

Doctor

HUGO ALBERTO SAA VALENCIA

JUEZ 02 SEGUNDO ADMINISTRATIVO ORAL

Buenaventura D.E. (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 la C.C. No. 10.070.054 expedida en Pereira, abogado portador de la T.P. No. 16.250 expedida por el Consejo Superior de la Judicatura, apoderado de los actores en el proceso de la referencia, respetuosamente **ALEGO DE CONCLUSIÓN**, suplicando declarar la responsabilidad administrativa; y, por consiguiente, la reparación del daño a la totalidad de los demandantes.

I. La contestación de la demanda

La legitimada por pasiva, se encuentra integrada por el Instituto Nacional de Vías “Invías”, Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A., la Sociedad Bateman Ingeniera S.A.S., la Previsora S.A. Compañía de Seguros S.A., el Consortio CJIN003, el Consortio SSC Corredores prioritarios (conformado por SACYR CHILE S.A., SACYR Construcciones S.A. y Construcciones Civiles S.A.); y, Seguros del Estado, se opusieron a las



pretensiones argumentando: (i) que la víctima ejercía una actividad peligrosa que imponía diligencia y cuidado, incurriendo en un comportamiento culposo; (ii) proponen ausencia de falla del servicio, compensación de culpas, hecho del tercero y culpa de la víctima por imprudencia al manejar sobre una vía húmeda sin cuidado; (iii) inexistencia de los perjuicios reclamados.

II. De la imputabilidad del daño antijurídico

La parte actora no se detendrá en la existencia del daño, por encontrarse debidamente probado, concretará su discurso en la acreditación de la imputación fáctica y jurídica, por haberle resultado imposible a la legitimada por pasiva acreditar la *culpa exclusiva y determinante de la víctima*.

En cuanto al régimen jurídico de responsabilidad, como bien lo tiene precisado el H. Consejo de Estado, nuestro sistema no privilegia ninguno de ellos, pudiéndose orientar bien por el *objetivo*, por tratarse de una actividad riesgosa la construcción, conservación y mantenimiento vial o por la *falla del servicio*, dadas las numerosas faltas atribuibles a la administración, como causa determinante del daño.

Hipótesis del caso concreto:

La parte demandante, plantea responsabilidad bien por la actividad riesgosa o por las numerosas fallas en el mantenimiento, conservación y



señalización vial, mientras que, la legitimada por pasiva, orientó fundamentalmente su discurso en la *culpa exclusiva y determinante de la víctima*, por desplazarse a velocidad excesiva al momento del accidente.

III. Demostración de la falla del servicio

(i) *La administración, conservación y mantenimiento de la vía, le correspondía a la parte demandada*

El INVÍAS como propietario de la vía, celebró varios convenios orientados a la construcción, ampliación, mantenimiento y conservación vial, incluyendo el “Viaducto Bendiciones”, tal como se destaca a continuación:

1. El INVÍAS suscribió contrato No. 3396 del 29 de diciembre de 2006, con el Consorcio “Doble Calzada Buenaventura”, con un plazo de 30 meses, determinando como objeto el *“ajuste y complementación a los estudios y diseños... construcción de la doble calzada de la carretera Buenaventura-Loboguerrero, sector Zaragoza (PR 29+000) (Triana 39+700mts)”*, acordando contratista e interventor, la elaboración de un acta mensual en la que conste los avances de la obra (párrafo primero de la cláusula séptima), obligándose el contratista a *“...señalizar y mantener el tránsito en el sector contratado, de acuerdo con las estipulaciones y especificaciones vigentes sobre la materia.”*, constituyéndose en *“... el único responsable en el sector contratado de la conservación, señalización y mantenimiento del tránsito.”*, conforme a la Resolución 3555 de 2005 (Cláusula décima).



2. El INVÍAS suscribió Contrato No. 724 de 2012, con el “Consortio SSC Corredores Prioritarios”, cuyo objeto se concretó en “Construcción de la segunda calzada del PR45+700 metros al 49+000 sector Playa larga Cisneros y adecuación y rectificación de la calzada existente del PR29+000 al PR49+000 Alto de Zaragoza Cisneros (incluyendo puentes y viaductos)”, comprometiéndose el Instituto a vigilar el cumplimiento de las obligaciones del contratista por conducto de un interventor contratado por la entidad y otros funcionarios (Cláusula 5º). Se obligó el contratista a cumplir con todo lo relativo a la señalización vial conforme a la Resolución No. 890 del 08 de marzo de 2012, proferida por el Ministerio del Transporte, debiendo responder por la conservación, señalización y mantenimiento del tránsito (Folio 103 y 117).

3. El INVIAS celebró Contrato No. 357 de 2015, con el consorcio “LG Vial Valle”, prorrogado inicialmente hasta el 30 de junio de 2016 y luego hasta el 21 de julio de 2016 (Folios 130-131-132), cuyo objeto se concretó en la *“Administración vial de las carreteras nacionales a cargo de la dirección territorial Valle, módulo 1, código 1901 vía Cali-Cruces ruta 40 (Loboguerrero) sector PR8+0900 (retén forestal CVC) PR60+0850, longitud 51.42 km código 40v la vía variante alterna interna a Buenaventura, sector PRO+0000 (intersección Sena) PR10+0000 (intersección de Citronela), longitud 10.00km código 4001 vía Buenaventura cruce ruta 25 (Buga sector Buenaventura cruce ruta 40 Loboguerrero) PRO+0000 – PR62+0400, longitud 62.40 KM, en una longitud total de 123.82KM”*. (Folio 104).



