

Doctor

HUGO ALBERTO SAA VALENCIA

JUEZ SEGUNDO (2º) ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO

Buenaventura (Valle del Cauca)

**Ref: MEDIO DE CONTROL DE REPARACIÓN
DIRECTA. Actores: EDILIA GONZÁLEZ TORO
y Otros. Rad.: 76109-33-33-003-2018-
00062-00.**

BENJAMÍN HERRERA AGUDELO, identificado con CC. Nro. 10.070.054 expedida en Pereira (Risaralda), abogado portador de la TP. No. 16.250 expedido por el Consejo Superior de la Judicatura, apoderado de la parte actora, interpongo y sustento **RECURSO DE APELACIÓN** contra la sentencia proferida el 27 de junio de 2025, suplicando su revocatoria total, y en su lugar, acceder a las súplicas de la demanda.

I. El recurso de apelación en el caso concreto

Se propone el recurrente, derrumbar la **DOBLE PRESUNCIÓN DE ACIERTO** en lo fáctico y en lo jurídico, habida consideración que el A quo exoneró de responsabilidad a la demandada por considerar: (i) que la



parte demandante no cumplió con la carga de demostrar la falta de señalización vial, de conformidad con lo previsto en el manual de señalización, aplicable para obras temporales, pudiéndose inferir, ante la ausencia de testigos directos, que había señalización, dada la ubicación de un maletín destruido debajo de uno de los automotores; (ii) que no se acreditó la presencia de huecos en la vía, concluyendo conforme al bosquejo topográfico y fotográfico, que el estado de la vía era bueno; (iii) que el accidente pudo originarse por una maniobra del conductor del vehículo al invadir el carril contrario o por exceso de velocidad, dadas las condiciones adversas al momento de los hechos.

(i) La falta de señalización vial

Inaceptable que el señor Juez de instancia, incurriera en semejante despropósito probatorio, dejando de lado el *principio de señalización*, cuyo cumplimiento exige el acatamiento a la normativa, de la mano con el Antecedente Jurisprudencial.

Para demostrar el desacierto, en lo relativo a la falta de señalización, damos por aceptado, la presencia de tres *maletines plásticos* en el lugar de los acontecimientos, encontrándose dos de ellos aledaños a las juntas del viaducto “Bendiciones” y un tercero destruido, debajo del tractocamión.

Preguntas básicas: Acudiendo al deber de señalización, a la normativa y a la Jurisprudencia elemental: ¿Cumplía la demandada con el deber,



colocando en el lugar de la anormalidad, las mencionadas barreras?, ¿Cuál la razón para no haber ubicado metros antes, en ambos sentidos, las señales de advertencia, a efecto de despertar la atención de los conductores?, ¿Constituyen esas tres barreras, una adecuada señalización en una curva, con lluvia, con escasa visibilidad, en horas nocturnas?

La respuesta es negativa por las siguientes razones: (i) en el informe de accidente de tránsito, con anexo topográfico, no se visualizó ninguna otra señal de advertencia; (ii) durante el debate probatorio, ninguna discusión se presentó en tal sentido.

La legitimada por pasiva omitió el cumplimiento de normatividad relativa a la señalización vial por encontrarse en reparación, resultando aplicable la Doctrina Probable emitida en tal sentido por el H. Consejo de Estado, de la que se retiene¹:

“Las señales preventivas tienen por objeto advertir sobre la existencia de calles y carreteras en construcción o sometidas a proceso de conservación, para prevenir riesgos tanto a usuarios como a personas que trabajan en la vía. Mediante resolución 8408, del dos de octubre de 1.985, se regula “la cantidad mínima de señales temporales a utilizarse” y mediante resolución 5246, del dos de julio de 1.985, se acoge al manual sobre dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras, adicionado y modificado mediante resoluciones 1212 del 29 de febrero de 1.988, 11886 del 10 de octubre de 1.989 y 8171 del 9 de septiembre de 1987, todos del entonces Ministerio de Obras Públicas y Transporte”.

“Conforme al artículo primero de la resolución 8408 de 1.985, siete es el número mínimo de señales de aproximación a un lugar de construcción o conservación de carreteras. Estas deben ser colocadas

¹ Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 4 de septiembre de 2003. Exp.: 11.615. Actor: Edilberto de Jesús Montoya. Consejero Ponente: Dr. Alíer Eduardo Hernández Enríquez.



en un orden preestablecido: La señal de vía en construcción a 500 metros, reducción de velocidad a 50 k.p.h. en los siguientes 100 metros, la vía en construcción a 300 metros, la de prohibido adelantar en los 80 metros siguientes, hombres trabajando en la vía en los otros 80 metros, reducción de velocidad a 30 k.p.h. en los 60 metros siguientes y señal de desvío, 20 metros antes de la obra. De acuerdo con los dos párrafos del mismo artículo, estas distancias pueden variar según las condiciones de la vía, así como el tipo de señales, pero siempre sujetándose a lo establecido en el capítulo III del Manual de dispositivos para el control de tránsito y carreteras".
(Destacado fuera de texto)

"Respecto de la señalización del sitio de trabajo la misma resolución 8408 de 1985, establece en su artículo tercero que se debe hacer con conos reflectivos o delineadores "con espaciamiento mínimo de dos metros" y dos barricadas o canecas colocadas una a cada lado del sitio. Esta misma señalización debe utilizarse también para "obstáculos sobre la berma, como gravas, arenas cables, materiales, etc.".
(Destacado fuera de texto)

"En el capítulo III del Manual de dispositivos para el control de tránsito y carreteras se establece que la señalización de etapas de construcción, reconstrucción o conservación de carreteras se normaliza para todas las entidades que deban realizar esas actividades. Este tipo de señalización es temporal, su instalación debe ser anterior a la iniciación de la obra, permanecer durante su desarrollo y ser levantada cuando se estabilice la circulación de la vía. Como norma general se establece que las señales deben ser reflectivas o debidamente iluminadas, para garantizar su visibilidad en horas de la noche. Deben permanecer en posición correcta, limpias y legibles, y deben ser reparadas en caso de deterioro". (Destacado fuera de texto)

