



Señores

JUZGADO SESENTA (60) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO
SECCIÓN TERCERA

Atn. Dr. Alejandro Bonilla Aldana

Carrera 57 No. 43 – 91 Piso 6 Complejo Judicial CAN

TEL. (1) 555 3939 Ext. 1060

jadmin60bta@notificacionesrj.gov.co

jadmin60bt@cendoj.ramajudicial.gov.co

Bogotá D.C.

Ref.	Medio de control de Reparación Directa	No. 11001-33-43-060-2019-00074-00
	Demandante:	Wilman Andrés Garzón Molina
	Demandado:	Nación – Ministerio de Defensa Nacional – Policía Nacional y otros
	Asunto:	Contestación de demanda

Respetado Señor Juez:

DIEGO HERNANDO RIVERA RUIZ, identificado civil y profesionalmente como aparece al pie de mi firma, obrando en calidad de apoderado del **MUNICIPIO DE SOACHA**, según memorial poder adjunto, respetuosamente comparezco ante su Despacho con el fin de contestar dentro de la oportunidad legal, la demanda promovida en ejercicio de la acción de reparación directa por Wilman Andrés Garzón Molina. Para tal efecto, procedo en los términos que pasan a verse:

I. RESPECTO DEL DEMANDADO

Se trata del MUNICIPIO DE SOACHA, Ente territorial identificado con el NIT: 800094755-7, representado por el Señor Alcalde Municipal, Dr. Juan Carlos Saldarriaga Gaviria, quien me ha conferido poder para actuar en el presente asunto.

En este sentido, conviene aclarar que el Municipio de Soacha ejerce las funciones de Organismo de Tránsito desde el 01 de noviembre de 2015, fecha para la cual ya se habían resuelto los recursos de reposición y apelación interpuestos por el municipio, frente a la Resolución 4504 del 25 de octubre de 2013 expedida por el Ministerio de Transporte “Por la cual se clasificó a la Secretaria de Movilidad del Municipio de Soacha – Cundinamarca, como organismo de Tránsito categoría A”, y se habían cumplido con los requisitos de ley ante el RUNT para el inicio de operaciones.



II. RESPECTO DE LAS PRETENSIONES

Teniendo en cuenta que la controversia tiene génesis en asuntos relacionados con el accidente de tránsito acaecido el 31 de diciembre de 2014 en la autopista sur cuando el demandante se dirigía hacia el Municipio de Soacha, es necesario precisar, que los hechos se presentaron sobre la Autopista Sur – Vía Girardot Bogotá kilómetro 117. En tal sentido, se aclara que si bien dicha vía si bien se encuentra en el perímetro del municipio de Soacha, es una vía de primer orden, y en consecuencia, los responsables de esta son la Nación, en cabeza de la ANI – Concesión Bogotá Girardot para la época de los hechos.

De conformidad con lo expuesto, respetuosamente manifiesto al Despacho que me opongo a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones en relación con mi representada, de conformidad con los argumentos y las excepciones que se proponen en las líneas que siguen.

III. RESPECTO DE LOS HECHOS NARRADOS POR LA PARTE ACTORA

Habida cuenta de que los hechos de la demanda versan sobre actuaciones de terceros, los cuales tienen relación con actuaciones propias de la autoridad de tránsito para la fecha del accidente, es del caso señalar que a mi representada no le constan los fundamentos fácticos invocados, y por lo mismo, debe atenerse a lo probado en el proceso.

IV. RESPECTO DE LAS EXCEPCIONES

Como medios exceptivos propongo los siguientes:

A. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA:

La parte actora invoca hechos relacionados con un accidente de tránsito ocurrido el 31 de diciembre de 2014 en el perímetro del Municipio de Soacha, en tal sentido, es necesario aclarar que el lugar de los hechos tuvo ocurrencia sobre la Autopista Sur – Vía Girardot Bogotá Kilómetro 117. Dicha vía es de primer orden y su responsabilidad es de la Nación, en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura – Concesión Bogotá Girardot para la época de los hechos.

