



Juzgado Treinta y Tres (33) Administrativo del Circuito de Bogotá
Sección Tercera
Carrera 57 No. 43-91 -CAN Piso 5º de Bogotá D.C.

Bogotá, D.C. dos (2) de octubre de dos mil veintitrés (2023)

REPARACION DIRECTA

Exp. - No. 11001 33 36 033 2019 00251 00

Demandante: ELIZABETH MURCIA Y OTROS

**Demandado: NACIÓN-MINISTERIO DE TRANSPORTE - AGENCIA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA (ANI) – DEPARTAMENTO DEL CESAR – MUNICIPIO DE
CHIRIGUANÁ - CONSESIONARIA YUMA – CONSORCIO SOL – RESTREPO Y URIBE
LTDA – ARREDONDO MADRID INGENIEROS CIVILES LTDA – TEA LIMITADA
CONSULTORIAS y CONSTRUCTORA IRIGUANÍ S.A.S**

Sentencia No. 0282

Surtido el trámite legal correspondiente sin que se observe causal de nulidad que invalide lo actuado, procede el despacho a proferir sentencia de primera instancia en el presente proceso, con ocasión de la demanda que en ejercicio del medio de control de reparación directa consagrado en el artículo 140 de la Ley 1437 de 2011 –Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo-, interpusieron ELISABETH BUSTOS MURCIA, DEIVI POVEDA BUSTOS, ANA SILVA RINCÓN, EVANGELINA RINCÓN, JOSÉ GUSTAVO POVEDA MONTAÑO, JOSÉ YAMIR POVEDA RINCÓN, LINA SOFÍA POVEDA ÁVILA, WILLIAM GUSTAVO POVEDA RINCÓN, y YESICA APOLA POVEDA SORIANO en contra de la NACIÓN representada por el MINISTERIO DE TRANSPORTE, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI-, DEPARTAMENTO DE CESAR, MUNICIPIO DE CHIRUGUANÁ, CONSESIONARIA YUMA, CONSORCIO SOL, RESTREPO Y URIBE LTDA, ARREDONDO MADRID INGENIEROS CIVILES LTDA, TEA LIMITADA CONSULTORIAS y CONSTRUCTORA IRIGUANÍ S.A.S.

ANTECEDENTES

I. LA DEMANDA:

En la demanda se solicita acceder a las siguientes:

Pretensiones:

1. Se declare que la MINISTERIO DE TRANSPORTE, la ANI, el DEPARTAMENTO DE CESAR, el MUNICIPIO DE CHIRIGUANÁ, la CONSESIONARIA YUMA, el CONSORCIO SOL, RESTREPO Y URIBE LTDA, ARREDONDO MADRID INGENIEROS CIVILES LTDA, TEA LIMITADA CONSULTORIAS y/o la CONSTRUCTORA IRIGUANÍ S.A.S son responsables de los perjuicios que se le causaron a los demandantes con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el 4 de junio de 2017 en el municipio de Chiriguaná-Cesar en la vía San Roque – Bosconia Km 56 + 890 metros, ocasionado por la falta de iluminación, mal estado de la vía y obras inconclusas.
2. En consecuencia, se condene a las demandadas al pago por concepto de indemnización por **perjuicios materiales** causados a título de **Lucro Cesante** a favor de Elizabeth Bustos Murcia y Deivi Poveda Bustos por una suma total de \$541.314.985.
3. Se condene a las demandadas al pago por concepto de indemnización por **perjuicios materiales** causados a título de **Daño Emergente**, a favor de Elizabeth Bustos Murcia por una suma de 34.990.000 que corresponden al valor del vehículo perdido en el accidente sucedido el 4 de junio de 2017 y los gastos de traslado y parqueadero de este.
4. Se condene a los demandados, al pago por concepto de indemnización por **perjuicios morales** a favor de: **(I)** ELISABETH BUSTOS MURCIA un equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes; **(II)** DEIVI POVEDA BUSTOS un equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes; **(III)** ANA SILVA RINCÓN un equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes; **(IV)** EVANGELINA RINCÓN un equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes; **(V)** JOSÉ GUSTAVO POVEDA MONTAÑO un equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes; **(VI)** JOSÉ YAMIR POVEDA RINCÓN; **(VII)** LINA SOFÍA POVEDA ÁVILA un equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes; **(VIII)** WILLIAM GUSTAVO POVEDA RINCÓN un equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes; y **(IX)** YESICA APOLA POVEDA SORIANO un equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

5. Además, que se ordene a los demandados a actualizar o indexar el valor de las condenas que se profiera en los términos del artículo 187 de la Ley 1437 de 2011, asimismo que paguen los intereses moratorios derivados de tales condenas conforme prevén los artículos 192 y 195 del mismo estatuto.
6. Que se condene a las demandadas en costas y agencias del derecho.

Hechos:

La situación fáctica expuesta en la demanda y su reforma es la siguiente:

1. Para el 4 de junio de 2017 Jackson Fredy Poveda Rincón laboraba de forma independiente como Ingeniero electricista.
2. Como ingresos mensuales desarrollando tal labor el Fredy Poveda Rincón devengaba una suma aproximada de \$2.500.000.
3. Convivía en unión libre con Elizabeth Bustos Murcia.
4. Producto de tal nació el niño Deivi Poveda Bustos.
5. Jackson Fredy Poveda Rincón cumplía con su rol de compañero y padre, procuraba los ingresos para el sostenimiento de su hogar y sufragaba los gastos de la educación de su hijo.
6. El estado de salud del fallecido era óptimo para el momento del accidente.
7. El 4 de junio de 2017 el señor Poveda Rincón se dirigía a la ciudad de Bogotá conduciendo su vehículo Chevrolet Spark, color negro, placa MKY291.
8. Cuando circulaba por la vía San Roque – Bosconia Km 56 + 890 metros, el señor Poveda Rincón se volcó en su vehículo y falleció.
9. Según el informe policial de accidente de tránsito el accidente fue calificado como volcamiento y como hipótesis se refirió: ausencia o deficiencia de demarcación, falta de iluminación en el frente de inicio y finalización de la doble calzada.
10. Con ocasión del accidente de tránsito la Fiscalía General de la Nación inició una investigación penal identificado con NUIC 20178600120120170007, por el presunto delito de homicidio culposo.
11. Otro informe pericial ratificó la causa o hipótesis del accidente de tránsito.
12. En el procedimiento de necropsia se realizó un test rápido de drogas al cuerpo de Jackson Fredy Poveda Rincón, obteniendo resultado negativo.
13. El vehículo en que se movilizaba el occiso fue declarado en pérdida total luego del accidente de tránsito.

14. Las entidades públicas demandadas, así como el Consorcio Yuma tenían la obligación de cumplir con los estándares mínimos de seguridad vial para que el desplazamiento de los vehículos en esta nueva ruta no tuviese percances como el que motivó esta demanda.
15. El mantenimiento, señalización, iluminación y adecuación de la vía en la que ocurrió el accidente era obligación de todos los demandados considerando los roles que cada uno desempeña.
16. Para la época se encontraba vigente el Contrato de Concesión 007 de 2010 cuyo concesionario era Yuma Concesionaria S.A.
17. Dentro de las obligaciones contractuales se pactó que la concesionaria por su cuenta y riesgo realizaría los diseños, permisos y construcción de la Ruta del Sol Sector 3, incluida la demarcación, señalización e iluminación de la vía.
18. Considerando lo anterior, la Ruta del Sol Sector 3 no se encontraba en óptimo estado de señalización, iluminación y demarcación.
19. Bajo estos supuestos los demandados omitieron sus obligaciones contractuales y legales respecto del mantenimiento, adecuación, construcción y readecuación de la carretera en la que ocurrió el accidente, así como, las obligaciones de vigilancia y control.
20. Ante el accidente ni las entidades públicas ni la concesión tomaron alguna determinación, o ejecutaron alguna acción correctiva o de apoyo.
21. Todos los demandados incurrieron en fallas en el servicio por no haber realizado el mantenimiento de la malla vial, porque se dejaron obras inconclusas, no se señalizaron, la iluminación era incompleta, no había alertas, ni señalización de la vía en que ocurrió el accidente.

Aportó y solicitó la práctica de pruebas.

(Fls. 2 a 75 expediente digitalizado PDF “01CuadernoPrincipal”)

II. CONTESTACIONES DE LA DEMANDA Y DE LOS LLAMAMIENTOS EN GARANTIA:

2.1. La demandada **MINISTERIO DE TRANSPORTE** contestó oportunamente la demanda a través de su representante judicial legalmente constituido y se opuso enfáticamente a la prosperidad de las pretensiones, fundado en que no tiene ninguna función concreta en relación con los deberes que se alegan omitidos en la demanda, dado su carácter de órgano político, programador y planificador tal como

lo define el Decreto 087 de 2011, por oposición, la construcción, conservación y mantenimiento de la red vial nacional corresponde al INVIAS, a los departamentos las vías interdepartamentales y que comunican dos municipios entre sí, como también, a los distritos y municipios las vías dentro de su jurisdicción.

Expuso que la parte demandante no señaló específicamente cuales fueron los deberes omitidos por esta cartera ministerial, en todo caso, el control y vigilancia sobre el servicio público de transporte de carga no se encuentran asignados a esta entidad, según se desprende del artículo 2 del del Decreto 087 de 2011. De otro lado, expuso que la vía en cuestión está a cargo de la ANI y que esta entidad la entregó en concesión a una persona jurídica de derecho privado, en esos términos afirmó que no se cumplen los presupuestos para declarar responsable a esta entidad y especialmente echó de menos el nexo de causalidad entre el daño y su actuar, desde esa perspectiva propuso las excepciones que denominó *“falta de legitimación en la causa por pasiva”, “falta de responsabilidad del demandado”* y la genérica.

Aportó pruebas.

(Fls. 1 a 27 expediente digitalizado PDF *“06ContestacionMinTransporte”*)

2.2. Mediante apoderado la **ANI** contestó la demanda e inicialmente hizo una contextualización en relación con la naturaleza jurídica de la entidad, las nociones propias del contrato de concesión y las que involucran la carretera en que sucedieron los hechos de la demanda, sobre la base de lo cual no les imputable ninguna responsabilidad, pues al tratarse de una vía concesionada la construcción, mantenimiento, rehabilitación, señalización, iluminación y seguridad corresponden al concesionario.

Por otro lado, expuso que en el informe de accidente de tránsito también se registró una hipótesis del accidente de tránsito predicable del conductor del vehículo, esto es la víctima, consistente en haber desatendido las señales existentes en la vía, además el policial que elaboró el informe dejó una observación relativa a que conducía con la licencia para tal actividad vencida, para sustentar la culpa del conductor también adujo unos informes elaborados por el concesionario de la vía y la interventoría en los que se señaló que el accidente ocurrió por exceso de velocidad, desde ese punto de vista adujo que no se contaba con los elementos para imputarle responsabilidad por el daño alegado en la demanda y excepcionó

como sigue: *“falta de legitimación en la causa por pasiva de la ANI”, “culpa exclusiva de la víctima”, y “hecho de un tercero”.*

Aportó y solicitó pruebas.

(Fls. 1 a 46 expediente digitalizado PDF *“03ContestacionANI”*)

2.3. Por apoderado legalmente constituido el **MUNICIPIO DE CHIRUGUANÁ** contestó oportunamente la demanda defendiéndose de las pretensiones de la demanda, como soporte de tal defensa expuso que con el contrato de conexión 007 de 2010 se acreditó que no tiene ninguna responsabilidad respecto de la construcción, mantenimiento, rehabilitación y señalización de la vía en la que ocurrió el accidente por el que se pretende reparación, esto se conjuga con el hecho de que la carretera pertenece a la red vial nacional y no a la red vial municipal.