"Las señales se clasifican en preventivas, reglamentarias, informativas y varias. Las preventivas son las de vía en construcción a 500 y 300 metros, se colocan en forma de rombo, pero por su carácter de seguridad deben tener un mayor tamaño que las usuales (60 a 75 cm. de lado) y ser de color anaranjado, las letras y las orlas negras (SP-101 y SP-102). Las reglamentarias, entre las cuales se encuentra la señal de desvío, redonda, de 120 cm. de diámetro, en fondo blanco, orla roja y letras negras y con una flecha que oriente el sentido del mismo (SR-102). Las señales informativas suministran los datos básicos de la obra". (Destacado fuera de texto)

"El mismo capítulo del manual determina las señales varias en el sitio de la construcción, que comprenden barricadas, conos de guía,



canecas, mecheros y delineadores “que por su carácter temporal puede transportarse fácilmente y emplearse varias veces”. Las barricadas tienen varias alternativas de diseño, pero deben estar formadas por varios listones de no más de tres metros de largo por 30 cm. de ancho, colocados de manera horizontal y de una altura mínima de 1.50 metros. Estos deben estar pintados en franjas, en ángulo de 45° vertical, alternadas negras y anaranjadas reflectivas (fig. 18), deben obstruir la calzada o el eje de la vía donde no debe haber circulación. Si las barricadas no son factibles, se podrán utilizar canecas, pintadas alternativamente con franjas de negro y anaranjado reflectivas de 20 cm. de ancho, su altura no debe ser inferior a 80 cm. (figura 19 a). Los conos de delineación deben ser de color rojo o anaranjado, con un área de 15 x 20 cm. y altura mínima de 30 cm. (figura 19b). Se pueden utilizar delineadores luminosos a una distancia de no más de diez metros o mecheros o antorchas distanciadas no más de cinco metros, para el tránsito nocturno cuando se presentan riesgos temporales (figura 19c). Las tres últimas señales se emplean “para eliminar canales: temporales de circulación, especialmente en los períodos de conservación de las marcas viales en el pavimento, en la formación de canales que entran a zonas de reglamentación especial o en general cuando el flujo de tránsito ha de ser desviado temporalmente de su ruta”.

El Precedente Jurisprudencial señala: (i) que las autoridades deben extremar las medidas de seguridad en caso de anomalías, instalando señales de tránsito, advirtiendo que una valla mal ubicada, impide la advertencia del riesgo, máxime si se trata de la ejecución de trabajos públicos; (ii) cuando la autoridad pública autoriza, la circulación por carreteras y avenidas “...está extendiendo un cheque de confianza a los particulares...”; (iii) se reitera que el manual de dispositivos para el control de tránsito en calles y carreteras, determina las características de las señales, su propósito, ubicación y número; (iv) la administración debe probar además de la instalación de los símbolos, “...que estos tienen la idoneidad suficiente para cumplir su cometido...”, porque estas obligaciones



jurídicas tienen su fuente en la Ley y en los reglamentos, tal como lo determinan las siguientes sentencias².

(ii) La obligación de señalar, correspondía a la demandada, por encontrarse en cabeza suya la administración, conservación y mantenimiento vial

La obligación enunciada se encuentra contenida en los siguientes contratos suscritos: El contrato de interventoría No. 124 de 2012, suscrito con el Consorcio “SSC Corredores Prioritarios”, el contrato No. 357 con el Consorcio “LG Vial Valle”, de los que se extracta de manera general el deber de señalar y mantener el tránsito en los sectores contratados, conforme a la Resolución No. 3555 de 2005, debiendo vigilarse las obligaciones del contratista, por conducto del interventor contratado, insistiendo en el acatamiento a la Resolución No. 890 de 2012 emanada del Ministerio de Transporte.

No exonera a la demandada, la celebración de convenios, tal como lo ha determinado en reiteradas oportunidades, el H. Consejo de Estado en múltiples sentencias, correspondiéndole, además, la guarda de la vía.

² Sentencias radicado 10763. Actor: Manuela Perdomo Vda. de Fonseca. Consejero Ponente: Dr. Carlos Betancur Jaramillo; Consejo de Estado. Sentencia del 08 de agosto de 1985. Exp: 2283, 2277, 2290, 2292 y 2295. Actor: Alberto Barrelo y Otros. CP: Eduardo Suescún Monroy; Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 08 de junio de 1990. Exp: 5814. Actor: Pilar Alicia Fernández de Arce. CP: Gustavo de Greiff Restrepo; Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 05 de febrero de 1998. Exp: 12167. Actor: Daniel Tamayo Gómez. CP: Daniel Suárez Hernández; Consejo de Estado. Sentencia del 08 de agosto de 1985. Exp: 2283, 2277, 2290, 2292 y 2295. Actor: Alberto Barrelo y Otros. CP: Eduardo Suescún Monroy; Consejo de Estado. Sección Tercera. Expediente: 3696. Actor: Consuelo María Esperanza Murillo. CP: Julio Cesar Uribe Acosta; Consejo de Estado. Expediente No. 5424. Actor: Edgar Méndez Peláez y Otros, Consejero Ponente: Dr. Julio Cesar Uribe Acosta; Sentencia del 17 de septiembre de 1992. Exp. 7094. Actor: Sara Ordóñez De Ibarra. Consejero Ponente: Dr. Julio César Uribe Acosta; Consejo de Estado. Sección Tercera. Exp: 13.232-15.646. Actor: Belén González y otros. CP: Alier Eduardo Hernández Rodríguez; Consejo de Estado. Sección Tercera. Expediente: 11615. Actor: Edilberto de Jesús Montoya. CP: Alier Eduardo Hernández Enríquez; Consejo de Estado. Sección Tercera. Expediente: 14025. Actor: Elizabeth Cardona Dorado. CP: Ramiro Saavedra Becerra; Sentencia del 29 de noviembre de 2006, Rad. 20001-23-31-000-1997-03287-01(16.845). Actor: Clara-Inés Prada Forero. CP: Fredy Ibarra Martínez.