Los fundamentos de derecho en cuanto a la responsabilidad de terceros y no del Municipio de Soacha para la fecha de los hechos son los siguientes:

Norma	Supuesto Legal Relevante
Ley 1228 de 2008	<i>“Artículo 1°. Para efectos de la aplicación de la presente ley, las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a</i>



	<p>carreteras a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales y los municipios. El Ministerio de Transporte será la autoridad que mediante los criterios, determine a que categoría pertenecen.</p> <p>Parágrafo 1°. Para efectos de la aplicación artículo 1° del Decreto 2770 de 1953 las vías que allí se identifican como de primera, segunda y tercera categoría son las que en esta ley se denominan de primero, segundo y tercer orden”</p>
Artículo 6 de la Ley 1551 de 2012, modificatorio del artículo 3 de la Ley 136 de 1994	<p>“Artículo 3°. Funciones de los municipios. Corresponde al Municipio: (...)</p> <p>23. En materia de vías, los municipios tendrán a su cargo la construcción y mantenimiento de vías urbanas y rurales del rango nacional. <u>Continuarán a cargo de la Nación, las vías urbanas que formen parte de las carreteras nacionales y del Departamento las que sean Departamentales (...)</u>” (Subrayado por fuera de texto)</p>
Decreto 080 de 1987 “Por el cual se asignan unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano”	<p>Artículo 1°. Corresponde a los municipios y al Distrito Especial de Bogotá, a partir de un año de la vigencia del presente Decreto, el ejercicio de las siguientes funciones, sin perjuicio de aquellas que le hayan sido atribuidas por anteriores disposiciones: (...)</p> <p>d) Racionalizar el uso de las vías municipales en los respectivos municipios y en el Distrito Especial de Bogotá, y como consecuencia: ... iii) adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano de conformidad con las necesidades de la vida municipal.”</p>
Ley 715 del 2001	<p>Artículo 76.4 En materia de transporte</p> <p>76.4.1 Construir y conservar la infraestructura municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas veredales y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias, fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, en la medida que sean de su propiedad o cuando éstos le sean transferidos directa o indirectamente.</p> <p>Las vías urbanas que forman parte de las carreteras nacionales que seguirán a cargo de la Nación (...)</p> <p>(Subrayado fuera de texto)</p>

Los fundamentos legales citados previamente son pertinentes para el caso que nos ocupa, ya que establecen la conformación del Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional, así como las categorías de las vías que lo conforman. Adicionalmente, establecen en forma contundente que las vías que formen parte de las carreteras nacionales seguirían a cargo de la Nación y con la responsabilidad que implican.



Dicho esto, es necesario precisar que el Departamento de Cundinamarca a través de su Secretaria de Transporte y Movilidad fungió como organismo de Tránsito hasta el 31 de octubre de 2015 con base en el análisis que a continuación se expone:

Acto Administrativo	Asunto	Actuación del Municipio
<i>Resolución 4504 del 25 de octubre de 2013 expedida por el Ministerio de Transporte.</i>	<i>Clasificó a la Secretaria de Movilidad del Municipio de Soacha – Cundinamarca, como organismo de Tránsito categoría A</i>	<i>Mediante comunicación con radicado 20133210666262 presentó recurso de reposición y en subsidio apelación.</i>
<i>Resolución 1007 del 23 de abril de 2014</i>	<i>Se negó el recurso de reposición y se envió a la Dirección de Tránsito y Transporte, para resolver el recurso de apelación.</i>	
<i>Resolución 1740 de 18 de junio de 2014</i>	<i>Se confirmó en todas sus partes la resolución objeto de recurso y se ratificó los efectos jurídicos de la misma. Conforme a lo cual el inicio de operaciones debía iniciarse dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la fecha. Para lo anterior se debía tramitar y obtener:</i> <ul style="list-style-type: none">- <i>El Certificado de cumplimiento de las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación expedido por el RUNT, acorde a lo previsto en la Resolución 1552 de 2009.</i>	
<i>Resolución 3050 del 10 de octubre de 2014</i>	<i>Se suspendió la entrada en vigencia</i>	
<i>Resolución 2232 del 10 de julio de 2015</i>	<i>Se suspendió la entrada en vigencia, iniciando la operación el 01 de noviembre de 2015.</i>	