Destacó que en el informe policial de accidente de tránsito se anotó como localidad en la que ocurrió, el municipio de El Paso, Cesar, de modo que, no tiene responsabilidad frente a los hechos por el carácter de la vía, pero ni siquiera está probado que hubiera ocurrido en el perímetro de su jurisdicción, bajo esos supuestos consideró que no se probó ninguna falla en el servicio, especialmente respecto del mantenimiento y señalización de la vía, pero en caso de que así fuera se imputaría a la ANI y/o a Yuma Concesionaria S.A.S y no al ente territorial, con estos argumentos el apoderado del municipio formuló las excepciones de *“Falta de legitimación en la causa de hechos y material”, “inexistencia de elementos configurativos de la responsabilidad frente al municipio”* y la innominada o genérica.

Aportó y solicitó pruebas.

(Fls. 1 a 12 Expediente digitalizado PDF *“09ContestacionMunicipioChiriguana”*)

2.4. Por su parte, el apoderado legalmente constituido del **DEPARTAMENTO DEL CESAR** contestó oportunamente la demanda y en el mismo sentido que el apoderado del municipio de Chiriguaná expuso que la vía en que sucedió el accidente de tránsito por el que se demandó reparación pertenece a la red vial nacional y está concesionado, así pues, la responsabilidad por su construcción, mantenimiento, rehabilitación y señalización corresponde a la ANI y al concesionario.

En esa misma línea adujo que en la demanda se imputó responsabilidad por una presunta deficiencia en la iluminación, demarcación y señalización del final de una doble calzada, no obstante, tales obligaciones tampoco corresponden al Departamento del Cesar, por lo que no habría nexo de causalidad entre su actuar y el daño, además consideró que no había prueba del lucro cesante reclamado en la demanda y en especial de su cuantía, pero consideró que en todo caso de estar probado el perjuicio la indemnización debería tasarse con base en el salario mínimo legal mensual vigente para la época. En ese entendido, propuso las excepciones que tituló *“Falta de legitimación en la causa por pasiva”, “Inexistencia de nexo causal”, e “improcedencia de pago por lucro cesante”*.

Aportó pruebas.

(Fls. 1 a 8 expediente digitalizado PDF *“10ContestacionDepartamentoCesar”*)

2.5. Quien representó los intereses de **CONSTRUCTORA ARIGUANÍ S.A** contestó la demanda para también oponerse a la prosperidad de las pretensiones de la demanda, para sustentar tal oposición indicó que el día de los hechos había en la vía señalización de fin de la calzada, reducción asimétrica de calzada y circulación en dos sentidos, lo cual se ajusta a la reglamentación nacional sobre la materia, además de que se habían ubicado unos “maletines” plásticos de color naranja, de modo que – a su juicio – no había ninguna falencia en la señalización vial, la carretera estaba en buen estado y se encontraba demarcada conforme exigen las reglamentaciones pertinentes.

Del mismo modo que la ANI, esta demandada argumentó que la conducta de la víctima fue determinante en la ocurrencia del accidente de tránsito, puesto que, en el informe policial de accidente de tránsito se dejó la observación que transitaba con la licencia de conducción vencida e incurrió en una imprudencia consistente en no respetar la señalización existente en la ruta, aunado, en el informe del concesionario se le atribuyó un exceso de velocidad. En términos generales consideró que no estaba probado que la causa eficiente del accidente automovilístico hubiera sido la falta de señalización, luego entonces, probada la negligencia del conductor y en ausencia de elementos que den verosimilitud a la hipótesis de la falta de señalización estima que no está probado el nexo de causalidad entre el daño y el actuar de esta sociedad, en esos términos propuso los medios exceptivos titulados *“ausencia de pruebas respecto de la falta de señalización en la vía”, “culpa exclusiva*

de la víctima”, “inexistencia de los elementos de la responsabilidad respecto de Constructora Ariguaní S.A.S” y la genérica.

Aportó y solicitó pruebas (Fls. 1 a 51 expediente digitalizado PDF “05ContestacionConstructoraAriguaní”)

2.6. Como lo hicieron los apoderados de los otros demandados, el que representó a **YUMA CONCESIONARIA S.A – EN REORGANIZACIÓN** contestó la demanda solicitando que se nieguen las pretensiones de la demanda, en tanto, no se acreditó la falta de señalización en la vía, las causas del accidente le son atribuibles a la víctima y el informe policial de accidente de tránsito no es la única prueba con la que se pueden establecer las condiciones de tiempo modo y lugar de ocurrencia de un siniestro vial.

Como la anterior sociedad demandada, esta también argumentó que el difunto se movilizaba con la licencia de conducción vencida, que en el informe policial de accidente de tránsito se le atribuyó una imprudencia en cuanto a atender las señales viales y en el informe elaborado por esta misma empresa se dedujo que transitaba con exceso de velocidad por los resultados del accidente y el estado en que quedó el automotor en que se desplazaba, de contera, no estarían dados los presupuestos para declarar responsable a esta sociedad por el daño alegado y especialmente no estaría probada una omisión de su parte, ni el nexo de causalidad entre su actuar y el daño antijurídico alegado en la demanda, desde esa lógica también formuló las excepciones denominadas *“ausencia de pruebas respecto de la falta de señalización en la vía”, “culpa exclusiva de la víctima”, “inexistencia de los elementos de la responsabilidad respecto de Constructora Ariguaní S.A.S” y la genérica.*

Aportó y solicitó pruebas (Fls. 1 a 51 expediente digitalizado PDF “07ContestacionYUMA”)

2.7. El apoderado que acudió el proceso en nombre del **CONSORCIO SOL** también se opuso enfáticamente a la prosperidad de las pretensiones, para ello argumentó que su defendido estaba obligado para con la ANI por un contrato de interventoría cuyo alcance se limita a la verificación del cumplimiento de las obligaciones del concesionario, más no involucra ninguna responsabilidad por

daños ocasionados a terceros, de ahí que la simple convocatoria a este proceso carece de sustento jurídico.

En su defensa también indicó que no estaba probada la falta de señalización vial que se argumentó en la demanda, así como que la conducta de la víctima fue determinante en la ocurrencia del daño, por los motivos que otros demandados refirieron, en ese entendido, consideró que no obra prueba de una conducta activa u omisiva del Consorcio Sol que motive una condena en su contra, así las cosas, propuso las excepciones de fondo tituladas *“falta de legitimación material en la causa por pasiva”, “ausencia de pruebas respecto de la supuesta falta de señalización”, “culpa exclusiva de la víctima”, “falta de nexo causal entre el daño alegado y el actuar de Consorcio Sol”*.

Aportó y solicitó pruebas (Fls. 1 a 51 expediente digitalizado PDF *“08ContestacionConsorcioElSol”*)

La ANI, Consorcio Sol y Concesionaria Yuma S.A.S en reorganización llamaron en garantía a La Previsora Compañía de Seguros S.A, Yuma Concesionaria S.A, Seguros Generales Suramericana S.A y Seguros Mundial S.A, respectivamente, dichas llamadas en garantía contestaron los llamamientos y señalaron lo siguiente:

2.8. Quien apodera a **LA PREVISORA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A** contestó en tiempo el llamamiento y la demanda oponiéndose a la prosperidad de cualquiera de los dos. Frente a las pretensiones de la demanda señaló que la ANI no tiene por obligación la ejecución de obras sino la administración de los contratos de concesión de los proyectos de infraestructura, por lo tanto, el concesionario en el marco de sus obligaciones es el responsable por cualquier falla en el mantenimiento, rehabilitación, demarcación, señalización o iluminación en la vía concesionada.

Respecto del llamamiento en garantía expresó que no había pruebas de una conducta de la ANI que hubiera intervenido en la producción del daño, por ende, no se habilitan los amparos del contrato de seguro, no se probó la veracidad y cuantía de los perjuicios, se reclaman sumas excesivas y sin sustento probatorio de su causación, además que la póliza de seguros que ampara a la llamante en garantía cuenta con un límite que no puede ser excedido, así las cosas, planteó las excepciones de *“inexistencia de vínculo causal”, “el supuesto daño alegado no reúne los requisitos legales”, “límite de responsabilidad”* y la genérica.

Aportó pruebas (Expediente digitalizado PDF “07Memorial25Febrero2021” dentro de la carpeta “LlamamientoANIVsLaPrevisoraSA”).

2.9. El apoderado de **YUMA CONCESIONARIA S.A. – EN REORGANIZACIÓN** contestó el llamamiento en garantía que lo formuló la ANI exponiendo que dicha sociedad ha dado cumplimiento en forma integral a las obligaciones contractuales a su cargo en desarrollo y ejecución del Contrato de Concesión 007 de 2010 y ha realizado todas las acciones legales necesarias y posibles para proteger los intereses patrimoniales propios y de la ANI.

Frente al llamamiento en garantía sostuvo que no tiene responsabilidad alguna en los hechos materia de litigio porque no está acreditada la alegada falta de señalización y/o demarcación, la conducta de la víctima incidió de modo determinante en la causación del daño, en tanto, transitaba con la licencia de conducción vencida, con exceso de velocidad y desatendiendo las señales de la vía en el momento en que ocurrió el accidente, bajo estos supuestos no habría nexo de causalidad entre su actuar y el daño, además que los perjuicios no están razonadamente tasados ni obra prueba de su causación y valor.

Aportó pruebas (Expediente digitalizado PDF “09ContestacionLLlamamiento10Noviembre2020” dentro de la carpeta “LlamamientoANIVsYumaConcesionariaSA”).

2.10. Por su parte, el representante judicial de **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A** contestó en tiempo el llamamiento en garantía, para solicitar enfáticamente que no se le de prosperidad con fundamento en que no está probado de modo suficiente que su llamante en garantía -Consorcio Sol- tenga alguna clase de responsabilidad en este asunto, dada su posición de interventor del contrato de concesión.

Esta llamada en garantía coadyubó la excepción de falta de legitimación en la causa de Consorcio Sol respecto de las pretensiones de la demanda, en el entendido que no está demostrada la alegada omisión en la labor de control y supervisión de la ejecución y cumplimiento de las obligaciones que como agente interventor le correspondían, reafirmó lo relativo a la culpa exclusiva de la víctima y echó de menos material probatorio que demuestre los elementos de la responsabilidad. argumentó que no se podía pretender indemnización de daño a la salud para una

persona fallecida, que el daño emergente consistente en los gastos funerarios fue indemnizado por la Póliza de Seguro Obligatoria SOAT en una cuantía de \$18.442.925, lo pretendido en general sobrepasa los límites de la póliza y se deben aplicar los deducibles pactados en el contrato de seguro, en esos términos excepcionó como sigue: *“falta de legitimación en la causa por pasiva”, “inexistencia de responsabilidad”, “culpa exclusiva de la víctima”, “cobro de lo no debido frente al daño a la salud”, “cobro de lo no debido frente al daño emergente”, “límite indemnizatorio y deducible”* y la excepción genérica.

Aportó y solicitó pruebas (Expediente digitalizado PDF “06Contestacion01Febrero2021” dentro de la carpeta “LlamamientoConsortioElSolvsSuramericana”).

2.11. Por último, radicó su oposición a la demanda y al llamamiento la apoderada de **COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS S.A**, quien alegó en defensa de su llamante en garantía -Yuma Concesionaria- que no está probada su responsabilidad en el siniestro por el que se pretende reparación, que no habría falla en el servicio de dicha sociedad precisamente por su naturaleza de derecho privado, asimismo, que se rompe el nexo de causalidad en este asunto pues la causa directa del accidente es atribuible a la conducta de la víctima.

También se opuso a la prosperidad del llamamiento en garantía, por cuanto, la póliza No. NB 100000320 el hecho que da sustento a la demanda está por fuera de la cobertura de dicho contrato de seguro, además que se deben respetar los límites, el valor asegurado, el deducible acordado y la prescripción de las acciones derivados del contrato de seguro, esta llamada en garantía no propuso excepciones en estricto sentido.

Aportó y solicitó pruebas (Expediente digitalizado PDF “07Contestacion11Marzo2021” dentro de la carpeta “LlamamientoYumavsMundialSeguros”).

3. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN:

Se solicitó a las partes presentar sus alegatos de conclusión por escrito, quienes en síntesis manifestaron:

3.1. El apoderado de la **PARTE ACTORA** en sus alegatos de conclusiones se reafirmó en los planteamientos de su demanda, específicamente expuso que con el informe policial de accidente de tránsito se acreditó que la hipótesis de tal suceso fue la deficiente señalización e iluminación en la vía, solamente había 3 señales cuando el mínimo para una zona de trabajos es de 6, sumado a que las pocas que había no estaba ubicadas a la distancia reglamentaria, consideró que los representantes legales del concesionario e interventor confesaron que la obra se encontraba inconclusa.

Alegó también que las demandadas alegaron la culpa exclusiva de la víctima e intentaron acreditarla con un informe pericial que se sustentó en especulaciones y no estaba suficientemente soportado fáctica y técnicamente, también ratificó las obligaciones del concesionario e interventor para proponer que ambos son responsables por el daño comprobado en este asunto, en cuanto a lo dicho por una de las llamadas en garantía indicó que la fuente de reparación del SOAT es diferente a la de los seguros de responsabilidad civil extracontractual, por lo que no se excluyen, citó jurisprudencia sobre asuntos similares a esto, hizo un análisis frente a cada testimonio, declaración de parte y peritaje recaudado y con base en tales análisis solicitó que se acceda a todas y cada una de sus pretensiones (Expediente digitalizado PDF “112AlegatosDemandante13Dic2022”).

3.2. A su turno la demandada **MINISTERIO DE TRANSPORTE**, inició sus alegaciones de cierre recordando que según disponen el artículo 1 de la Ley 64 de 1967 y el artículo 5 del Decreto 2171 de 1992 no aun cuando lidera el sector transporte no tiene ninguna obligación de construcción, mantenimiento y/o rehabilitación de la malla vial nacional, sus funciones están relacionadas con la formulación y adopción de las políticas, planes programas y proyectos en materia de tránsito, transporte y su infraestructura.

Desde esa perspectiva ratificó los argumentos de su demanda e indicó que estaban acreditados, especialmente que se probaron las competencias de la ANI y el Yuma Concesionaria S.A, de ahí que no le es imputable ninguna responsabilidad por el daño alegado en la demanda, sumado a que se probó que la culpa exclusiva por este accidente de tránsito es imputable a la víctima quien condujo en exceso de velocidad, con imprudencia e impericia, en esos términos solicitó que se nieguen las pretensiones de la demanda (Expediente digitalizado PDF “100AlegatosMinTransporte06Dic2022”)

3.3. De su lado, el apoderado de la **ANI** se afincó nuevamente en su falta de legitimación en la causa por pasiva, dado que, no tiene asignadas funciones de construcción, mantenimiento y rehabilitación de vías, ni mucho menos de instalación de señales viales, recordó todo lo relativo al contrato de concesión y la entrega de este al concesionario, sumado a que el material probatorio recaudado no evidenciar la falla en el servicio alegada, así las cosas, solicitó que se le exonere de cualquier condena que pretenda la parte demandante (Expediente digitalizado PDF *“111AlegatosAni12Dic2022”*)

3.4. Quien representó judicialmente los intereses de **CONSORCIO EL SOL** la también remitió a tiempo sus alegaciones de conclusión, ratificando los motivos de defensa que expuso en su contestación, especialmente adujo que se acreditó que no le corresponde ninguna obligación respecto de los hechos materia de debate y que puntualmente su labor de interventoría se centraba únicamente en la verificación del cumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario.

Por otro lado, expuso que con el reporte del accidente elaborado por Yuma Concesionaria y el informe pericial se acreditó que el accidente ocurrió por la culpa de la víctima quien incurrió en imprudencias en la conducción del automotor en el que posteriormente falleció, se probó que no era obligación del concesionario ubicar iluminación en el área del accidente. Finalmente alegó que no se probó el nexo de causalidad entre el daño y el actuar del concesionario o de este demandado como interventor de la obra y por tal motivo se deben negar todas las pretensiones de la demanda (Expediente digitalizado PDF *“105AlegatosConsortioElSol12Dic2022”*)

3.5. El apoderado del **DEPARTAMENTO DEL CESAR** en el memorial de alegatos de conclusión afirmó que resultado del siniestro por el que se demandó, recae exclusivamente en el actuar irresponsable e imprudente por parte de la víctima, de modo que no se habría acreditado la falla en el servicio alegada en la demanda.

Ratificó todo lo relativo a las excepciones que propuso en su contestación, especialmente todo lo atinente a las atribuciones y competencias del ente territorial, la ANI, el Concesionario y demás involucrados en este asunto, desde esa lógica reafirmó su falta de legitimación en la causa, por cuanto, no se acreditó la culpa de

la administración y en todo caso la vía en que ocurrió el accidente era de carácter nacional, (Expediente digitalizado PDF “99AlegatosDeConclusion”).

3.6. El apoderado de **LA PREVISORA COMPAÑÍA DE SEGURIDAD S.A.** en el memorial de alegatos de conclusión señaló que no se acreditó la responsabilidad de su llamante en garantía -ANI- por el contrario, con la declaración del representante legal de Yuma Concesionaria S.A se probó el buen estado de la vía y que ésta se encontraba bien demarcada y señalizada, con el informe pericial aportado por dicha sociedad se probó que la causa eficiente del siniestro es atribuible a la víctima, en tanto, transitaba con exceso de velocidad y la inobservancia de las señales reglamentaria ubicada en la carretera.

En cuanto a los hechos propiamente dichos recordó que con los informes periciales se evidenció que el conductor fallecido contaba con una buena visibilidad, clima despejado, terreno plano, seco y recto de ahí que el conductor realizó una maniobra peligrosa, lo que conjugado con la falta de licencia de conducción provocó el accidente. La falta de acreditación de una falla en el servicio se conjuga con la falta de acreditación de los perjuicios para concluir que las pretensiones no tienen sustento jurídico, además se recordaron los límites de la póliza de seguro y con base en ello esta aseguradora solicitó la negativa de las pretensiones de la demanda y el llamamiento (Expediente digitalizado PDF “109AlegatosLaPrevisora12Dic2022”).

3.7. Quien representó a **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A** oportunamente alegó de conclusión afirmando que se acreditaron los supuestos de hecho planteados en cada una de las excepciones formuladas en su contestación a la demanda y al llamamiento en garantía, se refirió al informe de accidente de tránsito y los testimonios recibidos como pruebas de que en el lugar se instaló la señalización correspondiente, cumplían la reglamentación y no era obligación del concesionario instalar iluminación en el sitio del siniestro.

Coadyubó los argumentos de defensa de su llamante en garantía Yuma Concesionaria S.A, en cuanto a la culpa de la víctima en la ocurrencia del accidente, como la anterior aseguradora recordó las estipulaciones del contrato de seguro el límite del valor asegurado, el coaseguro con Compañía Mundial de Seguros S.A y el deducible pactado, bajo esos supuestos solicitó que se le exonere y a su llamante

en garantía de cualquier condena (Expediente digitalizado PDF “102Alegatos1Suramericana12Dic2022”).

3.8. El apoderado de **COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS S.A** también hizo lo propio ratificando los argumentos de su contestación al llamamiento en garantía y a la demanda. Específicamente señaló que se invocó como supuesto de responsabilidad en este caso una falla en el servicio en la malla vial, que había obras inconclusas, falta de iluminación, falta de alertas y de señalización en la vía donde ocurrió el siniestro, sin embargo, ninguno de tales supuestos se acreditó en el curso del proceso.

También adujo que con las pruebas periciales y los testimonios se verificó que la causa eficiente y exclusiva del daño fue la conducta imprudente, decisiva y determinante adoptada por el occiso quien intentó adelantar en vía prohibida y conducía sin encontrarse habilitado para hacerlo, al no contar con licencia de conducción vigente para el momento de la ocurrencia del siniestro, recordó también las circunstancias del coaseguro y demás condiciones del contrato de seguro por las cuales no deben prosperar las pretensiones de la demanda ni el llamamiento en garantía (Expediente Digitalizado PDF “101AlegatosSegurosMundial07Dic2022”).

4. TRÁMITE PROCESAL:

1. La demanda se presentó el 14 de agosto de 2019 ante la Oficina de Administración y Apoyo Judicial para los Juzgados Administrativos de Bogotá asignó este proceso por reparto ordinario a este juzgado (Fl. 105 expediente digitalizado PDF “01CuadernoPrincipal”).
2. Por auto del 28 de agosto de 2019, se admitió el medio de control ordenando la notificación personal de la parte demandada, del representante legal de la Agencia de Defensa Jurídica del Estado y del Ministerio Público (Fls. 109 a 115 expediente digitalizado PDF “01CuadernoPrincipal”).
3. El 24 de febrero de 2020 se recibió la contestación de la demanda de la ANI (Fls. 1 a 44 expediente digitalizado PDF “03ContestacionANI”).
4. El 12 de febrero de 2020 radicó su contestación a la demanda la Constructora Ariguaní S.A (Fls. 1 a 55 expediente digitalizado PDF “05ContestacionConstructoraAriguaní”).
5. El 31 de enero de 2020 radicó su contestación el Ministerio de Transporte (Fls. 1 a 27 expediente digitalizado PDF “06ContestacionMinTransporte”).

6. El 1 de febrero radicó su contestación a la demanda Yuma Concesionaria S.A en reorganización (Fls. 1 a 27 expediente digitalizado PDF *"07ContestacionYUMA"*).
7. El 6 de marzo se recibió la oposición a la demanda por parte del Consorcio El Sol (Fls. 1 a 28 expediente digitalizado PDF *"08ContestacionConsortioElSol"*).
8. El 5 de marzo de 2020 hizo lo propio a través de apoderado el municipio de Chiriguana (Fls. 1 a 28 expediente digitalizado PDF *"09ContestacionMunicipioChiriguana"*).
9. El 13 de marzo se recibió la oposición a la demanda por parte del departamento de Cesar (Fls. 1 a 8 expediente digitalizado PDF *"10ContestacionDepartamentoCesar"*).
10. Por auto del 2 de octubre de 2020 se admitieron los llamamientos en garantía que formulo la ANI en contra de La Previsora Compañía de Seguros S.A y Yuma Concesionaria S.A (Expediente digitalizado PDF *"02AutoInterlocutorio429"* dentro de la carpeta *"LlamamientoANIVsLaPrevisoraSA"* y PDF *"06AutoInterlocutorio460"* dentro de la carpeta *"LlamamientoANIVsYumaConcesionariaS"*).
11. Por auto del 7 de diciembre de 2020 se admitió el llamamiento en garantía de Consorcio el Sol a Seguros Generales Suramericana S.A (Expediente digitalizado PDF *"02AutoInterlocutorio538"* dentro de la carpeta *"LlamamientoConsortioElSolvsSuramericana"*).
12. También, mediante auto del 17 de febrero de 2021 se admitió el llamamiento en garantía de Yuma Concesionaria S.A en contra de Mundial de Seguros S.A (Expediente digitalizado PDF *"04AutoTramite053"* dentro de la carpeta *"LlamamientoYumavsMundialSeguros"*).
13. Mediante auto del 19 de abril de 2021, se negaron las excepciones de ineptitud de la demanda por falta de requisitos formales propuestas por la ANI y Consorcio El Sol, se difirió para el fondo del asunto la de falta de legitimación en la causa respecto de Ministerio de Transporte, Consorcio el Sol, Departamento del Cesar, ANI, y las llamadas en garantía Mundial de Seguros y Seguros Suramericana y la de caducidad (Expediente Digitalizado PDF *"33AutoInterlocutorio180"*).
14. Por auto del 30 de abril de 2021 se fijó fecha para la realización de la audiencia inicial (Expediente digital PDF *"34AutoTramiteFijaFecha"*).
15. El 30 de noviembre de 2021 se celebró la audiencia inicial, en la que, entre otros aspectos: (i) se verificó el saneamiento del proceso; (ii) se fijó el litigio;

(iii) se decretaron las pruebas que cumplían con los requisitos de necesidad, conducencia y pertinencia y; (iv) se fijó fecha y hora para la práctica de la audiencia de pruebas. (Expediente digitalizado PDF *"52ActaAudienciaInicial"*).