(iii) La anomalía vial jugó papel determinante en la causa del accidente

La gravísima anomalía vial, quedó acreditada con una abundante prueba documental y testimonial, pues no se trataba de algo insignificante, como bien lo determinó en su momento, la interventoría, advirtiéndolo lo que podría suceder a futuro. Aún más, el tiempo que permaneció la anomalía fue por más de dos años, resultando subsanada un par de meses, luego del accidente, observemos:

1. El 11 de diciembre de 2013, 2 AÑOS Y 2 MESES ANTES DEL ACCIDENTE, LA INTERVENTORÍA puso en conocimiento del INVÍAS, el desprendimiento de las juntas de viaductos y puentes, solicitando su reparación, toda vez que *“...los usuarios que transitan por ese sector se están poniendo en riesgo...”*, encontrándose incluido el Viaducto “Bendiciones” Km7+210mts de la calzada derecha -Tramo 2-.

2. El Ingeniero Norman Gustavo Muñoz, funcionario de la interventoría, dirigió al INVÍAS numerosos comunicados, destacando la anomalía así:

2.1. Expresó preocupación por el incumplimiento del constructor, al no remitir diseños ni programar reparaciones -oficio del 01 de agosto de 2014 - 17 MESES ANTES DEL ACCIDENTE-.

2.2. Los días 25 y 26 de junio de 2015, 7 MESES ANTES DEL ACCIDENTE, informó que serían reparadas las juntas en el estribo No. 2



del “Viaducto Bendiciones”, por haber vuelto a colapsar -oficio del 23 de junio de 2015-.

2.3. Insiste el 29 de septiembre de 2015, 4 MESES ANTES DEL ACCIDENTE que las juntas han seguido fallando, pero *“...estas reparaciones no duran”*, causando incomodidades y riesgos para los usuarios viales.

2.4. El 05 de octubre de 2015, 4 MESES ANTES DEL ACCIDENTE, señaló el colapso de la junta del estribo No. 2, “Viaducto Bendiciones”, procediendo el Consorcio SSC Corredores Prioritarios a aislar esa parte de la junta *“...para evitar un accidente...”*.

2.5. El 07 de octubre de 2015, 4 MESES ANTES DEL ACCIDENTE, nuevamente se informa de la falla registrada el 04 de octubre, poniendo *“...en grave riesgo a los usuarios...”*, solicitando reemplazar la totalidad de la junta, colocar platina provisional a efecto de garantizar el tránsito vehicular.

2.6. El 17 de diciembre de 2015, 1 MES Y 17 DÍAS ANTES DEL ACCIDENTE, insiste el interventor que se habían presentado nuevas fallas en las juntas porque *“...las reparaciones no duran...”*, poniendo en grave riesgo la seguridad de los usuarios, reiterando la urgencia de las reparaciones *“...ya que se ha esperado casi dos años, sin que de manera efectiva se corrijan estas fallas...”*.

2.7. EL 05 DE ENERO DE 2016, 28 DÍAS ANTES DEL ACCIDENTE, se leen las siguientes notas de advertencia: (i) nuevamente se *“...ha presentado*



falla total la junta del estribo 2 del “Viaducto Bendiciones” (adjuntamos imágenes 1 y 2); (ii) que “...esta junta ya había sido reparada en varias ocasiones durante el año anterior por la Firma Conalvias”; (iii) que “...es preocupante la reincidencia de esta anomalía en tan cortos lapsos de tiempo y solicita a INVÍAS hacer efectiva la garantía de estabilidad y de manera paralela y urgente se soliciten las reparaciones correspondientes...”; (iv) las imágenes 3 y 4 permiten visualizar como señalización, con maletas ubicadas en la margen vial, un aviso de cerrado, ubicado al borde de la anomalía; (v) remitió nuevamente varios oficios que comprenden hasta diciembre de 2015, señalando que “...son fuentes de peligro para los usuarios de la vía...”; y, además, porque las reparaciones “...duran poco tiempo ya que reinciden, generando así inestabilidad al normal desarrollo del tránsito...”.

2.8. EL 18 DE ENERO DE 2016, 15 DÍAS ANTES DEL ACCIDENTE,
insistió el interventor en las fallas de las juntas No. 1 y No. 2 del
“Viaducto Bendiciones” obligando el cierre total del carril derecho.

2.9. EXTRAÑAMENTE O MALICIOSAMENTE, LA
COMUNICACIÓN DE LA INTERVENTORÍA SE INTERRUMPIÓ
DESDE EL 18 DE ENERO DE 2016 HASTA EL 30 DE MARZO DE
2016, COMPRENDIENDO LÓGICAMENTE EL DÍA DEL
ACCIDENTE, SUPPLICANDO VALORAR ESTE HECHO COMO UN
INDICIO EN CONTRA DE LA DEMANDADA.

2.10. La interventoría **REANUDÓ** sus comunicados el 30 de marzo de
2016, **2 MESES Y 17 DÍAS DESPUÉS DE LOS HECHOS,** dejando
constancia: (i) que están siendo reparadas las juntas del viaducto
“Bendiciones” calzada derecha -oficio del 30 de marzo de 2016-; (ii) el acta de
recibo de reparaciones tiene fecha del 05 de abril de 2016, **1 MES Y 28**



DÍAS DESPUÉS DE LOS HECHOS; (iii) la apertura total del puente fue programada para el 07 de abril de 2016.

EN CONCLUSIÓN, ERA EVIDENTE EL DAÑO Y EL RIESGO EN LA JUNTA DEL VIADUCTO “BENDICIONES”.