De lo anterior, se colige que el Municipio de Soacha solo empezó a fungir como Organismo de Tránsito desde el 01 de noviembre de 2015, hecho fundamental, ya que las obligaciones para la época de este tipo de organismos eran claras en cuanto a la



señalización vial en el municipio, y en ese orden de ideas tal obligación correspondía a la Secretaría de Transporte y Movilidad de Cundinamarca. Fundamento de lo aquí expuesto es el Manual de Señalización Vial adoptado mediante Resolución No. 1885 de 2015, el Código Nacional de Tránsito y la Ley 136 de 1994 modificada por la Ley 1551 de 2012.

PRECEDENTES JURISPRUDENCIALES

Partiendo de la premisa anterior, es pertinente traer a colación la sentencia proferida por el Consejo de Estado¹ el 12 de septiembre de 2012, en donde al referirse a la identificación de las partes legitimadas por activa y por pasiva dentro del proceso judicial, señaló:

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

Así las cosas, es deber del Juez determinar si la parte accionante está legitimada para reclamar la indemnización del daño y si la entidad demandada es la llamada a responder por aquélla. Ante la falta de prueba sobre tal presupuesto, habrá lugar, indefectiblemente, a negar las pretensiones de la demanda”. (Destacado fuera de texto)

Ahora bien, al respecto la jurisprudencia ha diferenciado entre la legitimación de hecho y la legitimación material en la causa. Frente a la primera ha sostenido que “es aquella que se establece entre las partes en razón de la presentación y notificación de la demanda”², mientras que la segunda se contrae 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 que hayan sido demandadas”***³ (Destacado fuera de texto)

¹ Expediente 25941, C.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera.

² Expediente 25000-23-26-000-1998-01918-01(25492), 3 de abril de 2013 – Sección Tercera, Consejo de Estado M.P. Dr. Hernán Andrade Rincón.

³ Sentencia de 11 de noviembre de 2009, expediente 18163, C.P. Mauricio Fajardo Gómez. Al respecto, en auto de 30 de enero de 2013, expediente 42610, C.P. Danilo Rojas Betancourth, se explicó: “[l]a legitimación por pasiva de hecho, que se refiere a la potencialidad del demandado de ser parte dentro del proceso, constituye un requisito de procedibilidad de la demanda -en la medida en la que esta no puede dirigirse contra quien no es sujeto de derechos-, mientras que, la legitimación por pasiva material, constituye un requisito no ya para la procedibilidad de la acción, sino para la prosperidad de las pretensiones”.



En la misma perspectiva, la Corte Constitucional ha definido la legitimación en la causa por pasiva en los siguientes términos:

*“Acorde con los principios básicos del derecho procesal especialmente con el denominado “legitimidad en la causa por pasiva”, las obligaciones jurídicas son exigibles respecto de quien se encuentra expresamente llamado por la Ley o el contrato a responder por ellas. **Así las cosas, para que la acción judicial se abra camino en términos de favorabilidad, es necesario que –además de que se cumplan otros requisitos- exista una coincidencia de derecho entre el titular de la obligación pretendida y el sujeto frente a quien dicha conducta se reclama. La incongruencia o falta de identidad entre dichos sujetos, conduce usualmente al proferimiento de sentencias desestimatorias, las cuales, como es obvio, resultan altamente perjudiciales para el demandante.***

(...)

Lo que de común ocurre es que el demandante asuma por responsable de la vulneración a quien de manera inmediata o aparente resalta como tal, sin que en todos los casos dicha coincidencia sea real.”⁴ (Destacado fuera de texto)

Sumado a lo anterior, las disposiciones legales enunciadas y el hecho que para la fecha del accidente el Municipio de Soacha no fungiera como Organismo de Tránsito y no tuviera la obligación de la señalización vial, son argumentos de fondo que prueban la falta de legitimación en la causa por pasiva. En tal sentido, se prueba que el Municipio para la fecha de los hechos no estaba llamado a responder por vía legal o contractual respecto de las consecuencias negativas del accidente para el demandante, ni mucho menos sobre la vía en la cual ocurrieron los hechos.

