

30 de agosto de 2004

**Proceso Contencioso  
Administrativo de  
Plena Jurisdicción.**

**Contestación de  
la demanda.**

La firma forense Patton, Moreno y Asvat, en representación de **Pyrsa Panamá, S.A.**, para que se declare nula, por ilegal, la Resolución número 046-03 de 19 de diciembre de 2003 emitida por el **Ministro de Obras Públicas**, el acto confirmatorio y para que se hagan otras declaraciones.

**Honorable Magistrado Presidente de la Sala Tercera, de lo Contencioso Administrativo, de la Corte Suprema de Justicia.**

Con el respeto que nos distingue concurrimos ante el despacho a su cargo, con la finalidad de darle formal contestación a la demanda contencioso administrativa de plena jurisdicción descrita en el margen superior de la presente Vista Fiscal.

Nuestra intervención está debidamente sustentada en el artículo 5, numeral 2, de la Ley 38 de 2000, según el cual a esta Procuraduría le corresponde intervenir en el proceso en defensa de los intereses de la Administración Pública.

**I. La pretensión.**

La sociedad demandante, a través de la firma forense que la representa, solicita que se formulen las siguientes declaraciones:

1. Que se declare nula, por ilegal, la Resolución No. 046-03 de 19 de diciembre de 2003 emitida por el Ministerio de Obras Públicas.

2. Que se declare nula, por ilegal, la Resolución No. 004-04 de 29 de marzo de 2004 expedida por el Ministro de Obras Públicas.

3. Que se deje sin efecto la multa impuesta a Pycsa Panamá, S.A. mediante Resolución No. 046-03 de 19 de diciembre de 2003.

Este despacho observa que no le asiste el derecho a la sociedad demandante, porque la actuación del Ministerio de Obras Públicas está debidamente fundamentada en el ordenamiento jurídico patrio, el contrato de concesión y sus adendas, así como en el resto de la documentación pertinente al efecto.

**II. Los hechos en los que se fundamenta la acción, los contestamos de la siguiente manera:**

**Primero:** Este hecho es cierto; por tanto, lo aceptamos.

**Segundo:** Este hecho no nos consta; por tanto, lo negamos.

Debemos señalar que en atención al Contrato de Concesión Administrativa No. 98 de 29 de diciembre de 1994 (con sus respectivas Adendas No. 1, 2, 3 y 4), suscrito entre Pycsa Panamá, S.A. con el Estado Panameño, Pycsa, S.A. se comprometió a realizar el **estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación de la Autopista Panamá Colón y el Corredor Norte**, tal como consta en la Gaceta Oficial No. 22,699 de 10 de enero de 1995, de lo que

se colige que la directamente obligada con el Estado panameño es la empresa Pycsa, S.A.

**Tercero:** Éste es un hecho público y notorio que fue publicado en los medios de comunicación; por tanto, lo aceptamos.

**Cuarto:** Este hecho es cierto; por tanto, lo aceptamos.

**Quinto:** Este hecho no es cierto como se redacta; por tanto, lo negamos.

**Sexto:** Este hecho no es cierto como se expone; por tanto, lo negamos.

**Séptimo:** Este hecho es cierto; por tanto, lo aceptamos.

**Octavo:** Éste no es un hecho, sino una apreciación subjetiva de la firma forense que representa los intereses de la sociedad demandante, por tanto, lo negamos.

**Noveno:** La redacción de este hecho contiene elementos subjetivos carentes de veracidad; por tanto, lo negamos.

**Décimo:** Este hecho lo contestamos como el quinto.

**Undécimo:** El párrafo primero no constituye un hecho, sino argumentos especulativos netamente subjetivos de la firma forense que representa los intereses de la sociedad demandante; por tanto, lo negamos.

Aceptamos que la sociedad Pycsa, S.A. interpuso su recurso de reconsideración en contra de la Resolución 046-03 de 19 de diciembre de 2003.

**Duodécimo:** Este hecho es cierto; por tanto, lo aceptamos.

**III. El criterio de la Procuraduría de la Administración, respecto de las normas que se dicen**

**infringidas y de los conceptos de las supuestas violaciones, es el que a seguidas se expone:**

a. Artículo 990 del Código Civil:

**"Artículo 990:** Fuera de los casos expresamente mencionados en la ley, y en los que así lo declare la obligación, nadie responderá de aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables."