3. **EL CONSORCIO SSC CORREDORES PRIORITARIOS**, aportó con la contestación de la demanda, documento firmado por el director de la obra, Ingeniero Nelson Pinilla González del que se retiene: (i) que por razón del daño causado en la junta de dilatación E1 -Viaducto “Bendiciones” calzada derecha-, el 21 de diciembre de 2015, UN MES Y DOCE DÍAS ANTES DEL ACCIDENTE, se dispuso como prevención y mitigación *“...la debida iluminación y señalización del sector, al igual se dejó un control vial establecido en el estribo 1, programando personal en tres turnos... se instala control vial diurno en el sector vial E1 Bendiciones, y a partir del 23 de diciembre se incrementa las 24 horas del día hasta la fecha...”*; (ii) que el 04 de enero de 2016 UN MES ANTES DEL ACCIDENTE, la junta del E2 se levantó, disponiéndose acciones de mitigación y señalización, solicitando *“con carácter urgente”* a la interventoría y al INVIAS, *“...se tomen las medidas y se hagan las gestiones del caso para que el contratista o la aseguradora asuman la garantía de reparación de estas obras, no sin antes informarles que dicha reparación no es de nuestro resorte contractual.”*; (iii) luego se lee la siguiente constancia: *“De otra parte recordamos a la interventoría y al INVÍAS que en caso de presentarse algún incidente, no es nuestra responsabilidad, pues estamos prestando un apoyo para la seguridad vial de los usuarios.”*



4. Juan Camilo Rojas Montoya -camionero- señaló que la situación presentada en el Viaducto “Bendiciones”, generaba riesgo, porque podía partir las hojas del resorte, estallar llantas (Récord 35:17), describiendo la anomalía como “...un bache que se había hecho ahí como en otros puentes y en otras partes de la vía...” (Récord 37:13), calificándola de peligrosa por los constantes accidentes (Récord 45:32); el tráfico tenía que desviarse (Récord 29:05), máxime que faltaba el pare y siga (Récord 21:37).

5. Néstor Jaime Ramírez Niño -camionero-, calificó el estado de la vía de pésimo, obligando a los conductores a conducir a la defensiva (récord 1:06:07, 1:07:35), no había señales ni paleteros ni iluminación (récord 1:08:55, constituyendo una trampa mortal (récords 1:10:30, 1:11:04, 1:11:16, 1:11:46), por tener que evadir el hueco, máxime que el tractocamión mide 15mts de largo con una carga de 50ton, que imponía una adecuada reacción (récord 1:09:38), requiriendo un espacio para el reingreso (récord 1:11:07), destacando que el día de los hechos, no observó ningún tipo de señalización en el lugar (récords 1:14:02, 1:14:18), sin conos reflectivos (récord 1:16:27), anomalía que persistió durante varios días (récords 1:39:47, 1:40:12).

6. El ingeniero Edwin Herrera García, SISO de la obra, en documento suscrito por él mismo, destacó el deterioro de la junta del puente.



(iv) La velocidad no fue causa determinante del daño

La conclusión del señor Juez, no tiene ningún soporte probatorio, resultando inadmisibles un predicado de esta naturaleza, como soporte de la decisión. Se demuestra el yerro, el equívoco o dislate en que incurriera el señor Juez de manera ostensible, flagrante, incidiendo en la resolución del litigio.

1. El perito precisó en cuanto a la velocidad³: (i) que un instante antes del impacto, el vehículo No. 1, se desplazaba entre 25km/h y 30km/h, el No. 2 entre 10km/h y 15km/h, advirtiendo extrañamente que “...antes se podían desplazar a mayor velocidad, sin poder determinar su valor...”, sin hacer referencia alguna, a una segunda hipótesis de menor velocidad; (ii) que “...no tenemos evidencia que nos permita medir o cuantificar si venían a una velocidad un poco más alta y alcanzaron a frenar, no tenemos forma de poderlo determinar...” (Récord 33:58 al 1:17:40); (iii) luego de varias preguntas, contrariando lo afirmado anteriormente, sugirió que el tractocamión No. 1, podría ir a más de 30km/h (Récord 1:18:07).

2. Juan Camilo Rojas Montoya, quien se desempeñaba como camionero, desplazándose habitualmente por el lugar, el día de los hechos transitó en el mismo sentido, señalando que la velocidad no podía ser excesiva, dada la carga que llevaba (Récord 30:32) y porque “...acababa de terminar de subir un puente, entonces una tractomula no anda más de 20km/h -

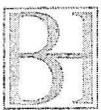
³ Ítem secuencia del accidente.



25km/h, subiendo con el peso cargado" (Récord 48:36), por lo tanto, el rango no podía ser superior a 30km/hora (Récords 31:05 y 49:00).

3. Néstor James Ramírez Niño, camionero usuario vial, dos o tres veces por semana (récords 1:01:14, 1:04:07), sostuvo que en ese sector no se alcanza a desarrollar una velocidad de 40km/hora "*...porque es una pendiente, es un puente donde usted sube y baja y una cuestita (sic), entonces usted sube muy lento por el peso y la bajada es muy cortica, entonces no alcanza uno a impulsar mayor cosa...*" calculando que puede ser de 30 a 40km/hora (Récords 1:06:52, 1:07:58 y 1:07:20).

4. Quien suscribiera el informe de tránsito, Policial Oscar Humberto Cabrera Campo, indicó que en el sector la velocidad era de 30km/h (Récord 1:34:43), calificando de normal entre 25km/h y 30km/h (Récord 1:41:06); y, al interrogársele, si el suceso obedeció a un exceso de velocidad del conductor del camión No. 1, respondió de manera negativa, explicando que de haber sido así, el suceso habría sido más aparatoso, afianzándose en la ausencia de huella de frenado para emitir tal conclusión (Récords 1:27:25 y 1:29:16). De manera precisa señaló "*...descartaría yo esa versión de exceso de velocidad porque como le manifesté no hay una huella de frenado o si hubiera venido a una velocidad muy alta, yo creo que no hubiera sido un occiso sino que hubieran sido dos, la verdad...*" (Récord 1:31:48 – Negrilla fuera de texto original).



En conclusión, el señor Juez incurrió en error de hecho o defecto fáctico negativo, por indebida e inadecuada valoración probatoria, pues no podía concluir que una de las causas del accidente fue la velocidad, dejando de lado, las gravísimas inconsistencias del perito y su imposibilidad de determinar el rango, quedando su exposición en una simple “*posibilidad*”, que debió ser analizada conforme a lo expresado por los usuarios viales, conocedores del trayecto y sus dificultades, así como lo explicado por quien suscribiera el informe de tránsito, agente de Policía Oscar Humberto Cabrera Campo.