16. El 9 de mayo de 2022 se llevó a cabo la primera cesión de la audiencia de pruebas, en la que: (i) se incorporaron formalmente unos documentos; (ii) se escucharon las declaraciones de los representantes legales del Consorcio El Sol y Yuma Concesionaria S.A; (iii) fueron escuchados los testimonios de Alexander José Montes Morán, Germán Leonardo González Blanco, se prescindió de la deposición de Nissman López Mejía y se admitió el desistimiento respecto del testimonio de Daniel Andrés Arbeláez Álzate; (iv) se agotó la sustentación y contradicción de una prueba pericial de la voz del experto Roger Kevin Palacio Devia, en la que participó además el experto Edwin Enrique Remolina; (v) por último se suspendió la audiencia quedaron pendientes varias pruebas por incorporar y practicar (Expediente Digital PDF *"92AudienciaDePruebas"*).
17. El 25 de noviembre de 2022 se desarrolló la segunda sesión de la audiencia de pruebas, en la que: (i) fueron agotados los interrogatorios de parte a Ana Silvia Rincón, Evangelina Rincón Poveda, William Gustavo Poveda Rincón, José Gustavo Poveda Montaña, Yesica Paola Poveda Soriano, Elizabeth Bustos Murcia, y José Yamir Poveda Rincón; (ii) se declaró precluida la etapa probatoria y se ordenó a las partes presentar sus alegatos de conclusión por escrito dentro del término de diez (10) días, del cual podía hacer uso la señora Agente del Ministerio Público para rendir su concepto (Expediente digitalizado PDF *"97AudienciaPruebasContinuacion"*).
18. El 1 de diciembre de 2022 radicó electrónicamente sus alegatos de conclusión el Departamento del Cesar (Expediente digitalizado PDF *"99AlegatosDeConclusion"*).
19. El 6 de diciembre se recibió por correo electrónico el escrito de alegatos del Ministerio de Transporte (Expediente digitalizado PDF *"100AlegatosMinTransporte06Dic2022"*).
20. Por su parte Compañía Mundial de Seguros S.A. envió sus alegaciones de cierre el 7 de diciembre de 2022 (Expediente digitalizado PDF *"101AlegatosSegurosMundial07Dic2022"*).
21. El 12 de diciembre de 2022 se recibieron los alegatos de conclusión de Seguros Generales Suramericana S.A.S (Expediente digitalizado PDF *"102Alegatos1Suramericana12Dic2022"*).

22. También el 12 de diciembre se recibieron los alegatos de conclusión de Consorcio El Sol (Expediente digitalizado PDF “105AlegatosConsorcioElSol12Dic2022”).
23. Lo propio hizo el mismo día el apoderado de La Previsora Compañía de Seguros S.A. (Expediente Digitalizado PDF “109AlegatosLaPrevisora12Dic2022”).
24. Al buzón de correo electrónico del Despacho llegaron el 12 de diciembre los alegatos del Ministerio de Transporte (Expediente Digitalizado PDF “111AlegatosAni12Dic2022”).
25. El 13 de diciembre se recibieron digitalmente los alegatos de conclusión de la parte demandante (Expediente Digitalizado PDF “112AlegatosDemandante13Dic2022”).
26. La representante del Ministerio Público guardó silencio.
27. Finalmente, el proceso ingresó al despacho para sentencia.

CONSIDERACIONES

El artículo 90 de la Carta Política condiciona la responsabilidad patrimonial del Estado al daño antijurídico que le *“sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas (...)*

El despacho procederá a resolver el asunto sometido a su consideración, teniendo en cuenta que los presupuestos procesales para resolver de fondo están cumplidos y que se hizo el saneamiento en cada etapa del proceso, por lo que se concretará a lo siguiente: 1) Problema jurídico; 2) Régimen de responsabilidad aplicable; 3) la Responsabilidad en el caso concreto.

1. Problema jurídico:

Consiste en establecer si debe declararse o no la presunta responsabilidad de la NACIÓN-MINISTERIO DE TRANSPORTE, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA -ANI-, DEPARTAMENTO DE CESAR, MUNICIPIO DE CHIRUGUANÁ, CONSESIONARIA YUMA, CONSORCIO SOL, RESTREPO Y URIBE LTDA, ARREDONDO MADRID INGENIEROS CIVILES LTDA, TEA LIMITADA CONSULTORIAS y CONSTRUCTORA IRIGUANÍ S.A.S, por causa de las presuntas fallas del servicio en la malla vial, las obras inclusas, la falta de iluminación, la falta de alertas y de señalización en la vía que conduce de Bosconia

a San Roque, Departamento del Cesar, lo cual generó el 4 de junio de 2017 un grave accidente de tránsito que ocasiono la muerte inmediata del señor JACKSON FREDY POVEDA RINCON.

Frente a las llamadas en garantía La Previsora Sa, Yuma Concesionaria S.A, Mundial De Seguros S.A y Seguros Generales Suramericana S.A, se ha de advertir que sólo en caso de verificarse la presunta responsabilidad de la ANI, Yuma Concesionaria y el Consorcio el Sol, respectivamente, se analizara si están llamadas a responder en virtud de los contratos celebrados, por la eventual condena que se profiera, y será allí donde se analicen los argumentos de defensa y excepciones de fondo propuestas.

2. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD APLICABLE:

El artículo 90 constitucional dispone que el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción u omisión de las autoridades públicas, por lo tanto, la responsabilidad del Estado se hace patente cuando se configura un daño, el cual deriva su calificación de antijurídico atendiendo a que el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio.

De igual manera, el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, consagra la acción de reparación directa y establece que la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico por la acción u omisión de los agentes del Estado, entre otras, cuando la causa del daño sea un hecho o una omisión.

Adicionalmente, el H. Consejo de Estado ha considerado que la falla en el servicio es por excelencia el título de imputación para establecer la obligación de indemnización a cargo del Estado, así¹:

“La Sala, de tiempo atrás ha dicho que la falla del servicio ha sido en nuestro derecho, y continua siendo, el título jurídico de imputación por excelencia para desencadenar la obligación indemnizatoria del Estado; en efecto, si al Juez Administrativo le compete una labor de control de la acción administrativa del Estado y si la falla del servicio tiene el contenido final del incumplimiento de una obligación a su cargo, no hay duda de que es ella el mecanismo más idóneo para asentar la responsabilidad patrimonial de naturaleza extracontractual².

¹ Consejo de Estado, Sección Tercera –Subsección A. Sentencia del 7 de marzo de 2012. Radicación número: 25000-23-26-000-1996-03282-01(20042). Consejero ponente: Hernán Andrade Rincón.

² Sentencias del 13 de julio de 1993, expediente No. 8163 y del 10 de marzo del 2011, expediente 17.738, M.P. Mauricio Fajardo Gómez.

También ha sostenido que el mandato que impone la Carta Política en el artículo 2º inciso 2º, consistente en que las autoridades de la República tienen el deber de 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”³, así, las obligaciones que están a cargo del Estado -y por lo tanto la falla del servicio que constituye su trasgresión-, 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 contrarrestarlo⁴.

Se le exige al Estado la utilización adecuada de todos los medios de que está provisto, en orden a cumplir el cometido constitucional en el caso concreto; si el daño se produce por su incuria en el empleo de tales medios, surgirá su obligación resarcitoria; por el contrario, si el daño ocurre pese a su diligencia no podrá quedar comprometida su responsabilidad.

Ahora bien, la falla del servicio o la falta en la prestación del mismo se configura por retardo, por irregularidad, por ineficiencia, por omisión o por ausencia del mismo. El retardo se da cuando la Administración actúa tardíamente ante la ciudadanía en prestar el servicio; la irregularidad, por su parte, se configura cuando se presta el servicio en forma diferente a como debe hacerse en condiciones normales, contrariando las normas, reglamentos u órdenes que lo regulan y la ineficiencia se da cuando la Administración presta el servicio, pero no con diligencia y eficacia, como es su deber legal. Y obviamente se da la omisión o ausencia del mismo cuando la Administración, teniendo el deber legal de prestar el servicio, no actúa, no lo presta y queda desamparada la ciudadanía⁵”.

Aunado, la precitada Alta Corporación también ha señalado que como la Constitución Política de 1991 no privilegió ningún régimen de responsabilidad extracontractual en particular, tampoco puede la jurisprudencia establecer un único título de imputación a aplicar a eventos que guarden ciertas semejanzas fácticas entre sí, ya que éste puede variar en consideración a las circunstancias particulares acreditadas dentro del proceso y a los parámetros o criterios jurídicos que el juez estime relevantes dentro del marco de su argumentación⁶.

Ahora bien, no puede desconocerse que en casos en los que se imputa responsabilidad patrimonial al Estado por accidentes de tránsito por construcción o

³ Sentencia del 8 de abril de 1998, expediente No. 11837.

⁴ Sentencia del 3 de febrero de 2000, expediente No. 14.787.

⁵ Sentencia del 30 de noviembre de 2006, expediente No. 14.880.

⁶ Consejo de Estado, Sección Tercera, Sala Plena, sentencia de 19 de abril de 2012, Exp. 21515, C.P. Hernán Andrade Rincón, reiterada en la sentencia de 23 de agosto de 2012, Exp. 23219.

conservación y mantenimiento de la malla vial, el H. Consejo de Estado ha considerado⁷:

“(…) En atención a lo anterior, la Sección Tercera ha desarrollado un marco jurisprudencial del análisis de responsabilidad del Estado en eventos de accidentes de tránsito por falta de señalización en la vía. Ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el sostenimiento de la red vial, de manera que deberá responder en los siguientes eventos: i) cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito y ii) cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiera efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía, evento en el cual se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, valoración que será más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que esta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad⁸.

La demostración de la existencia de un obstáculo en una vía (en este caso un hueco) no es, por sí sola, suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado en caso de producirse un daño por ello, pues esa prueba debe acompañarse de la acreditación del nexo causal entre éste y la acción u omisión en que pudo haber incurrido la administración en su deber de mantenimiento de la malla vial (…).”

Teniendo en cuenta lo expuesto, el despacho debe circunscribirse a la realidad probatoria para determinar si los demandados deben responder por los daños que se le endilgan, según los hechos que se prueben.

3. LA RESPONSABILIDAD EN EL CASO CONCRETO:

Es necesario señalar que se cuenta con los documentos aportados en las distintas etapas procesales por las partes, mismos que se presumen auténticos en los términos del artículo 244 del Código General del Proceso, además de los testimonios de Alexander Montes Román y Germán Leonardo González Blanco, asimismo las declaraciones de los representantes legales de Consorcio El Sol y Yuma Concesionaria S.A, de los demandantes a Ana Silvia Rincón, Evangelina Rincón Poveda, William Gustavo Poveda Rincón, José Gustavo Poveda Montaña,

⁷ Consejo de Estado, Sección Tercera –Subsección A. Sentencia del 19 de marzo de 2021. Radicación número: 05001-23-31-000-2008-00040-01(48649). Consejera ponente: María Adriana Marín.

⁸ En este sentido ver: sentencia de 21 de septiembre de 2016, expediente: 42492. M.P. Carlos Alberto Zambrano; sentencia de 6 de febrero de 2020, expediente: 45546.

Yesica Paola Poveda Soriano, Elizabeth Bustos Murcia, y José Yamir Poveda Rincón, todos los cuales serán valorados de acuerdo con las reglas de la sana crítica en los términos del artículo 176 del mismo estatuto⁹.