**Concepto de la supuesta infracción.**

"El Artículo 990 del Código Civil ha sido infringido en concepto de violación directa por comisión, toda vez que la Resolución No. 046-03 de 19 de diciembre de 2003 emitida por el Ministerio de Obras Públicas, dispuso sancionar a PYCSA PANAMÁ, S.A. en contra de lo que el Código Civil establece con respecto a la responsabilidad de las personas frente a hechos acaecidos por motivo de caso fortuito..." (Fojas 20 y 21)

b. Artículo 10.2 de las Condiciones Especiales del Pliego de Bases de la Concesión Administrativa para el Diseño, Construcción de la Autopista Panamá - Colón y el Corredor Norte, que forma parte del Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994 suscrito entre el Estado Panameño y la empresa Pycsa Panamá, S.A.

"10.2 RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO POR LA OBRA.

**EL CONCESIONARIO será el único responsable por los trabajos ejecutados, así como por la calidad de los materiales utilizados en la obra, por lo que deberá comprobar sus especificaciones, a fin de que cumplan con las normas.**

EL CONCESIONARIO mantendrá, a su costo, toda la obra conforme a lo establecido en el Pliego de Cargos, durante la

ejecución de la Obra y la Administración y Operación de la misma.

...

EL CONCESIONARIO proveerá de drenajes adecuados a la obra, como también erigirá a sus expensas las estructuras necesarias para mantener el libre tránsito, siempre que se trate de tramos de vías existentes y/o en servicio."

**Concepto de la supuesta infracción:**

"El Artículo 10.2 del Pliego de Cargos, que forma parte del Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994 ha sido infringido en concepto de violación directa por comisión, puesto que el Ministro de Obras Públicas desconoció esta norma, la cual claramente establece que PYCSA PANAMÁ, S.A., no puede ser responsabilizada por actos que son imprevisibles y ajenos al control de la empresa..." (foja 22)

c. Artículo 19 de la Ley 5 de 15 de abril de 1988, mediante la cual se establece y regula el sistema de ejecución de obras públicas por el sistema de concesión administrativa y se adoptan otras disposiciones:

**"Artículo 19:** El incumplimiento por parte de los concesionarios de las obligaciones que le impone la concesión, esta ley y los reglamentos que se dicten en su desarrollo, será sancionado con una multa de dos mil quinientos balboas (B/.2,500.00) hasta veinticinco mil balboas (B/.25,000.00), según la gravedad de la falta, sin perjuicio de la caducidad administrativa de la concesión cuando proceda."

**Concepto de la supuesta infracción:**

"El Artículo 19 ha sido infringido en concepto de violación directa por comisión, puesto que la Resolución No. 046-03 de 19 de diciembre de 2003 y la Resolución No. 004-04 de 29 de marzo de

2004, no están fundamentadas en faltas o incumplimientos del Concesionario con respecto al Contrato de Concesión, la Ley o los reglamentos que forman parte de la normativa que regula la relación contractual entre el Estado Panameño y PYCSA PANAMÁ, S.A. ..." (fojas 23 a 25)

d. Artículo 26 del Decreto No. 17 de 29 de noviembre de 1989.

**"Artículo 26.** Sin perjuicio de la inspección técnica que el concesionario establezca para vigilar la obra, la entidad concedente verificará periódicamente dicho estado. **El informe que emitan sus técnicos servirá de base para que se exija la reparación o sustitución de los elementos deteriorados o desgastados,** señalando plazos y condiciones de los materiales a emplear."

**Concepto de la supuesta violación.**

"El Artículo 26 del Decreto No. 17 de 29 de Noviembre de 1989, que reglamenta la Ley 5 de 15 de abril de 1988, ha sido infringido en concepto de violación directa por comisión..."

Lo anterior, evidentemente dispone una actuación que es contraria a lo establecido en el citado Artículo 26, puesto que esta normativa sólo faculta al Ministerio de Obras Públicas, para exigir la reparación o sustitución de los elementos deteriorados o desgastados, no así ordenar la demolición de toda la estructura." (Fojas 25 y 26)

e. Artículo 33 del Decreto No. 17 de 29 de noviembre de 1989 por medio del cual se reglamenta la Ley 5 de 15 de abril de 1988.