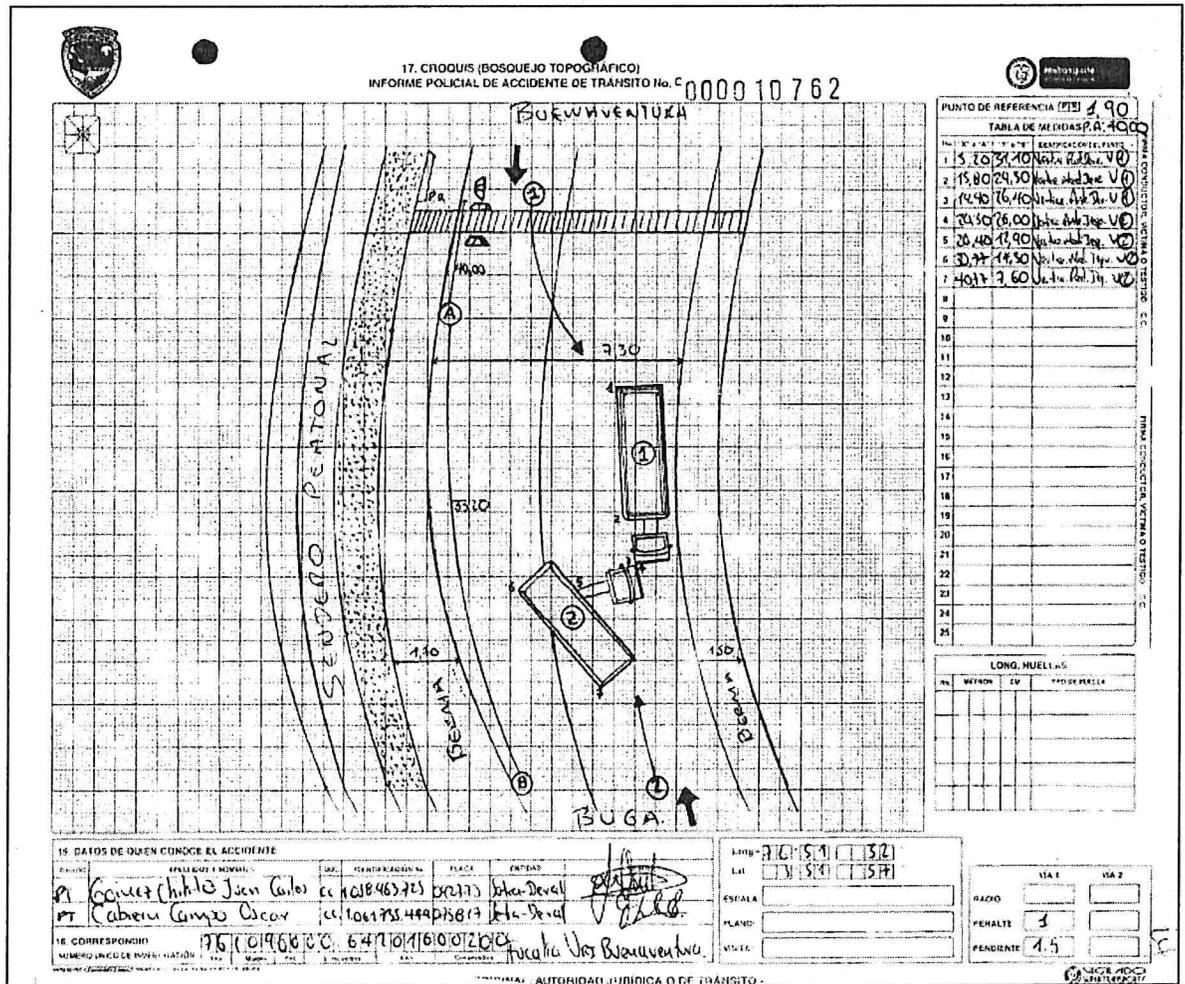
- (v) Constituye gravísimo equívoco, que el operador jurídico no hubiese apreciado de manera conjunta el informe de tránsito con la intervención ante el Contencioso, incurriendo en error de hecho o defecto fáctico negativo

Por el gravísimo error enunciado, el A quo restó valor probatorio a la intervención del uniformado Oscar Humberto Cabrera Campo, por haber argumentado: (i) una hipótesis complementaria, como es la evasión de los maletines, desconociendo que la hipótesis inicial fue la falta de precaución por niebla, lluvia o humo; (ii) por no haber recordado con certeza la presencia de huecos, afirmando que de todas maneras había una irregularidad; (iii) por haber contrariado el informe de tránsito, argumentando la presencia de maletines, como un elemento adicional, sosteniendo que pudo haber influido en el comportamiento del conductor.



Se equivocó el sentenciador, al no observar que en el documento elaborado el 04 de febrero de 2016, el mismo día del accidente, quedó constancia de la prohibición de adelantar y la ubicación de dos barreras plásticas, que se observan aledañas a la junta del Viaducto.

Se itera, que la presencia de esos dos maletines o barreras plásticas, demuestra la falta de señalización adecuada, antes de la anomalía, tal como lo acredita la siguiente figura:



Absurdamente, contrariando lo que se visualiza en el informe topográfico, concluyó el A quo:

“...que el estado de la vía era bueno y en él no se informa o se registra la presencia del hueco ni de la falta de señales de prevención en el lugar del accidente que cobró la vida del señor Edwin Aguirre González (q.e.p.d).

Para el Despacho, el informe de accidente de tránsito no permite concluir que la existencia de un hueco en la vía haya sido la causa probable del siniestro, de acuerdo con el análisis de las pruebas practicadas en el plenario, se observa que el accidente pudo haberse originado por una maniobra del conductor del vehículo uno conducido por el occiso al invadir el carril contrario, así como por un presunto exceso de velocidad, especialmente dadas las condiciones ambientales adversas (lluvia intensa, oscuridad y falta de visibilidad), en ese sentido, no se acreditó que las condiciones de la vía, tales como deterioro o huecos, fueran la causa directa del accidente.”