Por otra parte, también se incorporó el Informe Técnico de Investigación de Accidente de Tránsito del 4 de abril de 2021¹⁰, aportado por Yuma Concesionaria S.A, y el Dictamen Pericial DP2021-82 del 31 de enero de 2022¹¹, aportado por la parte demandante con el propósito de objetar el dictamen aportado por Yuma Concesionaria S.A, mismos que se analizarán conforme dispone el artículo 232 del del Código General del Proceso¹², a efectos de determinar la prosperidad de la objeción planteada por la parte demandante.

3.1. DEL DAÑO ANTIJURÍDICO:

El daño antijurídico que invoca la parte demandante se concreta en la muerte de Jackson Fredy Poveda Rincón en un accidente de tránsito ocurrido el 4 de junio de 2017, en ese sentido, será menester revisar si está acreditada tal lesión patrimonial y extrapatrimonial de cara a la noción que sobre el daño antijuridico ha establecido el Consejo de Estado¹³.

Tomando en cuenta lo indicado, se tiene que **el daño**, está debidamente acreditado con el **Certificado de Registro Civil de Defunción** identificado con serial 09422837 que registró el fallecimiento el 4 de junio de 2017 de Jackson Fredy Poveda Rincón¹⁴, que se acompaña con el **Informe Pericial de Necropsia 2017010120178000032 del 5 de junio de 2017** realizado sobre el cuerpo de

⁹ **ARTÍCULO 176. APRECIACIÓN DE LAS PRUEBAS.** Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos. El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba.

¹⁰ Fls. 3 a 27 expediente digital PDF “32memorial08abril2021”.

¹¹ Fls. 1 a 24 expediente digital PDF “62Dictamenpericial-Memorial2Febrero2022”.

¹² **ARTÍCULO 232. APRECIACIÓN DEL DICTAMEN.** El juez apreciará el dictamen de acuerdo con las reglas de la sana crítica, teniendo en cuenta la solidez, claridad, exhaustividad, precisión y calidad de sus fundamentos, la idoneidad del perito y su comportamiento en la audiencia, y las demás pruebas que obren en el proceso.

¹³ “El daño es el presupuesto principal de la responsabilidad extracontractual del Estado el cual exige para ser resarcido, desde el punto de vista de la responsabilidad subjetiva, (i) una conducta que constituya una infracción a la norma que tutela un derecho o un interés legítimo y (ii) el efecto antijurídico del menoscabo en el ámbito patrimonial o extrapatrimonial de la víctima que no tiene la obligación de soportarlo, por no existir causas jurídicas que así lo justifiquen. Para que un daño sea indemnizable, es indispensable verificar ex ante la configuración de los elementos que lo estructuran, es decir, que sea cierto, actual, real, determinado o determinable y protegido jurídicamente. En síntesis, estos elementos parten de la premisa según la cual, la antijuridicidad del daño no se concreta solo con la verificación de la lesión de un derecho o de un interés legítimo, sino con los efectos derivados de la lesión que inciden en el ámbito patrimonial o extrapatrimonial, los cuales son injustamente padecidos por la víctima.” Consejo de Estado, Sección Tercera –Subsección B. Sentencia del 9 de octubre de 2014. Radicación número: 20001-23-31-000-2005-01640-01(40411). C.P. Dr. Ramiro De Jesús Pazos Guerrero.

¹⁴ Fls. 1 a 2 expediente digitalizado PDF “02cuadernoPruebas”.

Jackson Fredy Poveda Rincón¹⁵, en el cual se registraron como principales hallazgos de necropsia los siguientes:

“Muerte en accidente de tránsito que ocasiona: Deformidad en la cara. Trauma de tejido blandos en extensión del cuerpo. Trauma craneoencefálico y facial severo.- Fracturas Múltiples en mandíbula.- Fracturas múltiples en huesos del cráneo (calota y base). – Severo compromiso encefálico, laceración y maceración encefálica. – hemorragia subcranoidea. Hemorragia intraparenquimatosa. – Trauma cervical. – Luxación articulación occipitoatlantoaxoidea. – Hematoma severo. Trauma cerrado de tórax. Contusiones rejas costales...”

Lo anterior se complementa con la **Inspección Técnica a Cadáver -FPJ10- del 4 de junio de 2017¹⁶**, y el **Formato Único de Noticia Criminal -FPJ2- del 4 de junio de 2017¹⁷**, en los cuales consta que según reporte telefónico recibido por la Policía Nacional entre las 00:30 y las 02:30 de ese día ocurrió un accidente vehicular en el kilómetro 56 + 890 de la vía San Roque – Bosconia, en el cual falleció por sus graves lesiones Jackson Fredy Poveda Rincón¹⁸.

Con estos elementos de juicio se evidencia que la parte demandante sufrió una lesión en sus intereses subjetivos, manifestada en la muerte de un familiar que les causó dolor y sufrimiento, esto es, un daño, sin embargo, tal como ya se señaló, para que se pueda predicar la responsabilidad de las demandadas debe establecerse que las causas que dieron lugar al hecho dañino les son imputables.

3.2. OBJECCIÓN DICTAMEN PERICIAL

Previo a determinar si el daño comprobado en este caso es imputable a las entidades y particulares demandados, es preciso definir la procedencia o no de la objeción que propuso la parte demandante en contra del dictamen pericial presentado por Yuma Concesionaria S.A, con ese fin debemos tener claras las condiciones que debe reunir un dictamen pericial para que sus conclusiones sean apreciadas y valoradas o para que quede dotado de eficacia probatoria.

Pues bien, una prueba pericial eficaz respecto del objeto que se propone acreditar debe ser clara, precisa y explicar los métodos mediante los cuales obtuvo las

¹⁵ Fls. 87 a 95 expediente digitalizado PDF “02cuadernoPruebas”.

¹⁶ Fls. 87 a 96 expediente digitalizado PDF “02cuadernoPruebas”.

¹⁷ Fls. 57 a 63 expediente digitalizado PDF “02cuadernoPruebas”.

¹⁸ Fls. 57 a 63 expediente digitalizado PDF “02cuadernoPruebas”.

conclusiones que plantea, aunado, *“debe reunir ciertas condiciones de contenido, como son la conducencia en relación con el hecho a probar; **que el perito sea competente**, es decir, un verdadero experto para el desempeño del cargo; **que no exista un motivo serio para dudar de su imparcialidad**; que no se haya probado una objeción por error grave; **que el dictamen esté debidamente fundamentado y sus conclusiones sean claras, firmes y consecuencia de las razones expuestas**; que haya surtido contradicción; que no exista retracto del dictamen por parte del perito y, en fin, que otras pruebas no lo desvirtúen.*^{19”}

Teniendo claro el marco conceptual de las condiciones de eficacia probatoria de una prueba pericial, se tiene que el Informe Técnico de Investigación de Accidente de Tránsito del 4 de abril de 2021²⁰ versó sobre la reconstrucción del accidente en el que falleció Jackson Fredy Poveda Rincón, dicho informe se sustenta en el Informe Policial de Accidente de Tránsito C000529005 del 4 de junio de 2017²¹ y una visita realizada por el experto al lugar de los hechos el 10 de noviembre de 2019.

El lugar de los hechos fue descrito en el Informe Técnico de Investigación de Accidente de Tránsito y en el Informe Policial de Accidente de Tránsito -IPAT- como una carretera en área rural, recta, con berma, de un sentido doble calzada, en asfalto, en buen estado, sin iluminación artificial, con demarcación horizontal consistente en línea central amarilla continua y línea de borde blanca continua; el punto de referencia se fijó como el kilómetro 56 +890 metros, de la carretera Bosconia – San Roque en el departamento del Cesar, la cual hace parte del sector 3 del proyecto vial Ruta del Sol.

En términos generales el experto señaló que la demarcación y señalización que encontró en su visita coincide con la que fue fijada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito, analizó el contexto y consideró que la reconstrucción probable del accidente de tránsito involucraba un volcamiento del vehículo que conducía el occiso lo cual generó lo averió gravemente y según un cálculo que elaboró a partir de un software de modelación y reconstrucción de accidentes de tránsito, el automotor en que se desplazaba Jackson Fredy Poveda Rincón lo hacía a una velocidad de 122 kilómetros por hora, lo que a su juicio permite evidenciar

¹⁹ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 4 de junio de 2021. Consejera Ponente: Martha Nubia Velásquez Rico. Expediente: 41001-23-31-000-2011-00534-01 (64408).

²⁰ Fls. 3 a 27 expediente digital PDF “32memorial08abril2021”.

²¹ Fls. 45 a 49 expediente digitalizado PDF “02cuadernoPruebas”.

que el conductor tuvo tiempo suficiente de atender la señalización y el siniestro ocurrió por exceso de velocidad.

También destacó que en el IPAT se anotó que el occiso conducía con la licencia para tal actividad vencida y que registraba dos comparendos por exceso de velocidad en el RUNT, e indicó que en la ruta se ubicaban las señales: SP-30 “*reducción de calzada*”, SP-36 “*doble sentido de circulación*”, SR-62 “*maletines*”, así como, inicio y fin de doble calzada ubicados a 100 y 300 metros del lugar aproximadamente.

El aludido informe pericial fue suscrito por el perito Roger Kevin Palacio Devia quien lo explicó en audiencia de pruebas²². En un primer lugar el experto reafirmó su experiencia y preparación técnica para elaborar esta clase de dictámenes periciales. Luego ratificó las conclusiones de su informe y ante las preguntas de los apoderados, especialmente el de la parte demandante refirió que la fórmula con la cual obtuvo la velocidad de desplazamiento del vehículo la tomó de unas capacitaciones que recibió en el Centro de Entrenamiento de Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito de Argentina -CEIRAT- que se conjugó con la utilización del software RACC, en el cual ingresó los datos fijados en el IPAT a los cuales se sumó una variable denominada cociente de desaceleración o de fricción, variable que se tomó de unas referencias bibliográficas que conoce a partir de las capacitaciones que recibió en el centro de entrenamiento referido y que comprenden unos baremos entre 0.01 y 0.8 de los cuales el experto se sirve atendiendo a lo probado en el caso en concreto.

Señaló que de acuerdo con la poca información con que contó y especialmente lo anotado en el IPAT los daños que se produjeron en el automóvil, que sugieren una posible pérdida total, habitualmente no suceden a una velocidad inferior a 30 kilómetros por hora, desde esa lógica consideró que el accidente se puede explicar por un micro-sueño del conductor sin hacer mayores explicaciones respecto de tal hipótesis.

En el contrainterrogatorio el apoderado de la parte demandante le preguntó al experto que si se cambiaba el valor del factor de desaceleración era posible el cambio del resultado de la velocidad promedio, esto es, en el informe se tomó el

²² Fls. 26 a 30 expediente digital PDF “92AudienciaDePruebas” del minuto 00:04:03 al minuto 01:37:38 del video “Audiencia de pruebas proceso 2019-251 Segunda Parte”.

valor de 0.2 para tal variable y el abogado solicitó que se cambiara por 0.02, el experto hizo el cálculo en el software que utilizó para elaborar el dictamen y se evidenció un cambio considerable en el resultado, ante la pregunta por el por qué se tomó un valor y no el otro el perito respondió que ello obedecía a su criterio y que lo hizo con base en la información registrada en el IPAT, el apoderado también expresó reparos en cuanto a la utilización de un Dron para la toma de fotografías panorámicas, lo cual está regulado en la Resolución 04201 del 27 de Diciembre de 2018 de la Aeronáutica Civil²³, que exige para la tripulación de este tipo de aeronaves una capacitación especial y registro, con los que no cuenta el perito según informó en la audiencia.

Finalmente el apoderado indagó al perito sobre la posición final en que graficó el automotor en su informe, dado que, lo hizo como si aquel hubiera terminado volteado con las llantas hacía arriba, sin embargo, el experto admitió que no contaba con suficientes elementos materiales probatorios para llegar a tal conclusión y recogió esa hipótesis, ello fue objeto de consideraciones por parte del apoderado de la parte demandante quien indicó que esta circunstancia, sumada a las demás que se señalaron anteriormente le permitían dudar de la idoneidad del perito para rendir la experticia, la credibilidad de la prueba y la eficacia de sus conclusiones.

