsista una relación de tipo legal o contractual, con el fin de que éste asuma el pago que llegare a sufrir el llamante como consecuencia de una sentencia; empero, el llamamiento debe ser formulado en el término previsto para ello, es decir, dentro del término del traslado de la demanda. FUENTE FORMAL: LEY 1437 DE 2011- ARTICULO 225

Por su parte el Tribunal Administrativo de Boyacá en fallo del 12 de diciembre de 2014 proferido dentro del proceso radicado 15001333300920140004701², con ponencia del magistrado Fabio Iván Afanador García, en un caso muy similar al que nos ocupa precisó lo siguiente:

“3.1. Naturaleza jurídica y trámite del llamamiento en garantía.

Contrario a lo que estaba previsto en el anterior Código Contencioso Administrativo, Decreto 01 de 1984, el actual Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – Ley 1437 de 2011, dispuso un capítulo especial acerca de la intervención de terceros y una norma específica para la figura del llamamiento en garantía, así:

“Artículo 225 LLAMAMIENTO EN GARANTÍA. **Quien afirme** tener derecho legal o contractual de exigir a un tercero la reparación integral del perjuicio que llegare a sufrir, o el reembolso total o parcial del pago que tuviere que hacer como resultado de la sentencia, podrá pedir la citación de aquel, para que en el mismo proceso se resuelva sobre tal relación.

El llamado, dentro del término de que disponga para responder el llamamiento que será de quince (15) días, podrá, a su vez, pedir la citación de un tercero en la misma forma que el demandante o el demandado.

El escrito de llamamiento deberá contener los siguientes requisitos:

1. El nombre del llamado y el de su representante si aquel no puede comparecer por sí al proceso.
2. La indicación del domicilio del llamado, o en su defecto, de su residencia, y la de su habitación u oficina y los de su representante, según fuere el caso, o la manifestación de que se ignoran, lo último bajo juramento, que se entiende prestado por la sola presentación del escrito.
3. Los hechos en que se basa el llamamiento y los fundamentos de derecho que se invoquen.
4. La dirección de la oficina o habitación donde quien hace el llamamiento y su apoderado recibirán notificaciones personales.

El llamamiento en garantía con fines de repetición se regirá por las normas de la Ley 678 de 2001 o por aquellas que la reformen o adicionen.

La norma transcrita trae importantes novedades a la figura del llamamiento en garantía, cambios que no son de simple forma, sino que, por el contrario, representan una modificación sustancial a este tipo de intervención de terceros.

² Tomado del sitio web: <https://www.ramajudicial.gov.co/documents/2216525/3605783/fig2014-00047-01.PDF/20d1ac12-077f-4781-8278-265be00bd73f>

Por disponerlo expresamente el inciso 3 del artículo 146 del anterior Código Contencioso Administrativo, el operador judicial debía, por remisión normativa, aplicar las prescripciones contenidas en el Código de Procedimiento Civil, y en particular, los artículos 54, 55, 56 y 57, por así disponerlo. (...).

Con el nuevo Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el operador judicial, en principio, ya no podrá remitirse a las normas del Código de Procedimiento Civil que regulan la figura del llamamiento en garantía. Primero, porque el nuevo estatuto procesal reguló de manera integral y especial la materia, y en segundo lugar, porque la nueva regulación es incompatible con el alcance y la forma como se había regulado este tipo de intervención de terceros en el Estatuto de Procedimiento Civil. (...)

En esta ocasión, el legislador reguló la materia para darle un alcance especial al derecho que le asiste a la parte demandada de ejercer, también, el derecho de acción, a través del llamado a quien considere que debe acudir como garante en la reparación integral del perjuicio que llegare a sufrir, o el reembolso total o parcial del pago que tuviere que hacer como resultado de la sentencia. En efecto, el artículo 225 del CPACA regula de manera integral y suficiente la materia del llamamiento en garantía, disponiendo acerca de su naturaleza y los requisitos formales que han de consignarse en el escrito de llamamiento.

*Uno de los grandes cambios hace relación con la expresión “**Quien afirme** tener derecho legal o contractual a exigir...”. (...).*

*Con la nueva regulación del llamamiento en garantía previsto en el artículo 225 del CPACA, el operador judicial ya no podrá exigir la prueba sumaria de la referida relación legal o contractual, pues, como ya se dijo, basta que el llamante haga la multicitada afirmación para que se entienda cumplido dicho requisito, más aún cuando la norma ya no exige la referida prueba sumaria. Nótese que de manera especial, **el artículo 225 del CPACA detalla los requisitos que ha de contener el escrito de llamamiento, no siendo dable al aplicador judicial incluir uno no previsto para restringir de esa manera el ejercicio de un derecho. En este caso, el derecho de acción que le asiste a la parte pasiva para formular una pretensión concreta respecto de un tercero.***
(...)