En ese orden de ideas, **teniendo en cuenta que el Municipio de Soacha no era para la fecha de los hechos Organismo de Tránsito, me permito solicitar respetuosamente al Despacho encontrar probada esta excepción.**

En esta perspectiva debo señalar que existe una basta jurisprudencia en materia de responsabilidad en las vías del Orden Nacional, entre ellas la contenida en el expediente 2003 – 01957-01; así con Ponencia de ENRIQUE GIL BOTERO, de fecha 22 de julio del 2009, expediente 16333, se indicó lo siguiente:

“7.1 En primer lugar, señalo el INVIAS que, considerando que el kilómetro 5 de la Av. Simón Bolívar -ubicado frente al SENA- estaba ubicado en el perímetro urbano del municipio, su mantenimiento y señalización era responsabilidad del ente

⁴ Auto del 8 de marzo de 2001, con ponencia del H. Magistrado Dr. Marco Gerardo Monroy Cabra.



territorial, según lo dispuesto en la letra d) del artículo 1° del decreto 80 de 1987 y el art. 113 del decreto 1809 de 1990 – antes citado-

Al respecto se tiene la certificación expedida por el Jefe de la Oficina Jurídica de la alcaldía de Buenaventura, el 23 de junio de 1998, “el tramo del kilómetro 5 frente al SENA de la Avenida Simón Bolívar, es zona urbana” -fl. 70. Cdno. 3-

No obstante, la letra d) del art. 1 del decreto 80 de 1987 no atribuye a los municipios el mantenimiento y la señalización de las vías nacionales, pues prescribe, expresamente, que los municipios tienen la obligación de “adecuar la estructura de las vías nacionales dentro de su respectivo perímetro urbano de conformidad con las necesidades de la vida municipal”. A su vez, el Diccionario de la Real Academia de la Lengua define el verbo “adecuar” como: “Proporcionar, acomodar, apropiar algo a otra cosa”².

*“Suelo urbano. **Constituyen el suelo urbano, las áreas del territorio distrital o municipal destinadas a usos urbanos por el plan de ordenamiento, que cuenten con infraestructura vial y redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado, posibilitándose su urbanización y edificación, según sea el caso.** Podrán pertenecer a esta categoría aquellas zonas con procesos de urbanización incompletos, comprendidos en áreas consolidadas con edificación, que se definan como áreas de mejoramiento integral en los planes de ordenamiento territorial.*

siguientes funciones, sin perjuicio de aquellas que le hayan sido atribuidas por anteriores disposiciones: (...)

*“d) Racionalizar el uso de las vías municipales en los respectivos municipios y en el Distrito Especial de Bogotá, y como consecuencia: i) Otorgar, negar, modificar, revocar y cancelar las autorizaciones para los recorridos urbanos que deben cumplir las empresas que prestan servicios intermunicipales de transporte de pasajeros en cada municipio y en el Distrito Especial de Bogotá; ii) Propender por la adecuación y restablecimiento de vías de acceso y salida de los terminales de transporte terrestre y adoptar las medidas necesarias para asignar la localización adecuada de las empresas transportadoras, y **iii) adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano de conformidad con las necesidades de la vida municipal.**” –Resalta la Sala-*

“Las áreas que conforman el suelo urbano serán delimitadas por perímetros y podrán incluir los centros poblados de los corregimientos. En ningún caso el perímetro urbano podrá ser mayor que el denominado perímetro de servicios públicos o sanitario.” –Resalta la Sala-

Como puede observarse, el área urbana es catalogada como tal, en razón a sus particularidades, a las cuales debe acomodarse o adecuarse la respectiva vía nacional ubicada en su perímetro, y fue eso, precisamente,



lo que previó la norma en comento. Siendo así, por el hecho de que la vía cuente con esa naturaleza y, por tanto, sea responsabilidad del INVIAS, no impide que el municipio la intervenga y adelante las obras o adecuaciones estructurales necesarias para garantizar el normal funcionamiento de la “vida municipal”.