Como se refirió anteriormente, el apoderado de la parte demandante aportó el Dictamen Pericial DP2021-82 del 31 de enero de 2022²⁴ para sustentar su objeción. En términos generales en dicho dictamen el perito Edwin Remolina Caviedes concluyó que en el IPAT no se fijó planimetricamente el punto de impacto inicial, no se registró huella de arrastre metálico, ni huella de frenado, tampoco huella de derrape, no se registraron marcas de volcamiento lateral, ni descripción detallada de los daños y su ubicación en el automóvil, no se registraron huellas de impacto en los objetos fijos de la vía, se anotaron hipótesis contradictorias (falta de señalización-desatención a la señalización), de ahí que -a su juicio- no es posible determinar una velocidad probable ni tampoco hacer una reconstrucción aproximada a la dinámica del accidente de tránsito, es más ni siquiera considera posible confirmar si la demarcación y señalización que se observó al momento de

²³ “Por la cual se incorpora a la norma RAC 91 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia unas disposiciones sobre operación de sistemas de aeronaves no tripuladas UAS y se enumeran como apéndice 13, y se adoptan otras disposiciones”, misma que se puede consultar en la página web: <https://www.aerocivil.gov.co/normatividad/Resoluciones%20TA%202018/RESL.%20%20N%C2%B0%2004201%20%20DIC%2027%20de%20%202018.pdf>.

²⁴ Fls. 1 a 24 expediente digital PDF “62Dictamenpericial-Memorial2Febrero2022”.

la elaboración del Informe Técnico de Investigación de Accidente de Tránsito es compatible con la que se encontraba en el lugar el día del accidente automovilístico.

El segundo experto señaló que las conclusiones del perito Roger Kevin Palacio Devia eran subjetivas y no contaban con soporte fáctico o técnico, pues faltaban muchos datos para poder determinar una velocidad aproximada del carro en que se movilizó el señor Poveda Rincón, e incluso la posición final en que se ubica el vehículo en la reconstrucción del perito Palacio Devia es incompatible con la posición final registrada en la investigación penal, asimismo, destacó que aquel experto no contaba con la capacitación suficiente para elaborar una reconstrucción del siniestro de tránsito, empleó para su trabajo un software desactualizado y utilizó para las fotos panorámicas una aeronave sin cumplir con la reglamentación pertinente.

En su sustentación oral en audiencia el experto Edwin Remolina Caviedes²⁵ explicó que los datos que echó de menos son fundamentales para determinar una posible dinámica del accidente de tránsito y reconstruir lo sucedido, que el software utilizado en el informe pericial objetado se dejó de ofertar por el fabricante hace años, que luego hubo dos actualizaciones y que en la actualidad dicho software es ofertado por suscripción anual con otra empresa que realizó una última actualización.

En cuanto a la determinación de la velocidad probable ratificó la necesidad de contar con los datos que se refieren a el punto de impacto inicial, huella de arrastre metálico, huella de frenado, huella de derrape, marcas de volcamiento lateral, descripción detallada de los daños y su ubicación en el automóvil, o huellas de impacto en los objetos fijos de la vía, además señaló que la escogencia de la variable de coeficiente de desaceleración o fricción tiene tres criterios o clasificaciones, sin acción del frenado del conductor que comprende los valores 0.01, 0.02 y 0.04; por frenado a altas velocidades o cambios altos que comprende los valores 0.04, 0.06 y 0.08; y frenado gradual o con cambio bajo 0.1 y 0.2, de ahí las diferencias que se evidenciaron al momento de calcular la velocidad probable con el software del perito Palacio Devia, en ese entendido, explicó que él utiliza una fórmula matemática para obtener dicha información, fijada por físicos que experimentaron sobre la materia y realizó la operación en audiencia obteniendo un resultado distinto, esto es una velocidad promedio de 38,58 kilómetros por hora,

²⁵ Fls. 31 a 32 expediente digital PDF “92AudienciaDePruebas” del minuto 01:50:00 al minuto 02:26:32 del video “Audiencia de pruebas proceso 2019-251 Segunda Parte”.

empleando los mismos datos que tomó el experto Palacio Devia y aplicando el coeficiente de fricción correcto conforme a los criterios que expresó, esto es que la hipótesis del caso sería la de que no hubo maniobras de frenado, misma que también consideró poco probable.

Tomando en cuenta lo anterior, se advierte que la objeción se centró en que el perito Roger Kevin Palacio Devia no contaba con la experiencia y capacitación para elaborar el informe pericial que se le encargó, que sus conclusiones fueron subjetivas, que estas que no cuentan con base fáctica, técnica o científica, que empleó sistemas y tecnologías sin cumplir con la debida reglamentación y todo ello incide en la suficiencia, credibilidad y eficacia probatoria de la prueba.

Frente a tales manifestaciones el Despacho considera que, el perito Roger Kevin Palacio Devia si reúne las condiciones para elaborar esta clase de dictámenes periciales, si bien no tiene la misma capacitación y experiencia que el perito Edwin Remolina Caviedes, si cuenta con un título de técnico en criminalística y varios estudios relacionados con la reconstrucción de accidentes de tránsito, además de una experiencia de varios años en el sector también avala su labor.

De otra parte, no se predica la misma consideración frente a las conclusiones de su Informe Técnico de Investigación de Accidente de Tránsito del 4 de abril de 2021, pues el experto que convocó la parte demandante desvirtuó por completo sus conclusiones y señaló que carecían de sustento fáctico y técnico, específicamente en la sustentación oral se puso en evidencia que el perito Palacio Devia calculó un poco apresuradamente la velocidad a que se desplazaba el vehículo involucrado en el accidente, sin tomar en cuenta que hacían falta datos para ello y sin realizar en debida forma las operaciones matemáticas correspondientes. Este experto no supo explicar concretamente a que obedeció la escogencia de la cifra que utilizó como cociente de frenado o fricción, el perito de la contraparte si lo hizo y además realizó el calculo obteniendo un resultado diferente a partir de los criterios que explicó.

En el Informe Técnico de Investigación de Accidente de Tránsito del 4 de abril de 2021 **se falló en cuanto a la explicación de sus fundamentos técnicos**, específicamente en cuanto a la escogencia del valor tomado como coeficiente de desaceleración para calcular la velocidad probable a que se movilizaba el automóvil conducido por Jackson Fredy Poveda Rincón, **tampoco es creíble el dictamen en tanto, no supo explicar el respaldo de sus conclusiones** y el dictamen de

oposición puso en evidencia que se propuso una hipótesis que no sólo no tenía sustento probatorio sino que era contraria a lo evidenciado en la investigación penal, esto es, que la posición final del automotor fue de volcamiento total o con las llantas hacía arriba, cuando realmente según las fotografías que acompañaron el IPAT la posición final fue de costado, la incidencia de tal conclusión en el conjunto de la reconstrucción es innegable porque con ella se observa que se dieron por hecho supuestos que no están acreditados en el proceso y que no eran evidentes al momento de la elaboración de la pericia.

Por los motivos expuestos, el dictamen no es claro y detallado en cuanto a sus conclusiones, sus conclusiones no son firmes, no cuentan con respaldo probatorio y no se compaginan con lo exigido para este medio de prueba²⁶, de modo que, **no será tenido en cuenta en adelante** para determinar la imputación de la responsabilidad a las entidades demandadas o su posible exoneración por haber operado la causal liberadora de la responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima.

3.3. NEXO CAUSAL - IMPUTACIÓN:

Afirmó la parte actora que el daño reclamado resulta imputable a los demandados por que no se contaba con iluminación artificial en el lugar del siniestro vial y no se contaba con la señalización adecuada que hubiera advertido al conductor del cambio que se avecinaba en cuanto a que se movilizaba por una doble calzada de un sentido, que se reduciría a calzada única con dos sentidos, además que la señalización era insuficiente, que había obras inconclusas en el lugar y que como área de trabajo en la vía requería una señalización e iluminación especial, con que tampoco contaba.

Agotada la controversia que se suscitó con los dictámenes periciales aportados por Yuma Concesionaria S.A y la parte demandante, solamente queda respecto de los hechos específicos del accidente el IPAT o Informe Policial de Accidente de Tránsito C000529005 del 4 de junio de 2017²⁷, Informe Pericial de Necropsia 2017010120178000032 del 5 de junio de 2017²⁸, el formato de Reporte de Iniciación

²⁶ “Las conclusiones del dictamen deben tener justificación no solo en la opinión del experto, sino en soportes que ofrezcan respaldo a su labor. Estos soportes brindan firmeza al dictamen y el perito puede acudir a exámenes o investigaciones que le permitan elaborar un concepto preciso y detallado (...)” Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 22 de septiembre de 2021. Consejero Ponente: Guillermo Sánchez Luque. Expediente: 11001-03-26-000-2004-00030-00(28061).

²⁷ Fls. 45 a 49 expediente digital PDF “02cuadernoPruebas”.

²⁸ Fls. 87 a 95 expediente digitalizado PDF “02cuadernoPruebas”.

-FPJ1-²⁹, el formato Único de Noticia Criminal -FPJ2-³⁰, la Inspección Técnica a Cadáver -FPJ10-³¹, el Informe de Investigador de Campo -FPJ11- del 12 de julio de 2017³², el Formato de Accidentes y Emergencias de Tránsito de Yuma Concesionaria S.A. adiado el 4 de junio de 2017³³, el Informe de Consorcio El Sol del 15 de junio de 2017³⁴ y el testimonio de Alexander Montes Román³⁵, miembro de la patrulla policial que acudió al lugar de los hechos y realizó los actos urgentes de policía judicial, principalmente el IPAT.

En ese marco probatorio se advierte que el Informe Policial de Accidente de Tránsito C000529005 del 4 de junio de 2017, señaló que el lugar de los hechos quedó ubicado en jurisdicción del municipio de El Paso, departamento de Cesar, vía San Roque – Bosconia, kilómetro 56 + 890 metros, se trataba de un área rural, en condiciones climáticas normales, una vía recta, plana, con berma, de doble calzada, más de tres carriles, en asfalto, en buen estado de conservación, sin iluminación artificial, con señales verticales de no adelantar, velocidad máxima, y demarcación horizontal con línea central amarilla continua y línea de carril blanca de borde.

Se anotó que hubo un fallecido, el señor Jackson Fredy Poveda Rincón y que el automóvil involucrado identificado con placas MKY291, sufrió como daños en su parte lateral, frontal y posterior, con posible pérdida total. Graficó en el bosquejo topográfico que el automotor se desplazaba por la doble calzada en sentido San Roque-Bosconia, previo al punto que se señala como punto de referencia en que el conductor habría perdido el control. Se graficaron dos señales de tránsito SP-30³⁶, SP-39³⁷, luego el puente ubicado en el lugar, por donde pasó el occiso, al inicio del puente se graficó un “maletín” o “maletero”, en ese punto la ruta se hace más angosta porque se reduce la doble calzada a única, y el carril izquierdo que se reduce para continuar en ese sentido vial está demarcado o separado por unos hitos tubulares que se graficaron en el informe con unos puntos negros³⁸, de ahí en más

²⁹ Fl. 55 expediente digital PDF “02cuadernoPruebas”.

³⁰ Fls. 57 a 63 expediente digital PDF “02cuadernoPruebas”.

³¹ Fls. 71 a 77 expediente digital PDF “02cuadernoPruebas”.

³² Fls. 97 a 101 expediente digital PDF “02cuadernoPruebas”.

³³ Fls. 65 a 67 expediente digital PDF “05ContestacionConstructoraAriguani”.

³⁴ Fls. 123 a 124 expediente digital PDF “06ContestacionMinTransporte”.