**"Artículo 33:** El incumplimiento por causas imputables al concesionario de las obligaciones señaladas contractualmente, o de los preceptos establecidos en la ley o en los reglamentos, dará lugar a que se le

sancione de acuerdo con el artículo 19 de la Ley No. 5 de 15 de abril 1988. Para tales efectos, esta multa deberá ser pagada en un plazo máximo de un mes. En el caso de que el concesionario no satisficiera la sanción impuesta en el plazo fijado, la entidad concedente procederá contra las fianzas constituidas en su caso, por el concesionario, sin perjuicio de las demás acciones que fueren precedentes."

**Concepto de la supuesta violación.**

"El Artículo 33 del Decreto No. 17 de 29 de noviembre de 1989 ha sido infringido en concepto de violación directa por comisión, debido a que las Resoluciones acusadas en la presente demanda infringen y desconocen el Artículo 33, al no establecer que normas u obligaciones contractuales fueron incumplidas por el concesionario..." (Foja 27)

f. La Cláusula Sexta del Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994, celebrado entre El Estado Panameño y la empresa PYCSA PANAMA, S.A., cuyo texto se observa en las fojas 27 y 28 del expediente judicial.

**Concepto de la supuesta infracción.**

"La normativa citada arriba ha sido infringida en concepto de violación directa por omisión, toda vez que el incumplimiento de esta norma fue obviado por el Ministerio de Obras Públicas al emitir la Resolución No. 046-03 su acto confirmatorio Resolución No. 004-04..." (Fojas 28 y 29)

**Defensa de la institución demandada, por la Procuraduría de la Administración.**

El Estado Panameño celebró con la empresa Pycsa Panamá, S.A., el Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994, mediante el sistema de concesión administrativa, para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación

de la Autopista Panamá - Colón y la Fase Primera del Corredor Norte, publicado en la Gaceta Oficial No. 22,699 de 10 de enero de 1995. Con relación a ese contrato se han celebrado cuatro adendas. La Concesión Administrativa del Corredor Norte también está regido por el Pliego de Cargos de dicho contrato.

En el plano de la normativa legal está regulado por la Ley No. 5 de 15 de abril de 1988, el Decreto No. 17 de 29 de noviembre de 1989 modificado por el Decreto Ejecutivo No. 272 de 30 de noviembre de 1994. Adicionalmente le son aplicables las normas, que sobre contratos administrativos establece la Ley No. 56 de 27 de diciembre de 1995. Estos cuerpos normativos son los que le han servido de sustento a las resoluciones emitidas por el MOP objeto del proceso in examine.

Conforme a la Addenda No. 2 del referido contrato de concesión, la empresa Pycsa Panamá inició la construcción de la Segunda Fase del Corredor Norte, correspondiente al tramo Tinajitas - Tocumen, Provincia de Panamá. Como parte de las obras de dicho tramo figura la construcción del paso vehicular ubicado en el área de La Palmita, Corregimiento de Belisario Porras, Distrito de San Miguelito. El día **14 de diciembre de 2003** ocurrió el desplome de una sección del muro de tierra armada que constituye el estribo del puente denominado **La Palmita**, parte integrante del proyecto de construcción del Corredor Norte, Fase II.

En virtud del hecho mencionado, el MOP (en su condición de ente supervisor por parte del Estado de los trabajos de



construcción de la Segunda Etapa del Corredor Norte) emitió la Resolución No. 045-03 de 15 de diciembre de 2003, por medio de la cual designó una **Comisión Técnica de Investigación**. La misma quedó conformada por los ingenieros: Edgardo Jaén, Juan Abed, Lionel Moreno y Ricardo Grimeldo, **todos ingenieros civiles de profesión con experiencia en el área de construcción de carreteras, puentes y pasos vehiculares y con conocimientos sobre diseño, construcción e inspección** de obras de la naturaleza de las que realiza la empresa PYCSA Panamá, S.A. Dicha Comisión inició sus investigaciones, las cuales consistieron en pruebas de laboratorio, análisis de los planos de la estructura, inspección ocular del sitio, reuniones con el concesionario y con la empresa subcontratada por éste para el diseño de la obra.