Nada más contrario a lo visualizado en el susodicho informe, porque: (i) el estado de la vía no era óptimo, tal como lo destacan los maletines, ubicados a lado y lado, de las juntas, en el Viaducto “Bendiciones”, advirtiendo la anormalidad; (ii) la ausencia de señales, que debieron ser ubicadas antes de la anormalidad, en ambos sentidos, dejando al descubierto la gravísima omisión de los constructores, tal como lo advirtió el CONSORCIO SSC CORREDORES PRIORITARIOS; (iii) no es cierto, que el informe topográfico, no permita comprender la existencia de la anormalidad, advertida de manera repetitiva por los interventores.

Con un rigor inexplicable, el A quo restó valor probatorio a la versión del agente de tránsito Oscar Humberto Cabrera Campo, tergiversando además la prueba, por lo siguiente: (i) no faltó a la verdad el agente de



tránsito, no obstante el transcurso del tiempo, por haber afirmado en audiencia de pruebas, la presencia de maletines, influyendo en el comportamiento del conductor, al intentar esquivarlos, porque el informe fotográfico así lo destaca; (ii) no observó el operador jurídico detenidamente, el informe policial de accidente de tránsito, en el que constan la ubicación de barreras plásticas (ver columna lateral derecha folio 117); (iii) por haber complementado la hipótesis del accidente de tránsito, sin tener en cuenta que por el transcurso del tiempo añadió que era viable entender el papel preponderante de la anomalía y los maletines, sin desconocer la hipótesis consignada.

Dejó de lado la apreciación integral de la prueba testimonial que indica:

1. La deficiente señalización, constitutiva de hecho notorio para los usuarios viales, porque era común encontrarse en la vía barreras plásticas y colombinas (Récord 1:33:23), generando como primera reacción “...tirar a esquivarlos...”, pudiendo generar accidentes (Récord 1:34:43), debiendo encontrarse bien ubicadas, para que el conductor reaccionara oportunamente (Récord 2:11:52), teniendo en cuenta que se trataba de una curva, debiéndose ubicar la señal de manera anticipada (Récord 2:36:02). De especial importancia, que al momento del accidente no había paleteros ni conos de llama ni lámparas de iluminación, no obstante la lluvia y la oscuridad (Récords 1:03:14, 1:03:21, 1:03:32, 57:24 y 58:18).



2. La inexistencia de huellas de frenado, importantes para establecer la dinámica del accidente (Récorde 1:27:25 y 1:29:16), sin que fuera posible su desaparición, dado el adelantamiento de los actos urgentes (Récorde 1:54:01, 1:55:39), por tratarse de un tractocamión, que de haber frenado en velocidad excesiva, tenían que quedar marcadas, sin que pudieran ser borradas por la lluvia (Récorde 2:00:23, 2:05:35, 2:06:01 y 2:28:58).

3. La carga no jugó papel preponderante, aunque el conductor se hubiese detenido para verificarla o ajustarla en algún lugar, actividad que se despliega ordinariamente cuando llegan a un restaurante o a zona de descanso (Récorde 1:50:09).

4. Indicó que, para establecer la causa del accidente, debían tenerse en cuenta varios factores como la curva, la carga, la anomalía, obligando cambiar la dirección, concretando finalmente que era difícil establecer la evitabilidad del suceso, por tratarse de un lugar oscuro, lluvioso, contemplando finalmente que la velocidad debía ser de 5km/h a 10km/h al momento del accidente (Récorde 1:37:37 y 1:38:52).

(vi) Constituye error de hecho la apreciación parcial del testimonio del Ingeniero

Edwin Herrera García, dejando de lado el documento

del 03 de febrero de 2016

El documento del 03 de febrero de 2016, elaborado por el Ingeniero Edwin Herrera García, merece la más fuerte de las críticas, por haber hecho presencia en el lugar de los hechos, quien desempeñaba las



funciones de SISO, debiendo adelantar los actos urgentes que le correspondían, como funcionario del Consorcio.

Sin embargo, el mencionado ingeniero, limitó su actividad a escasas cuatro tomas fotográficas de los automotores impactados, dejando de lado, los relativos a la señalización, atreviéndose a usurpar las condiciones de físico forense, para conceptuar acerca de la causa del accidente. Semejante desafuero, no puede pasar desapercibido para el sentenciador, al omitir el aseguramiento de la prueba, vital para la defensa de los intereses del Consorcio y de INVÍAS.

Omitió el operador jurídico, apreciar integralmente el testimonio del Ingeniero Herrera García, con las gravísimas inconsistencias registradas en la audiencia de pruebas, al ser incapaz de responder adecuadamente las preguntas formuladas por el Juez y el apoderado de la parte demandante: **(i)** no pudo explicar por qué se atrevió a conceptuar acerca de la causa del accidente, argumentando que se había afianzado en la ubicación de los vehículos y en la carga (Récord 1:05:10); **(ii)** de manera olímpica, sostuvo que uno de los vehículos había tratado de esquivar al otro, atendiendo a la posición final (Récord 52:17), atreviéndose a sostener que el tractocamión No. 1 *“se metió de forma acelerada”*, porque *“la carga se le vino encima”* (Récord 1:05:43); **(iii)** que la irregularidad en las juntas del “Viaducto”, no hacía perder el control porque, es como coger un bache en la vía, que se puede pasar de manera normal (Récord 1:12:38), admitiendo luego, que no tenía capacidad para pronunciarse acerca del tema (Récord 1:12:44); **(iv)** no pudo explicar, por qué no tomó todas las imágenes fotográficas del



suceso (Récor ds 1:02:57, 1:03:26, 1:08:22, 1:08:35, 1:08:43); **(v)** fue incapaz, de detallar el número y ubicación de señales, así como el porqué de la ausencia de los controladores de tráfico (Récor ds 42:59, 43:15), explicando que este servicio únicamente se prestaba durante las horas diurnas (Récor ds 1:04:08, 1:04:11, 1:04:47), extendiéndolo a 24 horas luego del suceso (Récor ds 1:07:41, 1:07:54, 1:07:53); **(vi)** aceptó el cierre del carril derecho en el sentido Buenaventura-Buga, con la señal R-26 “prohibido adelantar” (Récor d 36:54); **(vii)** admitió que los maletines debías estar ubicados antes del sitio del accidente (Récor ds 33:26, 47:25, 47:40), con el propósito de advertir los daños en la junta del “Viaducto Bendiciones” (Récor ds 47:45, 50:10), sin poder precisar su número (Récor d 52:55); **(viii)** admitió que la vía para el momento de los hechos se encontraba sin controladores de tráfico (Récor d 55:25), con un nivel de riesgo alto, por los accidentes en el que se involucraban tractocamiones (Récor ds 56:29, 56:40); **(ix)** que los daños en la junta del viaducto “Bendiciones”, obligaban su señalización (Récor d 31:40), mediante vallas ubicadas 50mts antes del lugar (Récor d 31:44, 32:17, 1:01:53); **(x)** que oficiaron a la dirección del proyecto y a la interventoría en reiteradas oportunidades, informando las anomalías (Récor d 59:46, 1:00:14).