Los conceptos anteriores ofrecen claridad en cuanto a la obligación de los municipios en relación con las vías del orden nacional que traspasan o se ubican en el perímetro o suelo urbano, toda vez que, cuando el art. 1 en su letra d) del decreto 80 de 1987 les impone la obligación de adecuar o acomodar la estructura de las vías o carreteras nacionales según las necesidades de la “vida municipal”, hace referencia a la realización de las obras requeridas para el debido funcionamiento del municipio, **esto es, para la correcta prestación de los distintos servicios públicos -entre ellos los domiciliarios¹⁵-**, también para garantizar la movilidad vehicular y peatonal en la zona y, así, facilitar la urbanización y edificación. Según lo anterior, consecuentemente, cuando el municipio, en desarrollo de las actividades necesarias para la adecuación de la vía nacional, cause un daño antijurídico, el ente territorial responderá.

Es claro que el art. 1 en su letra d) del decreto 80 de 1987 otorga a los municipios la obligación de realizar, sobre las vías nacionales, las obras estructurales requeridas para su debido funcionamiento como ente territorial, aspecto que en todo caso requiere la intervención física de la carretera; sin embargo, ese deber no conlleva la realización de obras relacionadas con el mantenimiento o la señalización de la vía, pues estas son actividades atribuidas, legalmente, al INVIAS, entidad que, incluso, en el presente caso, certificó que la conservación, mantenimiento y señalización de la Av. Simón Bolívar de Buenaventura –vía nacional- era su responsabilidad –fls. 4 y 5, cdno. 5-.

Bajo esta perspectiva, se observa que la norma otorga a los municipios la obligación y/o potestad de adecuar o acomodar las vías nacionales de acuerdo con sus necesidades, a efectos de garantizar la prestación de los servicios públicos, situación que exige la construcción de diferentes redes físicas – alcantarillado, acueducto, etc.-; de regular la circulación vehicular o peatonal en la zona, integrando o facilitando la convexidad de esa vía con las demás del orden municipal –construyendo cruces viales y puentes peatonales-; facilitar la urbanización y edificación en determinada área; entre otras actividades con similar finalidad y que no están relacionadas con la construcción, el mantenimiento o la señalización de una vía nacional¹⁶. Sin embargo, no puede entenderse que dicha obligación de adecuar o acomodar signifique el mantenimiento, sostenimiento o la señalización de la respectiva vía nacional.

Efectivamente, y teniendo claridad sobre el concepto y alcance de la obligación de “adecuar”, es preciso considerar sus diferencias frente a las actividades



relacionadas con el “mantenimiento”, vocablo que define, en lo pertinente, el mismo Diccionario de la Real Academia de la Lengua como el “Conjunto de operaciones y cuidados necesarios para que instalaciones, edificios, industrias, etc., puedan seguir funcionando adecuadamente”¹⁷.

*Este concepto ratifica lo expuesto supra, en el sentido de que, la obligación de mantenimiento se establece a efectos de garantizar el funcionamiento apropiado de la vía, la cual, en todo caso, está al servicio de los entes territoriales. **En el mismo sentido, en cuanto a la obligación de señalización de la vía¹⁸, se concluye que, sumado a que no se trata de una actividad de “adecuación”, tampoco es “estructural”, por ende, no cumple con las condiciones impuestas por la norma a efectos de que su cumplimiento sea responsabilidad de los entes territoriales.***

***En conclusión, el argumento propuesto por la entidad recurrente no es válido, pues no es obligación de lo municipios realizar las actividades correspondientes al mantenimiento o señalización de las vías del orden nacional,** por tanto, frente al caso concreto, no puede imputarse la responsabilidad del daño antijurídico al municipio de Buenaventura por este aspecto, pues ni siquiera existía un deber jurídico previo en tal sentido.”⁵*

B. CADUCIDAD DE LA ACCIÓN

Teniendo en cuenta la documentación obrante en el proceso, en particular, el informe de policía en el que se indica que el accidente tuvo lugar el 31 de diciembre de 2014, es claro que el término de caducidad del medio de control debe empezarse a contar a partir del día siguiente a la ocurrencia de la acción causante del daño, esto es 01 de enero de 2015 y con una fecha cierta de caducidad de la acción para el 01 de enero de 2017⁶.