Así destaca dentro de las investigaciones realizadas las siguientes: Pruebas de Penetración (SPT, ASTM D 1586) a fin de determinar la compacidad relativa de los suelos del muro, Cálculo de las humedades (ASTM D 2216) a profundidades distintas, Clasificación del tipo de suelo (ASTM D 2487), Ensayos de Límite de Atterberg, granulometría para suelos, equivalente de arena, protocolo estándar, densidad de campo y CBR (Californian Bearign Ratio ASTM D 1883). Se efectuaron toma de muestras de elementos utilizados en la construcción del muro, así como reuniones de consulta la empresa Earth Technologies Inc., empresa que detenta la patente del método constructivo utilizado en el Puente La Palmita.

Resultado de lo anterior, la Comisión Técnica determinó que **la causa que provocó en forma directa la falla del citado muro fue la saturación del suelo por acumulación de agua, al estar el relleno expuesto a la intemperie durante más de cinco (5) meses.** De acuerdo a la Comisión, dicha acumulación de agua se produjo **por la ausencia de sistemas de drenaje.** Al verificarse los planos aprobados por el MOP para la construcción del Puente La Palmita y los métodos constructivos con la empresa Fundaciones, S.A., diseñadora del muro en el cual se produjo el accidente, se pudo determinar que **los propios planos indican la necesidad de efectuar obras de drenajes por parte del constructor.**

La Comisión advirtió la falta de cumplimiento de las indicaciones contenidas en las notas constructivas del diseñador e indicó, además, que **las paredes del muro se desplomaron producto de la excesiva presión hidrostática, efecto lógico y directo de la saturación del suelo, lo cual deterioró ciertas propiedades del material de relleno, entre las que se menciona el peso volumétrico, ángulo de fricción interna, cohesión, contenido de humedad y otros.**

Aunado a lo anterior, la Comisión advirtió que esos mismos muros, diseñados y construidos adecuadamente y sometidos a las cargas especificadas aplicables han sido utilizados con anterioridad en la República de Panamá, con comportamientos estructurales satisfactorios. **La Comisión descartó fallas en el diseño y reiteró que el derrumbe del muro fue causado por el exceso de agua en el relleno, producto de precipitaciones pluviales, propias de la estación**

**lluviosa y el incumplimiento de las notas constructivas referentes al drenaje.** La ausencia de drenajes en el sitio quedó plenamente probada a través de la investigación efectuada por la Comisión, la cual además de no identificar obras de drenajes al efectuar la inspección ocular (por el contrario aportó fotografía (figura 7 del Informe adicional del MOP) donde se aprecia el surco formado por las corrientes de aguas que llevaban a las mismas al punto más bajo de la parte superior del muro, que resultó ser el lugar donde se produjo el accidente), constató un elevado grado de humedad en el suelo, verificado por las pruebas de laboratorio antes mencionadas.

Los medios de comunicación escritos, radiales y televisivos, recogieron el testimonio de los que en ese lugar se encontraban al momento de producirse el accidente, quienes indicaban la presencia de un "chorro de agua" que data desde el punto del muro donde se inició el derrumbe. Es importante destacar que la empresa Pycsa Panamá, S.A., exclusivamente se limitó a indicar que sí había hecho obras de drenaje, sin refutar las pruebas aportadas por la Comisión o presentando pruebas concretas de la existencia de las obras de drenaje.

De acuerdo al párrafo tercero de **la cláusula segunda del Contrato No. 98 de 1994**, los diseños y planos propuestos por el concesionario y aprobados por el MOP son parte integrante del Contrato. Dicha cláusula, en su parte pertinente señala: "Se entiende que forman parte del Contrato: El Contrato y sus adendas y modificaciones; el Pliego de Bases y su Addenda; la Propuesta presentada por el Concesionario; y, los diseños,

planos, especificaciones técnicas y los cambios o modificaciones técnicas, propuestas por el Concesionario y aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas."

Al iniciar la ejecución de la obra, los diseños de cada una de las estructuras que conforman la obra deben ser sometidos a la aprobación del MOP, a fin de que una vez aprobados los diseños, el concesionario, quien posee además de la obligación del diseño, la de construcción, puede proceder a la ejecución física de la obra. A fin de efectuar esas aprobaciones, el concesionario somete a la revisión y aprobación del MOP los planos y sus hojas de detalle relativas a la estructura o trabajos de que se trate. En ese sentido, se pronuncia la última parte del Punto 8.1 del pliego de cargos, el cual señala: "Se remitirán tres copias de estos planos, para ser sometidos a aprobación. Tras la aceptación, en la copia que se devuelva al Concesionario, éste presentará tres copias adicionales, mostrando las correcciones, adiciones u observaciones."