La tacha testimonial debió progresar: **(i)** por la vinculación laboral del Ingeniero con el Consorcio; **(ii)** por su interés en el litigio; **(iii)** por el anómalo comportamiento, no obstante ser el SISO de la obra; **(iv)** por haberse abrogado absurdamente la condición de físico forense, atreviéndose a conceptuar acerca de la causa del accidente; **(v)** por haberse atrevido a conceptuar, que la anormalidad vial no había tenido



incidencia en el suceso; (vi) por no haber precisado el número y ubicación de señales de tránsito.

Con semejantes desafueros, no resulta comprensible que el A quo, con apoyo en esta prueba testimonial, determinara que la vía se encontraba adecuadamente señalizada, como si no jugara papel importante la eficacia de la prueba testimonial y la coherencia interna, requisito fundamental para darle crédito.

(vii) El dictamen pericial no fue apreciado integralmente ni en conjunto con las demás pruebas

El operador jurídico, omitió correlacionar la prueba técnica con la intervención ante el Contencioso, concluyendo simplemente:

“...el perito forense reiteró las condiciones del accidente, señalando además la velocidad máxima permitida en la vía que era de 30km/h (según fotografía del siniestro), estimó que el vehículo (placas BMW 731) iba a una velocidad entre 25 y 30km/h al momento del impacto, lo que sugiere que pudo haber circulado por encima del límite permitido, si se considera una frenada previa al choque, el perito señala que la presencia de maletines en la vía indica que hubo alguna forma de señalización, contradiciendo la versión de la parte demandante que afirma su ausencia”-subrayas fuera del texto-

“Aclara que no se puede determinar con certeza si los maletines obstruían totalmente el carril derecho, ya que el croquis del informe policial no está a escala, y no existen fotografías precisas del momento del accidente para corroborar la ubicación exacta.

“Como causas del choque, señala que el accidente pudo tener múltiples factores de riesgo, entre ellos exceso de velocidad en condiciones de baja visibilidad y lluvia, también sugiere que la mala sujeción de la carga que pudo provocar el aplastamiento de la cabina del vehículo, indicando que no estaban adecuadamente amarrada o asegurada la mercancía transportada.

“El perito sostiene que, si el carril derecho después de los maletines no estaba obstruido, el conductor del vehículo 1 habría tenido espacio suficiente (50-55 metros) para volver a su carril tras esquivar los maletines, sin embargo, no hay evidencia que indique si el carril estaba totalmente cerrado o parcialmente habilitado después de los maletines, finalmente estimó que la muerte del conductor probablemente no habría ocurrido si la carga no se hubiese desprendido ni desplazado violentamente hacia la cabina”.

Imperativo resaltar de la sustentación de la prueba ante el Contencioso:

1. No fueron suministrados los registros fotográficos, cercanos al día de los hechos y mucho menos los del día del accidente, limitándose a utilizar algunas imágenes tomadas antes y después del suceso, según el perito para ilustrar las características viales, sin que resulte explicable la no exigencia de las otras (Récorde 2.28.05, 2.20.30, 2.24.41, 2.22.21, 2.22.38).
2. No pudo determinar las causas del accidente, por no haber podido establecer el factor de riesgo ni contar con huellas de frenado, derrape o arrastre metálico, encontrando únicamente dibujadas las barreras plásticas en el informe técnico.
3. Determinó que la visibilidad se vio afectada por la presencia del muro de concreto, el cierre vial, *“...la presencia de barreras plásticas (maletines) sobre el carril derecho...”*, circunstancias que impedían determinar *“...con anticipación la presencia de otros vehículos circulando en sentido contrario.”* (Récorde 2:42:35).



4. Advirtió la importancia de las señales, sosteniendo que si en el Km37+00 no se encontraban ubicadas en ambos sentidos, ello impedía a los conductores, percibir e identificar el riesgo, a efecto de ejecutar la maniobra requerida, constituyendo un factor generador de riesgo, aclarando que “...(no se tiene información que indique la presencia de mínimo 30mts del riesgo de la señalización respectiva)...” (Lo indicado en este numeral, consta en el análisis del factor humano).

5. Luego de referirse a la ubicación de los maletines, destacó la ausencia de colombinas ni a qué distancia se encontraba la información acerca de la inhabilitación del carril (Récords 33:58 al 1:17:40), sin poder precisar si estos elementos cubrían totalmente el carril derecho, argumentando “...primero porque no sabemos exactamente la ubicación de los maletines” (Récords 1:32:06, 1:34:55), toda vez que el dibujo no permite tal identificación ni el porcentaje del carril ocupado (Récords 2:14:54 y 2:17:34).

6. “Como CAUSA FUNDAMENTAL (determinante), del accidente de tránsito, obedece al vehículo No. 1 TRACTOCAMIÓN al ocupar el carril contrario, originado por una pérdida de control, probablemente por una maniobra evasiva de giro y/o una frenada de emergencia.” (Destacado fuera de texto original).

7. Destacó la ausencia del plan de manejo de tráfico, de obligatorio cumplimiento para los constructores viales (Récord 33:58 al 1:17:40), impidiendo precisar el tipo de señalización (Récords 2:07:48, 2:11:34, 2:50:44, 2:52:00).