³⁵ Fls. 18 a 20 expediente digital PDF “92AudienciaDePruebas” del minuto 01:33:33 al minuto 02:15:30 del video “Audiencia de pruebas proceso 2019-251 Primera Parte”.

³⁶ Según manual de señalización vial visible en los folios 174 a 116 del PDF “31AnexosDescorre” dicha señal corresponde a “REDUCCIÓN DE LA CALZADA A LA IZQUIERDA”.

³⁷ Del mismo documento se obtiene que esta señal corresponde a “DOS SENTIDOS DE TRÁNSITO”.

³⁸ Los maletines o maleteros se reconocen en el manual de señalización vial como Barreras Plásticas y en conjunto con los hitos tubulares hacen parte de conjunto de canalizaciones o dispositivos de canalización, los primeros sirven para “casos en que sea necesario definir una variación en el perfil transversal disponible para el tránsito de vehículos o para indicar el alineamiento en tramos rectos y curvas o para aislar excavaciones hasta de 1,0 metro de profundidad. También se usan para separar flujos peatonales de flujos de ciclo usuarios o de flujos vehiculares.” Fl. 710 del PDF “31AnexosDescorre”.

el automotor sigue su trayectoria hasta que sale de la carretera a la zona verde, en donde quedaron graficados el automóvil, dos “maleteros” más y después la señales SP-30³⁹ e inicio de doble calzada para el sentido vial contrario.

En cuanto a la hipótesis del accidente de tránsito en el Informe Policial de Accidente de Tránsito C000529005 se anotaron del conductor: 147 y 112 y de la vía 157 y 302 que, en términos del manual de diligenciamiento de Informe Policial de Accidente de Tránsito, aprobado por Resolución 11268 de 6 de diciembre de 2012⁴⁰ se definen así: 147 “conducir vehículo sin adaptaciones”; 112: “desobedecer señales o normas de tránsito”; 157: “otra” la cual fue especificada por el policía que elaboró el informe como “falta de iluminación frente al inicio y finalización de la doble calzada”; así mismo 302: “ausencia o deficiencia de demarcación”.

Los demás informes de policía judicial coinciden con lo anotado en este informe policial, en el Acta de Inspección a Cadáver se indicó que la hora aproximada del accidente fue las 00:30 del 4 de junio de 2017, que Jackson Fredy Poveda Rincón falleció en el lugar de los hechos mientras conducía el vehículo de su propiedad de placas MKY291, que el conductor habría perdido el control del rodante cuando se aproximaba al final de la doble calzada, en sentido San Roque-Bosconia, dio “votes” o “giros” e impactó contra un árbol quedando fuera de la carretera sobre la zona verde, se refirió que al llegar al lugar de los hechos encontraron una aglomeración de personas, acordonaron el lugar, diligenciaron los formatos de primer respondiente, llamaron al Fiscal de turno, inmovilizaron el vehículo y pusieron el cuerpo a disposición del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses con sede en Chiriguaná, Cesar.

En el Informe Pericial de Necropsia se señaló como manera de muerte: violenta – accidente de tránsito; y como causa básica de muerte: trauma craneoencefálico contundente, se realizó test rápido multidroga que dio resultado negativo para cocaína, AMP, THC, opio y benzodiacepina en sangre.

los segundos a su vez cumplen la función de “ayudar al conductor en la visualización de bifurcaciones, para reforzar demarcaciones de zonas de prohibido adelantar o de no traspasar y para identificar mejores elementos que pueden representar un peligro de ser impactados. Se pueden usar como hitos de arista. Fl. 842 del PDF “31AnexosDescorre”.

³⁹ Según manual de señalización vial visible en los folios 174 a 116 del PDF “31AnexosDescorre” dicha señal corresponde a “REDUCCIÓN DE LA CALZADA A LA IZQUIERDA”.

⁴⁰ Consultada en su versión web en: https://www.transitoitagui.gov.co/wp-content/uploads/2020/01/Resolucion_0011268_2012.pdf.

En el informe de investigador de campo se describió el automotor involucrado como un automóvil marca Chevrolet, línea Spark, modelo 2013, color Negro, de placas MKY291 y para el momento de la inspección estaba ubicado en la Estación de Servicio de Chiriguaná, Cesar, se tomaron cuatro fotografías en las que se evidencian los daños y se anotó que por la magnitud de estos fue imposible acceder a la recámara donde se ubica el motor y los lugares en que se ubican los guarimos o códigos de identificación del vehículo.

Por otra parte, en los informes elaborados por Yuma Concesionaria S.A y Consorcio El Sol se ratificaron las circunstancias del accidente y el lugar en que ocurrió, pero en ambos informes se habló de un posible exceso de velocidad como causa eficiente del accidente automovilístico.

En audiencia de pruebas el policial Alexander Montes Román declaró que es miembro activo de la policía⁴¹, el 4 de junio de 2017 fungía como comandante de la patrulla que realizó los actos urgentes de policial judicial y acompañó la elaboración del Informe Policial de Accidente de Tránsito, indicó que recuerda que el accidente involucró un vehículo pequeño que chocó con un “maletín”, perdió el control y quedó ubicado fuera de la carretera, ratificó la ubicación del accidente y agregó que era saliendo del corregimiento de Cuatro Vientos que pertenece al municipio de El Paso, en sentido hacía el municipio de Bosconia. Ratificó que no había iluminación artificial en el lugar y no recuerda en específico que señales de advertencia o seguridad había en el lugar, que el vehículo fue encontrado en posición lateral, ratificó las hipótesis del accidente de tránsito.

Este testigo en su deposición también aclaró que no recuerda los datos específicos del accidente como el punto inicial en que el automotor perdió el control o la distancia a que quedó de la carretera, ante una pregunta del apoderado de Yuma Concesionaria refirió que el lugar en que sucedió el siniestro vial no era un puesto de peaje o pesaje, centro de control de operación, intersección a nivel o desnivel, puente peatonal o paradero, los cuales serían aquellos en los que la concesionaria estaría obligada a ubicar iluminación artificial.

El contexto que recrean los medios de prueba recaudados no permite concluir con suficiencia, cuales fueron las circunstancias de ocurrencia del accidente vehicular a

⁴¹ Fls. 18 a 20 expediente digital PDF “92AudienciaDePruebas” del minuto 01:33:33 al minuto 02:15:30 del video “Audiencia de pruebas proceso 2019-251 Primera Parte”.

que se refiere esta causa, particularmente se tiene que en el informe de accidente de tránsito se fijaron varias hipótesis del accidente de tránsito, pero ellas no ofrecen suficiente sustentación para determinar la causa eficiente del siniestro vial.

La falta de demarcación en el lugar se contrapone a lo que en el mismo informe se diligenció al inicio y lo graficado en el levantamiento topográfico, puesto que, se indicó que el lugar estaba demarcado con línea central amarilla continua y línea de carril blanca de borde, se graficaron “*maletines*” e hitos tubulares que según el Manual de Señalización Vial son dispositivos de canalización que orientan a los conductores sobre variaciones en la carretera, o bifurcaciones que requieren delimitación o refuerzo de demarcaciones de prohibido adelantar, o de no traspasar y para identificar mejores elementos que pueden representar un peligro de ser impactados.

Como afirmó el apoderado de Yuma Concesionaria S.A en el interrogatorio al testigo Alexander Montes Román, en el apéndice técnico parte B, Capítulo 4, subcapítulo 4.3, Numeral 4.3.5, del contrato de concesión 007 de 2010, el concesionario se obligó a asegurar la adecuada iluminación de **las estaciones de peaje, estaciones de peaje, centros de control de operación intersecciones a nivel y a desnivel, paraderos, puentes peatonales y áreas de servicio**, ello coincide con lo señalado en la sección 510 y artículo 510.5.2 del Anexo General del Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público adoptado mediante Resolución 180540 de marzo 30 de 2010 del Ministerio de Minas y Energía⁴², que no define específicamente los lugares en los cuales deba instalarse iluminación artificial, sino que fija unos criterios a tener en cuenta como: la velocidad y complejidad de la circulación, número de vehículos, controles del tráfico, tipos de usuarios, uso y tipo de vía, disposiciones municipales sobre el particular, entre otras.

Si bien es cierto, en la licencia de conducción de Jackson Javier Poveda Rincón se indicaba que debía conducir con lentes⁴³, también lo es que, no está probado que no los usara al momento del siniestro y de no haberlos encontrado en el lugar no se puede deducir tal circunstancia, habida cuenta de, los pormenores del accidente y los graves daños que sufrió tanto él como el carro que conducía. Asimismo, tampoco

⁴² Se puede consultar en su versión web en: <https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/2021/Resoluci%C3%B3n%20180540%20de%202010.pdf>.

⁴³ Así lo informó la secretaría de Movilidad Distrital de Bogotá en oficio CJM.3.1.2.21333.21 DEL 23 DE DICIEMBRE DE 2021 en la que consta que consultó la plataforma web del RUNT, expediente digital PDF “72RespuestaPeticiónC80539329CYS7S00465394CYS7S00465460”.

está claro que señales de reglamentarias, preventivas, informativas o transitorias desatendió: las que tenían que ver con la reducción de doble a calzada única, las que limitaban el paso por el carril izquierdo, la de velocidad máxima permitida u otras, ello en tanto no se verificó de manera fehaciente la dinámica del accidente.

Se desconoce si como especuló en su sustentación oral el perito Roger Kevin Palacio Devia el accidente ocurrió por un micro sueño, o inició con una colisión con algún elemento fijo de la vía, si se produjo por exceso de velocidad, si el vehículo se volcó por haber aplicado intempestivamente los frenos, en términos generales se desconocen los sucesos específicos y detallados que produjeron el siniestro, de ahí que no sea posible establecer la causa eficiente y determinante que lo originó.

A la par de lo anterior, la parte demandante realizó varias afirmaciones que no fueron confirmadas con el material probatorio recaudado, en primer lugar, el sitio del accidente era una vía rural que aunque implicaba una reducción de doble calzada a calzada única, estaba terminada y recibida por la ANI, así explicó en su declaración el representante legal de Consorcio El Sol interventor de la obra⁴⁴, el declarante puntualizó que en la programación de la obra no estaba la continuación inmediata de la doble calzada en ese punto, así pues que, no había obras ejecutándose en ese momento en el sitio del siniestro.

Este supuesto lo conjugó el apoderado demandante con el de la falta de señalización y citó una sentencia del 2017 del Consejo de Estado⁴⁵, para argumentar que en el sitio del accidente debía ubicarse un mínimo de 7 señales preventivas e informativas para evitar un resultado como el que se produjo en este caso, sin embargo, en el caso examinado en esa sentencia si se trató de una obra que se ejecutaba al momento del siniestro y las personas que se accidentaron colisionaron de frente con un montículo de arena utilizado en la obra que se estaba ejecutando y estaba mal señalizado, en ese sentido, la diferencia entre los supuestos de hecho de la sentencia y del presente caso permiten concluir que el razonamiento jurídico y análisis de la situación debe ser diferente.

La decisión referida en el párrafo anterior además se trajo a colación como sentencia de unificación, sin embargo, las subreglas de unificación que se fijaron

⁴⁴ Fls. 12 a 14 expediente digital PDF “92AudienciaDePruebas” del minuto 00:28:11 al minuto 01:05:00 del video “Audiencia de pruebas proceso 2019-251 Primera Parte”.

⁴⁵ Consejo de Estado. Sala Plena de Sección Tercera. Sentencia de unificación de unificación del 27 de julio de 2017. Consejero Ponente Hernán Andrade Rincón. Expediente: : 50001-23-31-000-2000-30072-01(33945)B

ahí nada tienen que ver con los supuestos de hecho del caso que estudia este Juzgado, tales subreglas se refirieron a la fijación de los montos de indemnización por el lucro cesante y para la indemnización o reparación de la vulneración a bienes constitucional y convencionalmente protegidos, ocasionados ante el fallecimiento de la persona encargada de la economía y cuidado doméstico (“Ama de casa”).