En suma, la exigencia de la prueba sumaria de la relación legal o contractual en materia de llamamiento en garantía, tal como lo previno el nuevo Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, ya no es un elemento que deba acreditarse ab initio, con el escrito de llamamiento.”

De suerte que el llamamiento en garantía es una figura procesal que se fundamenta en la existencia de un derecho legal o contractual que vincula a la parte dentro de un proceso determinado (llamante) y a una persona ajena al mismo (llamado). Permitiéndole al primero traer a este como tercero para que intervenga dentro de la causa, con el propósito de exigirle que concurra frente a la indemnización del perjuicio que eventualmente pueda llegar a quedar a cargo del llamador, con ocasión de la sentencia.

Se trata pues de una relación de carácter sustancial que ata al tercero con la parte principal, en términos de la responsabilidad derivada de una determinada decisión judicial. Al respecto la jurisprudencia del Consejo de Estado ha decantado una serie de requisitos mínimos para efectos de que prospere la solicitud de llamado en garantía en virtud de lo preceptuado en el artículo 225 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Es así como corresponde a la parte llamante mencionar y aportar con el escrito de solicitud, entre otras cosas:

1. La identificación del llamado.
2. La información del domicilio y de notificación tanto del convocante como del citado.
3. Los hechos en que se fundamenta el llamamiento.
4. La prueba, si quiera sumaria, de la existencia del vínculo legal o contractual que da lugar al derecho para formular el llamamiento en garantía.

Todo lo anterior quiere decir que es indispensable, además del cumplimiento de los requisitos formales, que el llamante, desde lo sustancial, allegue prueba del nexo jurídico en que apoya la

vinculación del tercero al proceso, dado que su inclusión en la *litis* implica la extensión de los efectos de la sentencia judicial al convocado, causándole eventualmente una posible afectación patrimonial. Requisitos que con el presente escrito se cumplen.

Ahora bien, dado que, a diferencia de **SEGUROS MUNDIAL**, con NIT. 860.037.013-6, los integrantes del Consorcio Nacional Yati ya están vinculados en el proceso de marras como demandados, en razón a lo pactado en las cláusula octava y décima del contrato No. 127 de 2015, donde estos últimos se obligaron a desarrollar el objeto contractual con total autonomía e independencia, por su cuenta y riesgo y bajo se exclusiva responsabilidad, y, en dicho marco, aceptaron expresamente como obligación especial a su cargo: Mantener indemne al FONDO de cualquier reclamación proveniente de terceros que tenga como causa sus actuaciones en desarrollo y ejecución del contrato, nada se opone a que puedan también ser llamados en Garantía

Al respecto, el Consejo de Estado, en diversas oportunidades, entre ellas, la providencia del 21 de marzo de 2012 de la sección tercera, subsección A, con ponencia del consejero Mauricio Fajardo Gómez, proferida al resolver el recurso de apelación dentro del medio de control de reparación directa radicado 880012331000199800003 – 01 (19.755), promovido por Ivel Marina Fernández Hernández contra el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y otros, puntualizó:

*“Sobre este punto la Sala debe recalcar que **no existen normas procesales que impidan la coexistencia de la calidad de demandado y de llamado en garantía, ya que, si bien en ambos casos se busca la vinculación de una persona al proceso, el primer mecanismo tiene por finalidad la declaratoria de responsabilidad del demandado como directo responsable, en el segundo el llamante en garantía busca incorporar al proceso a un tercero en virtud de una relación legal o contractual que los liga.** En cada situación, el alcance de los poderes del juez es distinto: en el evento de varios demandados, el juez se limitará a determinar la existencia de la responsabilidad y a condenar al pago de la reparación solidariamente, mientras que en el segundo, el juez debe entrar a analizar la relación sustancial con el fin de determinar la responsabilidad de cada una de las partes y condenar en concordancia con lo encontrado, en los términos del inciso final del artículo 56 del C. de P.C., según el cual “en la sentencia se resolverá cuando fuere pertinente, sobre la relación sustancial que existe entre denunciante y denunciado, y acerca de las indemnizaciones o restituciones a cargo de este”.*

Esta Sala³ ya ha tenido la oportunidad de pronunciarse sobre el particular en los siguientes términos:

“En anteriores oportunidades, se ha señalado que sí es posible que en un mismo proceso una parte tenga en forma simultánea la condición de demandado y llamado en garantía. En efecto, se indicó que independiente de que una entidad ya tenga dentro del proceso la calidad de demandada, nada impide que en el mismo asuma también la condición de llamada en garantía, habida cuenta que las situaciones de demandado y llamado, por derivar de distintas fuentes, deben someterse también a diferentes enfoques de juzgamiento⁴”

PRUEBAS

Solicito se tengan, decreten y practiquen como tales las siguientes:

1. Copia del Contrato No. 127 de 2015 celebrado entre el Consorcio Nacional Yati y el Fondo Adaptación.

³ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, auto del 31 de marzo de 2011, expediente: 38.961, Consejera Ponente (E): Gladys Agudelo Ordóñez.

⁴ Consejo de Estado, Sección Tercera, auto de 24 de enero de 2007, expediente: 31015 y auto de 10 de febrero de 2005, expediente: 23442.

2. Cuatro (4) Certificados de Existencia y Representación de las sociedades: MINCIVIL S.A., con NIT 890.930.545-1; HB ESTRUCTURAS METÁLICAS S.A., con NIT 860.006.282-8; LATINCO S.A., con NIT 800.233.881-4 y CONCREARMANDO LTDA con NIT 830.041.080-8, integrantes del CONSORCIO NACIONAL YATÍ, expedidos por la Cámara de Comercio de Bogotá, a través del Registro Único Empresarial y Social -RUES-.

3. Copia de las Pólizas NB-100046903 y NB-100005175 de cumplimiento del contrato y de responsabilidad civil extracontractual, expedidas por SEGUROS MUNDIAL, con NIT. 860.037.013-6, que amparan el contrato No. 127 de 2015 celebrado entre EL FONDO ADAPTACION y EL CONSORCIO NACIONAL YATÍ, junto con las respectivas constancias de aprobación. (175 folios).

4. Certificado de Registro Mercantil de CONSORCIO NACIONAL YATÍ expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, a través del Registro Único Empresarial y Social -RUES-.

5. Las practicadas y a practicar en el expediente del proceso de Reparación Directa a que se hizo alusión en la referencia.

Aclaro que de conformidad al artículo 77 del Código General del Proceso, el poder que me faculta para contestar la demanda, el cual reposa en el expediente del medio de control de la referencia, igualmente me permite adelantar todas las actuaciones y gestiones necesarias para la eficaz defensa de los intereses de mí representado, como es el llamamiento en garantía

NOTIFICACIONES

Los llamados en garantía las reciben en su domicilio principal o en los correos electrónicos que paso a precisar:

1. INTEGRANTES DE CONSORCIO NACIONAL YATÍ:

- **MINCIVIL S.A.**, con NIT 890399011-3, representado legalmente por LUIS MIGUEL ISAZA UPEGUI, identificado con la cédula de ciudadanía No. 8243867, puede ser notificado en la Cra 11 No. 98-07 Of. 201A Edificio Pijao Corporativo, Bogotá D.C. o en el correo electrónico para notificaciones judiciales: notificaciones@mincivil.com.

- **HB ESTRUCTURAS METALICAS S.A.S.**, con Nit. 860.006.282-8, representado legalmente por ISABEL CRISTINA VELEZ ESCOBAR identificada con cédula de ciudadanía No. 43870350; LINA PATRICIA VANEGAS MORENO, identificada con cédula de ciudadanía No. 52045311 y JESUS DAVID MARTINEZ CATELLANOS identificado con cédula de ciudadanía No. 79441989, puede ser notificado en la Av Cra 129 No. 17F-97, Bogotá D.C. o en el correo electrónico para notificaciones judiciales: isabel.velez@hbsadelec.com.co / financiera@hbsadelec.com.co

- **LATINOAMERICANA DE CONSTRUCCIONES S.A.**, con Nit. 800233881-4, representada legalmente por RAMIRO ALBERTO PEREZ RESTREPO, identificado con cédula de ciudadanía No. 70094522; CARLOS ALBERTO RAMIREZ ARROYAVE, identificado con cédula de ciudadanía No. 71627083 y SERGIO HUMBERTO RAMIREZ ARROYAVE, identificado con cédula de ciudadanía No. 71714292, puede ser notificado en la Calle 18 35 69 OFICINA 424, Medellín - Antioquia o en el correo electrónico para notificaciones judiciales: notificacionesjudiciales@latincosa.com