Los planos de construcción para el Paso Vehicular La Palmita, mismos que poseen el diseño del muro accidentado, fueron presentados al MOP y una vez analizados, fueron aprobados. En la página No. 2 de los planos (ver anexo 3 del Informe adicional presentado por el MOP) aparecen notas constructivas y que forman parte de la información que ofrece el plano al constructor de la obra, entre las que destaca: "5.0 Drenaje, 5.1 Al concluir cada Jornada de trabajo, se procederá a nivelar la superficie de relleno de manera que esté apartada de la superficie de la pared. Se construirá

una inclinación mínima de 2% y una berma de tierra provisional cerca de la cumbre de la pared Para evitar que el agua que escurre de la superficie rebase la pared. 5.2 **Al terminar cada jornada, se procederá a compactar la superficie de relleno con un rodillo de rueda liso para minimizar estancamientos de agua y saturación del relleno.** 5.3 **La ingeniería, diseño, análisis, detalle y mitigación del drenaje de la superficie y de la filtración de agua subterráneas serán responsabilidad del contratista general.** 5.4 **La desviación permanente de agua de la superficie se realizará como lo requiere Y lo ejecute el contratista general.**" (Lo resaltado y subrayado es nuestro).

Es menester destacar lo preceptuado en el **punto No. 8 del Pliego de Cargos** del Contrato, en el sentido de que las obras que se efectúan y adelantan deben ser conforme a los planos. Así la citada disposición señala: "8. CONFORMIDAD CON LOS PLANOS: Las superficies terminadas de la terracería y pavimento y de cualquier estructura u obra de arte, que forman parte del Contrato deberán concordar en todos los casos con las dimensiones, elevaciones, alineamientos, rasantes, corona peraltes, e indicaciones mostradas en los planos, a excepción de cambios debidamente autorizados." En ese mismo sentido, haciendo referencia particularmente a la falta de trabajos de drenajes en el muro que se desplomó, vale la pena citar el último párrafo del punto No. 10.2 del Pliego de Bases del Contrato, el cual atribuye responsabilidades directas a la concesionaria por la provisión de obras de drenajes adecuadas a la obra, lo cual

hacía obligatorio la construcción de las mismas no sólo por ser una instrucción de los planos aprobados por el MOP, y que se reputan como parte del Contrato, sino por disposición del propio Pliego de Cargos.

La Resolución No. 004-04 de 29 de marzo de 2004 hace alusión directa a esta disposición, la cual señala: "**EL CONCESIONARIO proveerá de drenajes adecuados a la obra**, como también erigirá a sus expensas las estructuras necesarias para mantener el libre tránsito, siempre que se trate de tramos de vías existentes y/o en servicio."

En adición a lo indicado, **se destaca la ineludible obligación de la concesionaria de construir las obras del Corredor, en atención a los planos, diseños y especificaciones técnicas**, lo cual está claramente establecido en el **primer párrafo de la cláusula segunda del contrato**, el cual señala: "**El ESTADO** otorga a **EL CONCESIONARIO**, por medio del presente Contrato, el derecho de desarrollar, operar y explotar el proyecto vial denominado AUTOPISTA PANAMA - COLÓN y CORREDOR NORTE, en Concesión Administrativa, en relación con cada uno de sus tramos componentes, que en su conjunto integran dicho proyecto vial, de conformidad con los planos y especificaciones técnicas, condiciones generales y condiciones especiales que forman parte integral del presente contrato... "

Evidentemente, el MOP a través de las resoluciones administrativas que son objeto del proceso in examine estimó que el incumplimiento por parte de la concesionaria de las notas constructivas de los citados planos para la

construcción del estribo del Puente La Palmita constituyen un incumplimiento de las obligaciones que impone la concesión, particularmente el Pliego de Bases y el Contrato. Adicionalmente se infringió el artículo 13, numeral 1, de la Ley 5 de 1988, disposición que sirvió de fundamento a las dos resoluciones impugnadas, configurándose así la violación de una norma legal, en adición a las contractuales antes comentadas. La citada norma estipula: "Artículo 13: Los concesionarios están obligados a lo siguiente: 1. Realizar el objeto de la concesión de conformidad con el acto que la otorga y con el convenio de concesión y sus anexos." (Lo subrayado es nuestro)