Al variar los supuestos de hecho también varía la regla de derecho aplicable, esto es, la demarcación y señalización aplicable al lugar del accidente no debía ser la que se relaciona con sitios en los que se lleva a cabo una obra o trabajos en la ruta, aquel sitio era realmente una bifurcación, cambio o reducción de doble calzada a calzada única, de modo que la señalización y demarcación debía estar relacionada con ese supuesto.

En este caso, el Informe Policial de Accidente de Transito anotó que en el lugar se ubicaba la señal reglamentaria de velocidad máxima a 30 kilómetros por hora, las preventivas de reducción de la calzada a la izquierda, dos sentidos de tránsito e inicio y fin de doble calzada en ambos sentidos de la carretera, también quedaron graficados en la fijación topográfica o “*croquis*” que en la ruta se ubicaron unos “*maletines*” o barreras plásticas para limitar el acceso al carril izquierdo en el sentido en que se movilizaba el occiso, así como unos hitos tubulares que orientaban, demarcaba y encauzaban el tráfico hacía el carril derecho en el punto preciso en que la calzada pasa de doble a única.

En específico, el Manual de Señalización Vial no cuenta con un esquema típico para un sector de reducción de doble calzada a calzada única, en el cual se delimiten clara y específicamente que demarcación y señales verticales deben ubicarse en sitios como ese, sin embargo, si define que quien debe definir la aplicación de los esquemas típicos de señalización es un profesional en la materia e incluso se pueden combinar tomando como sustento varios esquemas, dadas las necesidades de cada caso en particular.

La reglamentación señala 42 esquemas típicos de señalización, que comprenden múltiples variables de limitación, restricción, conducción u orientación del tráfico, entre ellos ninguno se ajusta a las características del sitio del accidente ocurrido el 4 de junio de 2017, no era un lugar en obra, no era una intersección, no era un lugar de bajo tránsito, estaba en área rural, no había una operación móvil, no había cierre temporal, no se trataba de una autopista, cruce a desnivel u otras particularidades

que se toman en cuenta para estructurar estos esquemas típicos, realmente lo que había era una vía que pasaba de doble calzada a calzada única, contaba con la señal que así lo indicaba, con otra respecto de la reducción del carril izquierdo en el sentido en se movía el occiso, otra de velocidad reglamentaria a 30 kilómetros por hora y dispositivos de demarcación y conducción del tráfico que buscaban orientar a quien se desplazaba en el sentido que lo hizo el fallecido hacía el carril derecho para que conservaran este cuando finalizara la doble calzada e iniciara la calzada única de dos sentidos.

En otras palabras, no se cuenta con evidencia de que la señalización en el lugar fuera deficiente respecto a lo que la reglamentación pertinente exige, tampoco se acreditó que hubiera obras inconclusas, ni que la administración o el concesionario tuvieran el deber u obligación de instalar iluminación artificial en el lugar.

Debe aclararse que si bien, el Informe Policial de Transito resulta de cardinal importancia en estos casos, sus conclusiones no obligan indiscutiblemente y debe ser objeto de análisis y valoración como cualquier otra prueba⁴⁶, en ese entendido, no se comparten las hipótesis señaladas en dicho informe, más aún cuando se han evidenciado las falencias en que se incurrió en su elaboración y las deficiencias en cuanto a lo que fue graficado en el levantamiento topográfico y la descripción de los daños del vehículo.

Bajo los supuestos descritos en las líneas que preceden, la parte demandante incumplió la regla de carga de la prueba establecida en el inciso primero del artículo 167 del Código General del Proceso⁴⁷, específicamente incumplió la carga de acreditar las omisiones administrativas o funcionales que imputó a las entidades demandadas y los particulares, no están claramente acreditados los eventos que se sucedieron y culminaron en el accidente automovilístico ocurrido el 4 de junio de 2017 en el sector 3 de la Ruta del Sol, vía San Roque Bosconia, por esa vía, tampoco está acreditada la causa eficiente de tal siniestro vial y en ello inhabilita la imputación del daño a las demandadas, ante ese panorama la conducta de esta

⁴⁶ “Sobre el particular, y al definir la exequibilidad del artículo 149 de la Ley 679 de 2002 referente al informe de accidente de tránsito, la Corte Constitucional manifestó: ‘Este informe de policía entonces, en cuanto a su contenido material, deberá ser analizado por el fiscal o juez correspondientes siguiendo las reglas de la sana crítica y tendrá el valor probatorio que este funcionario le asigne en cada caso particular al examinarlo junto con los otros medios de prueba que se aporten a la investigación o al proceso respectivo, como quiera que en Colombia se encuentra proscrito, en materia probatoria, cualquier sistema de tarifa legal’ (Negrilla fuera de texto). Corte Constitucional. Sala Plena. Sentencia C-429 del 23 de mayo de 2003. Magistrada Ponente: Clara Inés Vargas Hernández.

⁴⁷ ARTÍCULO 167. CARGA DE LA PRUEBA. Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen. (...)

Judicatura no puede ser distinta de la negativa a las pretensiones⁴⁸, de cara a la regla de carga de la prueba.

4. COSTAS

Finalmente, de conformidad con lo consagrado en el numeral 8° del artículo 365 del Código General del Proceso, *“Sólo habrá lugar a costas cuando en el expediente aparezca que se causaron y en la medida de su comprobación”*, condición que no se cumple en este caso, pues no se aportó material probatorio en ese sentido, por lo que no se condenará en costas.

En mérito de lo expuesto, el JUZGADO TREINTA Y TRES ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ- SECCIÓN TERCERA, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

RESUELVE

PRIMERO: Negar las pretensiones de la demanda, por las razones explicadas en la parte motiva de esta sentencia.

SEGUNDO: Sin condena en costas.

TERCERO: Ejecutoriada la presente providencia, **liquídense por Secretaría los gastos ordinarios del proceso, y en caso de remanentes devuélvanse al interesado**; lo anterior de conformidad con lo que se establezca por la Dirección Ejecutiva de Administración Judicial.

CUARTO: Se advierte a las partes que el buzón electrónico suministrado -sea a través de la demanda, de la contestación o algún otro memorial- para efectos del presente trámite será su identificación digital frente al proceso. Significa que toda

⁴⁸ “En ese orden de ideas, el concepto de carga de la prueba se convierte en (i) una regla de conducta para el juez, en virtud de la cual se encontrará en condiciones de proferir fallo de fondo incluso cuando falte en el encuadramiento la prueba del hecho que sirve de presupuesto a la norma jurídica que debe aplicar y, al mismo tiempo, (ii) en un principio de autorresponsabilidad para las partes, derivado de la actividad probatoria que desplieguen en el proceso, pues si bien disponen de libertad para aportar, o no, la prueba de los hechos que las benefician y/o la contraprueba de aquellos que, habiendo siendo acreditados por el adversario en la litis, pueden perjudicarlas, las consecuencias desfavorables derivadas de su eventual inactividad probatoria corren por su cuenta y riesgo.” Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia de 18 de febrero de 2010, expediente: 18.076, reiterada a través de sentencia de 21 de febrero de 2011, expediente 18.417. cita tomada textual de: Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 27 de marzo de 2014. Consejero Ponente: Mauricio Fajardo Gómez. Expediente: 54001-23-31-000-1994-08554-01 (29732).

comunicación o memorial que el apoderado pretenda remitir hacia éste deberá originarse únicamente desde tal dirección electrónica, y que las intercomunicaciones y/o notificaciones que deba realizar el Despacho habrán de enviarse al buzón electrónico informado por el abogado de la parte.

QUINTO: Los memoriales que las partes destinen a este trámite procesal deben observar el conducto de envío de correspondencia establecido por la Dirección Ejecutiva de Administración Judicial, Seccional Bogotá, luego su remisión deberá realizarse al buzón electrónico correscan@cendoj.ramajudicial.gov.co y simultáneamente a los correos electrónicos establecidos por las demás partes.

El memorial y/o documento texto que se remita mediante el correo electrónico citado debe allegarse en formato PDF en escala de grises y resolución mínima de 300 ppp⁴⁹ usando algún mecanismo de firma para identificar al autor o emisor del documento e identificándolo con el número del radicado del proceso cuando corresponda.⁵⁰

Sumado a ello, se resalta que el envío de memoriales, documentos y solicitudes debe realizarse dentro del horario laboral de los Juzgados Administrativos de Bogotá, esto es, de lunes a viernes desde las ocho de la mañana (08:00 a.m.) hasta las cinco de la tarde (05:00 p.m.), pues de lo contrario se entenderán presentados el día hábil siguiente; tampoco se confirmará su recepción fuera de la jornada laboral sino hasta el día hábil siguiente⁵¹.

⁴⁹ CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA. Acuerdo PCSJA20-11567 de 2020. Protocolo para la Gestión de Documentos Electrónicos, Digitalización y Conformación del Expediente. Lineamientos para la gestión de documentos electrónicos y conformación del expediente. Páginas 13 a 15:

Tipo de Contenido	Formato Estándar	Extensión
Texto	PDF	.pdf
Imagen	JPG, JPEG, JPEG2000, TIFF	.jpeg, .jpg, .jpe .jpg2, .tiff
Audio	MP3, WAVE	.mp3, .wav
Video	MPEG-1, MPEG-2, MPEG-4	.mpg, .mp1, .mp2, .mp3, .m1v, .mla, .m2a, .mpa, .mpv, .mp4, .mpeg, .m4v

⁵⁰ CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA. Acuerdo PCSJA20-11632. Artículo 17. Uso de medios tecnológicos en las actuaciones judiciales. (...)
De preferencia se usará el formato PDF para los documentos escritos enviados o recibidos por medios electrónicos, usando algún mecanismo de firma para identificar al autor o emisor del documento e identificándolo con el número del radicado del proceso cuando corresponda.

⁵¹ CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA Acuerdo PCSJA20-11632 del 30 de septiembre de 2020. “Artículo 26. Horario para la recepción virtual de documentos en los despachos judiciales y dependencias administrativas. Las demandas, acciones, memoriales, documentos, escritos y solicitudes que se envíen a los despachos judiciales, después del horario laboral de cada distrito, se entenderán presentadas el

SEXTO: Por Secretaría **NOTIFICAR** la presente decisión: **a) a las partes**, a los correos electrónicos: enriquecamachogz19@hotmail.com, enriquecamachogz03@hotmail.com, notificacionesjudiciales@gobcesar.gov.co, florelenaguerra01@hotmail.com, hvasquez@mintransporte.gov.co, notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co, enzoariza051208@gmail.com, restrepoyuribe@gmail.com, info@aimingenieros.com.co, notificacionesjudiciales@yuma.com.co, n.ordonez@ariguani.com.co, nicolasomanzano@gmail.com, a.garciam.95@gmail.com, ameliagarciam.abogada@gmail.com, notificacionjudicial@chiriguana-cesar.gov.co, notificacionesjudiciales@previsora.gov.co, blabogados@baronlemus.com, baronlemusabogados@telmex.net.co, gloria.baron@baronlemus.com, luisferuri@outlook.com, notificacionesjudiciales@suramericana.com.co, mundial@segurosmondial.com.co, luan.lrabogados@gmail.com, y **b) al representante del Ministerio Público** al siguiente correo electrónico baquillon@procuraduria.gov.co.

Lo anterior, de conformidad a las direcciones electrónicas que reposan en el plenario y/o SIRNA. Sin perjuicio de la responsabilidad que tiene la secretaria de verificar la existencia de algún otro canal de notificación.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



LIDIA YOLANDA SANTA FE ALFONSO

Juez

Firmado Por:
Lidia Yolanda Santafe Alfonso
Juez Circuito
Juzgado Administrativo
033
Bogotá, D.C. - Bogotá D.C.,

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

Código de verificación: **3a61a138767c1dfa894b34451e05585014395e81908fe485470798fa6d4fa469**

Documento generado en 01/10/2023 10:42:58 AM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL:
<https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>