8. Precisó, que no tenía información ni conocimiento acerca del “tema de la carga”, desconociendo su amarre (Récord 1:29:28 y 1:49:36).
9. Para concluir, el perito no fue determinante ni conclusivo, por el contrario, fue dubitativo, utilizando de manera reiterada el término “probablemente”, tema que deberá ser abordado por el operador jurídico, tal como se destaca a continuación:

“BENJAMÍN HERRERA AGUDELO [2:33:44]: Si su señoría, gracias. Quiero preguntarle al señor perito de manera general porque al hablar de velocidad máxima él utiliza la palabra probablemente.

JUEZ [2:34:27]: En la intervención suya que, si usted desea agregar aclarar o modificar a lo que ha dicho señor perito, pues hágale la claridad al apoderado de la parte actora, porque utiliza el término probablemente.

PERITO DIEGO MANUEL [2:34:46]: La velocidad del vehículo tractocamión 1 al momento del impacto está entre 25 y 30 km por hora. He dicho que, si el conductor frena antes del impacto, que es muy probable entonces probablemente, probablemente no la velocidad es superior antes del impacto eso es obvio, si al momento del impacto es entre 25 y 30 y si el conductor frena su velocidad antes del impacto probablemente voy a quitar la palabra probable porque no es probable. Es cierto si al momento del impacto está entre 25 y 30 antes del impacto si frena puede ir a 35 o 40, no sabemos lo mismo para el vehículo número 2. El vehículo número 2 al momento del impacto se desplaza entre 10 y 15 no probablemente entre 10 y 15, se desplaza entre 10 y 15 kilómetros por hora al momento del impacto si ese conductor frena, el del número 2 que muy probablemente frena por las circunstancias la secuencia del accidente pues la velocidad antes del impacto no es 10-15 sino si frena uno disminuye la velocidad eso significa que la velocidad antes del impacto sería superior a ese 10 y 15 lo probable es si frenan o no frenan esa es la probabilidad que no tenemos información técnica ni objetiva, pero la secuencia y las bajas velocidades sugieren que los conductores frenan antes de la colisión

[...]

PERITO DIEGO MANUEL [2:36:56]: Por eso le estoy indicando simplemente, probablemente indica certidumbre no más depende del depender a qué nos estamos refiriendo si nos estamos refiriendo a la velocidad de impacto no es probable es la velocidad real al momento de la del impacto si hablamos de que probablemente los conductores frenan antes de la colisión si estaríamos hablando que esas velocidades antes de la colisión no serían probablemente serían superiores porque probablemente frenan pero al momento del impacto son las velocidades que están indicadas en el informe pericial.”

II. Solicitud

Al cumplir con el derrumbamiento de la doble presunción de acierto en lo fáctico y en lo jurídico de la sentencia, ruego su revocatoria, toda vez que el operador jurídico, como consecuencia de los gravísimos equívocos



enunciados y demostrados, concluyó la inexistencia de responsabilidad de la parte demandada.

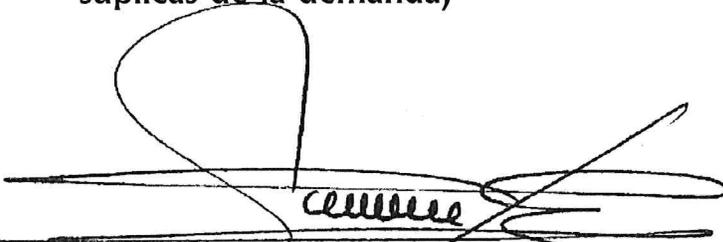
Lo demostrado acredita la imputabilidad del daño antijurídico, entre otras razones, porque: (i) no existe la más mínima prueba de un mal comportamiento del conductor del tractocamión No. 1, obedeciendo el hecho, a las circunstancias del lugar y a la inadecuada señalización; (ii) el conductor estaba autorizado para desplazarse a 30km/h, sin que sea aceptable lo expuesto en relación con la velocidad relativa determinada con probabilidad, por el perito, toda vez que tal medio probatorio, debe articularse con las demás pruebas, especialmente los camioneros como usuarios viales y los documentos adosados a la controversia (art. 232 Cgp); (iii) el carril derecho se encontraba cerrado, por consiguiente, era obligatorio el desvío del conductor del tractocamión No. 1; (iv) el perito no pudo pronunciarse acerca de la posibilidad de reingresar al carril; (v) la anomalía no fue adecuadamente señalizada varios metros antes en ambos sentidos, tal como lo ha regulado el Ministerio de Transporte; (vi) el Juez omitió apreciar el informe de interventoría, que da fe de la anomalía vial dos años antes del accidente; (vii) el Juez omitió apreciar como indicio el comportamiento de la interventoría y ejecutor de la obra, al interrumpirse la comunicación escrita desde el 18 de enero hasta el día del accidente; (viii) omitió apreciar como indicio que luego del accidente, la interventoría restableció la comunicación para informar que había terminado la reparación del viaducto “Bendiciones”, es decir, que se necesitó del suceso, para restablecer la normalidad vial; (ix) omitió el operador jurídico tener en cuenta el documento emitido por el



Consortio “SSC Corredores Prioritarios”, salvando la responsabilidad; (x) omitió el operador jurídico analizar de manera conjunta el informe de accidente de tránsito con la intervención del policial en audiencia; (xi) omitió el operador jurídico analizar y valorar de manera integral, el informe pericial aportando por la parte demandada, con la total intervención del perito en audiencia de pruebas.

Los gravísimos desafueros, tuvieron trascendencia en la sentencia, hasta el extremo de ser rescatable por este apoderado que el perito, convocado por la demandada, determinara “*Como CAUSA FUNDAMENTAL (determinante), del accidente de tránsito, obedece al vehículo No. 1 TRACTOCAMIÓN al ocupar el carril contrario, originado por una pérdida de control, probablemente por una maniobra evasiva de giro y/o una frenada de emergencia.*” (Destacado fuera de texto original), circunstancia que obedeció a la anormalidad vial, pues de lo contrario el automotor no habría desviado su curso, resultando imputable el daño a la demandada.

Con sentimientos de profundo respeto y consideración, ruego al H. Tribunal **REVOCAR** la sentencia; y, en consecuencia acceder a las súplicas de la demanda,


BENJAMÍN HERRERA AGUDELO
Apoderado parte actora
LFL – Julio 11/2025