Ahora bien, el apoderado del demandante expone la tesis del daño continuado y que el término se empieza a contabilizar a partir del: *último informe pericial clínico forense de fecha 17 de enero de 2017 (...) mediante el cual (...) existe una incapacidad médico legal de (105) días.* Sin embargo, el supuesto de hecho del artículo 164 de la Ley 1437 de 2011 es claro, y nos habla de la acción u omisión que da origen al daño.

En dicho orden de ideas, en el caso que nos ocupa no hay acción sino una presunta omisión por no haber señalado en debida forma la vía, en el día de ocurrencia del accidente.

Es inadmisibles la posición de un daño continuado en el caso objeto de estudio, la omisión fue una sola y presuntamente conllevó a la ocurrencia del accidente por ausencia

⁵ Expediente **76001-23-31-000-1995-01182-01(16333)** 22 de julio de 2009 – Sección Tercera, Consejo de Estado C.P. Dr. Enrique Gil Botero.
⁶ Art. 164 de la Ley 1437 de 2011



de señalización. Con posterioridad a la ocurrencia del accidente no se tiene como probada alguna acción u omisión que conllevara daño alguno adicional al ya sufrido por el demandante.

Ahora bien, la jurisprudencia es clara en que no debe confundirse el daño continuado con la agravación de éste. En tal sentido ha manifestado lo siguiente:

*“Finalmente, vale la pena señalar, que no debe confundirse el daño continuado, con la agravación de éste. **En efecto, en algunas oportunidades se constata que una vez consolidado el daño (sea este inmediato o continuado) lo que acontece con posterioridad es que éste se agrava,** como por ejemplo el daño estructural de una vivienda que se evidencia con grietas y cimentaciones diferenciadas, y tiempo después se produce la caída de uno de sus muros⁷.*

En este caso, las reglas sobre el momento desde el cual debe contabilizarse el término de la caducidad no cambian; éste debe contarse, según se dijo, desde el momento en que se configuró el daño o se tuvo noticia de éste, en caso de que estas circunstancias no coincidan. En el ejemplo traído, el término de la caducidad no se contaría desde la caída del muro, sino desde que se evidenció el daño o se tuvo noticia de éste, según se dijo.”⁸

Con base en la jurisprudencia citada y a la luz de los hechos que obran en el proceso, se tiene que el demandante tuvo conciencia de la ocurrencia del daño mucho antes del “informe pericial clínico forense de fecha 17 de enero de 2017”, prueba de ello son las manifestaciones que realiza en los hechos de la demanda, Nos. 17, 18 y 19. Reflejo de ello lo describe de la siguiente forma; *el intento por salvar la pierna por medio de cirugías y tratamientos durante 23 meses y 20 días, **incluso llega a citar la cirugía que tuvo lugar el 20 de diciembre de 2016 y en la cual se le amputó la pierna.***

Es menester indicar que la solicitud de conciliación se radicó el 20 de diciembre de 2018 y con fecha de celebración de audiencia de conciliación en Procuraduría el 14 de marzo de 2019 y con interposición efectiva de demanda para el 19 de marzo de 2019.

Es así que para el 20 de diciembre de 2018, en el mejor de los casos para la tesis del demandante ya habían pasado más de 2 años contados a partir del 20 de diciembre de 2016, ya el medio de control estaba caducado, que más daño que perder una pierna en dicha fecha. Lo anterior, sin perjuicio de la ya reiterada manifestación hecha en la demanda sobre “*el intento por salvar la pierna por medio de cirugías y tratamientos durante 23 meses y 20 días*”, lo que vino después a la luz de la jurisprudencia citada fue que el daño se agravó, pero sin duda el daño se originó con la anterioridad aquí descrita.