- **CONCREARMADO LTDA**, con NIT. 830.041.080-6, representada legalmente por FERNANDO AMAR GARZON, identificado con cédula de ciudadanía No. 9777464 puede ser notificado en la AK 15 NO. 122-35 OF 701 IN 2, Bogotá D.C. o en el correo electrónico para notificaciones judiciales: CONCREARMADO@CONCREARMADOLTDA.COM

2. LA ASEGURADORA

- **SEGUROS MUNDIAL**, con NIT. 860.037.013-6, representado legalmente por DORA YAMILE MONTOYA GARCIA, identificada con Cédula de Ciudadanía No. 46674894, o por quien haga sus veces, puede ser notificado en la CL 33 #6B - 24, Bogotá D.C., o en el correo electrónico para notificaciones judiciales: MUNDIAL@SEGUROSMUNDIAL.COM.CO.

El suscrito y el Fondo Adaptación las recibirán en la Secretaría de ese Despacho o en la Avenida Calle 26 #57-83 Torre 8 · Piso 8 de la ciudad de Bogotá D.C. o en los siguientes correos electrónicos: notificacionesjudiciales@fondoadaptacion.gov.co / defensajuridica@fondoadaptacion.gov.co

Del despacho con todo respeto.



JUAN CARLOS HERNANDEZ AVILA
C.C. No. 1.067.927.655 de Montería
T.P. No. 285.739 del C.S.

Honorable

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOLÍVAR

MAGISTRADO PONENTE: LUÍS MIGUEL VILLALOBOS ÁLVAREZ

Email: desta02bol@notificacionesrj.gov.co

Cartagena - Bolívar

Medio de Control: Reparación Directa
Radicado: 13-001-23-33-000-2022-00476-00
Demandante: COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE MAGANGUÉ - COOTRAIMAG.
Demandado: INVÍAS, Fondo Adaptación y otros.

FANNY JEANNETTE MORA MONROY, mayor de edad, con domicilio en Bogotá D.C., identificada con la Cédula de Ciudadanía No. 39.549.543, en mi condición de Secretaria General del **FONDO ADAPTACIÓN**, como consta en la Resolución No. 1405 del 15 de noviembre de 2022 y el acta de posesión No. 071 de la misma fecha, y conforme a lo dispuesto en el literal a del artículo 4° de la Resolución 1396 del 11 de noviembre de 2022, cuya copia se adjunta, para asumir la representación legal de la entidad respecto de la función de defensa jurídica, con facultad expresa para otorgar los poderes necesarios para garantizar la defensa de sus intereses, manifiesto a su despacho que confiero **PODER ESPECIAL**, amplio y suficiente a **JUAN CARLOS HERNANDEZ AVILA**, abogado, mayor de edad, con domicilio en Bogotá D.C., identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.067.927.655 de Montería y portador de la Tarjeta Profesional No. 285.739 del Consejo Superior de la Judicatura, como apoderado principal, y a **RUBEN DARIO BRAVO RONDÓN**, abogado, mayor de edad, con domicilio en Bogotá D.C., identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 13.515.344 de Zapatoca - Santander y portador de la Tarjeta Profesional No. 204.369 del Consejo Superior de la Judicatura, como apoderado sustituto, para que representen al **FONDO ADAPTACIÓN** en el trámite del proceso de la referencia.

Los abogados, además de las facultades consagradas en el artículo 77 del Código General del Proceso –Ley 1564 de 2012-, quedan expresamente autorizados para notificarse de este proceso, retirar las copias del traslado de la demanda y demás que sean necesarias, dar contestación al proceso y continuar con su trámite hasta su terminación, conciliar, recibir, transigir, sustituir, desistir, renunciar, reasumir, solicitar y aportar pruebas, interponer recursos, proponer incidentes y en general para realizar todos aquellos actos y diligencias procesales que resulten necesarios para el cabal cumplimiento de su mandato.

Sírvase reconocer personería a los abogados en los términos del presente poder.

Del despacho con todo respeto,

MORA MONROY 
FANNY JEANNETTE

FANNY JEANNETTE MORA MONROY

C.C. No. 39.549.543

Secretaria General Fondo Adaptación

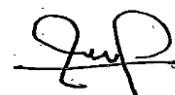
Acepto,



JUAN CARLOS HERNANDEZ AVILA

C.C. No. 1.067.927.655 de Montería

T.P. No. 285.739 del C.S.J.



RUBEN DARIO BRAVO RONDÓN

C.C. No. 13.515.344 de Zapatoca

T.P. No. 204.369 del C.S.J.