Considerando el MOP que la concesionaria había incumplido su obligación legal y contractual de desarrollar las obras con estricto apego a la información indicada en los planos previamente aprobados, se estimó procedente imponer una sanción administrativa, debidamente facultado por virtud del artículo 19 de la Ley 5 de 1988 y por lo cual se emitieron las resoluciones acusadas y que condenan a la empresa Pycsa Panamá, S.A. al pago de una multa de B/.25,000.00, entre otras cosas. De construirse el muro, siguiendo las recomendaciones establecidas en los planos y notas constructivas aprobados por el MOP, el mismo hubiera soportado la precipitación pluvial acaecida el 14 de diciembre de 2003 y las consecuentes que ocurrieran durante la vida útil de la obra.

**Bajo ninguna circunstancia puede considerarse que el desprendimiento de la sección del muro que nos ocupa se debió**

**a alguna de ellas, sino al incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de la concesionaria.**

La Resolución No. 046-03 de 19 de diciembre de 2003, en adición a la multa ordenó la demolición de los muros de tierra armada existente tanto en el estribo No. 1, como en el No.2, dado el riesgo que los mismos generaban por la posibilidad de otro derrumbe.

Luego de los análisis de la Comisión se pudo establecer la condición del material utilizado para el relleno de los muros y existiendo el grado de humedad que las pruebas de suelo revelaron (ver informe de la Comisión), el MOP estimó que la demolición total de los muros sería lo conducente. Esa decisión tiene pleno asidero jurídico, no solo en el artículo No.26 del Decreto No. 17 de 1989, sino en el artículo 13, numeral 4, de la Ley 5 de 1988.

Por lo expuesto, solicitamos respetuosamente a los Honorables Magistrados se sirvan declarar legal la Resolución número 046-03 de 19 de diciembre de 2003 emitida por el Ministerio de Obras Públicas y el acto confirmatorio.

**Pruebas:**

**Documentales:** Adjuntamos las siguientes pruebas documentales:

1. Copia autenticada del Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994, para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación de la Autopista Panamá - Colón y la Fase Primera del Corredor Norte, publicado en la Gaceta Oficial No. 22,699 de 10 de enero de 1995, suscrito entre Pycsa, S.A. y el Estado panameño



2. Copia autenticada de la Adenda #1 del Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994.

3. Copia autenticada de la Adenda #2 del Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994.

4. Copia autenticada de la Adenda #3 del Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994.

5. Copia autenticada de la Adenda #4 del Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994.

6. Copia autenticada del Pliego de Cargos del Contrato No. 98 de 29 de diciembre de 1994, para el estudio, diseño, construcción, mantenimiento, operación y explotación de la Autopista Panamá - Colón y la Fase Primera del Corredor Norte.

7. Copia autenticada de la Ley No. 5 de 15 de abril de 1988.

8. Copia autenticada del Decreto No. 17 de 29 de noviembre de 1988.

9. Copia autenticada del Decreto Ejecutivo No. 272 de 30 de noviembre de 1993.

10. Copia autenticada de la Ley No. 56 de 27 de diciembre de 1995.

11. Copia autenticada de la Resolución No. 045-03 de 15 de diciembre de 2003, "por la cual designó la Comisión Técnica de Investigación para que determine las causas que originaron el desplome de una sección del muro de contención en uno de los pasos vehiculares del Corredor Norte, Segunda Etapa, ubicado en la comunidad de Cerro Batea, Distrito de San Miguelito."

12. Copia autenticada de la Resolución No. 004-04 de 29 de marzo de 2004, "por medio de la cual se resuelve recurso de reconsideración interpuesto por la empresa PYCSA Panamá, S.A., contra la Resolución No. 046-03".

13. Copia autenticada de la Resolución No. 046-03 de 19 de diciembre de 2003, "por medio de la cual se impone una multa a la empresa PYCSA Panamá, S.A., concesionaria del Corredor Norte, por incumplimiento de la obligación de construir de acuerdo a los parámetros establecidos por los planos aprobados por el Ministerio de Obras Públicas."