⁷ Cita textual del fallo: Sobre la diferencia entre el daño y la agravación del mismo, puede consultarse: CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo contencioso administrativo. Sección tercera. Sentencia de 28 de enero de 1994. Expediente No. 8610. Consejero Ponente: Carlos Betancur Jaramillo.

⁸ Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia del 02 de agosto de 2019, Expediente 76001-23-31-000-2003-02005-02(46438, C.P. RAMIRO PAZOS GUERRERO



Admitir una tesis contraria agravaría la seguridad jurídica propia de la figura de caducidad y los fines que esta persigue. Es por lo expuesto que se solicita la declaratoria de la caducidad del medio de control interpuesto por el demandante.

V. RESPECTO DEL FONDO DEL ASUNTO

No obstante los medios exceptivos ya planteados, a continuación se exponen argumentos de fondo que de igual manera, dan al traste con las pretensiones de la demanda.

RUPTURA DEL NEXO CAUSAL Y CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA

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

Ahora bien, nuestro sistema normativo ha desarrollado unos esquemas de responsabilidad de los que se derivan criterios específicos de imputación, los cuales responden al fundamento o sustento de la responsabilidad conforme a los diferentes títulos vertidos en el ordenamiento jurídico y desarrollados ampliamente por la jurisprudencia.

En ellos, el demandado siempre puede desvirtuar o romper el nexo causal para liberarse de una eventual condena. Por esa razón, vale resaltar que el demandante se desplazaba en una motocicleta por el carril de adelantamiento, tercer carril (izquierdo) de la calzada, y la norma reza que las motocicletas deben transitar por el carril derecho a menos de un metro del andén, norma que el demandante infringió. Es claro pues, que en el evento en que el motociclista se hubiera desplazado por el lugar autorizado en la normativa rectora de la materia, muy seguramente no se hubiera materializado el hecho dañoso que hoy nos convoca a la discusión.

Existe además una ruptura del nexo causal con el Municipio de Soacha en la medida que, del informe policial del accidente de tránsito, aportado en su momento por el demandante, se dejó constancia que en ese momento la autopista se encontraba en contraflujo. Dicha operación de contraflujo se autoriza por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional DITRA, quienes son la autoridad en la vía y quienes estaban en la obligación de instalar señalización provisional de contraflujo vehicular por operación éxodo para el caso, y no por parte del Municipio de Soacha.

VI. RESPECTO DE LAS PRUEBAS A CONSIDERAR EN EL SUB EXÁMINE

Respetuosamente solicito que sean decretadas, practicadas y tenidas como pruebas las siguientes, las documentales que relaciono a continuación:



- Resolución 4504 del 25 de octubre de 2013 expedida por el Ministerio de Transporte.
- Resolución 1007 del 23 de abril de 2014
- Resolución 1740 de 18 de junio de 2014
- Resolución 3050 del 10 de octubre de 2014
- Resolución 2232 del 10 de julio de 2015
- Comunicación con radicado 20133210666262

VII. RESPECTO DE LOS ANEXOS A ESTE ESCRITO

Me permito dejar constancia de la entrega, simultánea a este documento, de aquellos relacionados en el acápite de pruebas, así como del poder que me fue conferido para actuar en esta ocasión.

VIII. RESPECTO DE LAS NOTIFICACIONES

Tanto mi representada como el suscrito apoderado, recibiremos notificaciones en la Carrera 19 A Bis No. 2-39 de esta ciudad y en la dirección, teléfonos y correo electrónico registrados en el membrete del presente documento.

Del mismo modo, solicito respetuosamente notificar a mi mandante en el Palacio de Gobierno, ubicado en la Calle 13 No. 7-30 Parque Principal de Soacha, Cundinamarca; correo electrónico: notificaciones_juridica@alcaldiasoacha.gov.co.

Correo electrónico: rdc.abogado.soacha@gmail.com
notificaciones_juridica@alcaldiasoacha.gov.co

Del Señor Juez,

DIEGO HERNANDO RIVERA RUIZ

C.C. No 1.020.717.338 de Bogotá
T.P. No. 198.309 del C.S. de la Judicatura