14. Copia autenticada del "Informe sobre las causas que originaron el desprendimiento de una sección del muro mesa del puente La Palmita", fechado 19 de diciembre de 2003, el cual contiene: Introducción, Investigación, Conclusiones y Recomendaciones, Anexos: 1. La Resolución No. 45-03 del Ministerio de Obras Públicas, 2.a. Informe de la investigación de Campo y Prueba de Laboratorio del Punto Crítico del Muro Mesa de La Palmita, Corredor Norte, II Fase del Ministerio de Obras Públicas, 2.b. el Informe de los resultados de pruebas de CBR de campo realizadas en el proyecto Corredor Norte, desde Tinajas hasta la Avenida Domingo Díaz elaborado por Ingenieros Geodésicos, S.A., 2.c. Informe de Pruebas de compactación para el relleno del Proyecto Corredor Norte, desde Tinajitas hasta la Ave. Domingo Díaz confeccionado por Ingenieros Geotécnicos, S.A., 2.d. Memoria de Cálculo preparada para el Corredor Norte elaborado por Fundaciones, S.A., 3. Planos del Paso Vehicular La Palmita, 4. Fotos).

15. Copia autenticada del Oficio DEM-495 de 13 de mayo de 2003 emitido por el Ingeniero Civil Cián R. Atencio A., Jefe del Departamento de Ensayo de Materiales. Referencia: Revisión de Planos de los Muros Mesa del Proyecto Corredor Norte.

16. Copia autenticada del Oficio DEM-437 de 15 de mayo de 2003 suscrito por el Ingeniero Civil Cián R. Atencio A., Jefe del Departamento de Ensayo de Materiales. Referencia: Memoria de Cálculo Corredor Norte, Taludes en Corte y Relleno (Fotos).

17. Copia autenticada de la Nota No. DEM-421 de 9 de mayo de 2003 suscrita por el Ingeniero Civil Cián R. Atencio A., Jefe del Departamento de Ensayo de Materiales. Referencia: Muro Mesa al Puente sobre Calle La Palmita (Corredor Norte Fase II).

18. Copia autenticada de la Nota No. DEM-1253 de 15 de diciembre de 2003 suscrita por el Ingeniero Civil Cián R. Atencio A., Jefe del Departamento de Ensayo de Materiales, dirigido a la Viceministra del Ministerio de Obras Públicas, licenciada Gretel Villalaz de Allen, relativo al "Informe Geo Técnico sobre la inspección realizada el día 15 de diciembre al proyecto MURO MESA al PUENTE SOBRE LA CALLE LA PALMITA, (Corredor Norte, Fase II) donde precisamente ocurrió una falla."

19. Copia autenticada de la Nota No. DEM-1259 de 18 de diciembre de 2003 suscrita por el Ingeniero Civil Cián R. Atencio A., Jefe del Departamento de Ensayo de Materiales.

Referencia: Ensayos Geotécnicos, Punto Crítico Muro Mesa, La Palmita, Corredor Norte, II Fase, Ciudad.

20. Copia certificada del periódico Crítica del martes 16 de diciembre de 2003 que se titula: "FATALIDAD: Jugando encontraron la muerte: Trágica historia para navidad, Buscando responsables."

21. Copia certificada del periódico Día a Día del Martes 16 de diciembre de 2003 que se titula: "La desidia la pagan los pobres."

22. Copia certificada del periódico Día a Día del Lunes 15 de diciembre de 2003 que se titula: "Cuatro muertos, Culpables: ... SINAPROC Y PYCSA, dicen en Torrijos Carter, Muerte anunciada."

23. Copia autenticada de catorce (14) planos aprobados por el MOP para la construcción del Puente del paso vehicular La Palmita, que contiene los diseños del muro en el cual se produjo el accidente.

**Testimoniales:**

Solicitamos que se admitan como testigos a las siguientes personas:

1. Ing. Edgardo Jaén.
2. Ing. Juan Abed.
3. Ing. Lionel Moreno.
4. Ing. Ricardo Grimeldo.

Estas personas declararán respecto de los hechos primero, segundo, cuarto a duodécimo.

5. Antonio González, con cédula de identidad personal 4-104-1627.

6. Mireya de González, con cédula de identidad personal 7-85-1396.

Estas personas rendirán testimonio respecto del hecho tercero de la demanda.

Solicitamos al Tribunal se sirva emitir las correspondientes boletas de citación.

**Derecho:** Negamos el derecho invocado por la parte demandante, porque no le asiste el mismo.

**Del Honorable Magistrado Presidente,**

**Licda. Alma Montenegro de Fletcher  
Procuradora de la Administración**

AMdeF/5/mcs

Licdo. Víctor L. Benavides P.  
Secretario General