(ii) La interventoría demostró el incumplimiento del INVÍAS y de los legitimados por pasiva en el mantenimiento vial, especialmente en el “Viaducto Bendiciones”

1. La interventoría en relación con el Contrato No. 724 de 2012, se llevó a cabo mediante el Contrato No. 790 de 2012, con el “Consortio CJIN003”, destacando en varias oportunidades el deterioro vial, las deficiencias de las estructuras, el incumplimiento de los contratistas, el gravísimo riesgo al que se estaba sometiendo a los usuarios, la falta de diseños y programas, los daños después de haberse efectuado la reparación, en un período que abarca desde el 11 de diciembre de 2013 hasta el 18 de enero de 2016, registrándose un vacío desde esta fecha hasta el 30 de marzo de la misma anualidad, omitiendo referenciar el mes de febrero, precisamente cuando se registró el suceso en el que perdiera la vida el señor Edwin Aguirre González, tal como se demuestra a continuación:

1.1. El 11 de diciembre de 2013, el interventor puso en conocimiento del INVÍAS: (i) el deterioro significativo y desprendimiento en los elementos de las juntas de viaductos y puentes, advirtiendo que estas estructuras se encuentran dentro de las garantías del contratista anterior (Contrato de Obra No. 3396-2006); (ii) solicitó instrucción al INVÍAS, para gestionar la reparación de las estructuras “...ya que los usuarios que transitan por ese sector se están poniendo en riesgo...”, observándose que se encuentra incluido el “Viaducto Bendiciones” en el Km7+210mts de la calzada derecha -Tramo 2-.



1.2. De manera reiterativa, el ingeniero Norman Gustavo Muñoz, se dirigió al INVIAS informando: (i) la iniciación de labores de reparación de las juntas en puentes y viaductos, con gran preocupación por el incumplimiento del constructor, al no remitir diseños ni programar reparaciones -oficio del 01 de agosto de 2014-; (ii) insistió el 18 de diciembre en las anormalidades del “Viaducto Bendiciones”; (iii) informó que para los días 25 y 26 de junio de 2015, se llevaría a cabo la reparación de la junta del estribo No. 2 del “Viaducto Bendiciones”, por haber vuelto a colapsar -oficio del 23 de junio de 2015-; (iv) que las juntas de puentes y viaductos han seguido fallando no obstante haber sido reparados conforme a las garantías en dos oportunidades, pero *“...estas reparaciones no duran”*, causando incomodidades y riesgos para los usuarios viales -oficio del 29 de septiembre de 2015-; (v) señaló el colapso de la junta del estribo No. 2, “Viaducto Bendiciones”, advirtiendo su reparación en dos oportunidades en el último año, durando poco por *“...el fuerte golpeteo al paso de los camiones vuelve y se deteriora. El Consorcio SSC aisló esta parte de la junta para evitar un accidente”* -oficio del 05 de octubre de 2015-; (vi) el 07 de octubre de 2015, se informó de la falla registrada el 04 de octubre, poniendo *“...en grave riesgo a los usuarios...”*, solicitando diagnóstico y reemplazo de la totalidad de la junta, colocar platina provisional a efecto de garantizar el tránsito vehicular; (vii) el 17 de diciembre de 2015, informa el interventor que *“...se ha presentado fallas en la junta del estribo No. 1 del “Viaducto Bendiciones” hecha por el consorcio doble calzada (Conalvías)”*, que todas las juntas reparadas por el anterior contratista *“...han presentado fallas y colapsos...”*, porque *“...las reparaciones no duran...”*, poniendo en grave riesgo la seguridad de los usuarios, ante la posibilidad de un hueco profundo, reiterando la urgencia



de las reparaciones “...ya que se ha esperado casi dos años, sin que de manera efectiva se corrijan estas fallas...”; (viii) **DE ESPECIAL IMPORTANCIA, EL OFICIO DEL 05 DE ENERO DE 2016, 28 DÍAS ANTES DEL ACCIDENTE,** mediante el cual se informa al INVÍAS que: (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 Conalvías”; (iii) que “...es preocupante la reincidencia de esta anomalía en tan cortos lapsos de tiempo y solicita al 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”; (ix) **EL 18 DE ENERO DE 2016, 15 DÍAS ANTES DEL ACCIDENTE** insiste en las fallas de las juntas No. 1 y No. 2 del “Viaducto Bendiciones” **obligando el cierre total del carril derecho,** colocando iluminación y controlador de tráfico, con gran traumatismo, advirtiendo que el tráfico por el carril izquierdo del Viaducto posibilita fallas en las juntas de dilatación de este carril, con un posible cierre total de la vía, calificando de urgente la reparación.

NOTA: Se deja constancia DEL EXTRAÑO VACÍO en las comunicaciones de la interventoría, desde el 18 de enero de 2016, hasta el 30 de marzo de 2016, incluyendo por supuesto el 03 de febrero, fecha del fatídico accidente.



1.3. Para terminar, a partir del **30 DE MARZO DE 2016, DOS MESES Y 17 DÍAS DESPUÉS DE LOS HECHOS**, se destacan cuatro comunicaciones: (i) que las juntas del viaducto “Bendiciones”, calzada derecha, *“...están siendo reparadas por Conalvías y se espera que en la primera semana de abril de 2016, ya se pueda retirar el “pare y siga” que se tiene actualmente implementado por parte del Consorcio SSC para facilitar los trabajos de Conalvías”* -oficio del 30 de marzo de 2016-; (ii) el acta de recibo de las reparaciones del viaducto “Bendiciones”, *“...las cuales se encuentran en observación, ya que las anteriores reparaciones realizadas por esta firma, tuvieron poca duración.”* -oficio del 05 de abril de 2016-; (iii) las actas de recibo a satisfacción de los trabajos desarrollados en el “Viaducto Bendiciones”, suscritos entre Conalvías y la interventoría, advirtiendo que *“La apertura total del puente de Bendiciones, lo haremos a más tardar el 07 de abril de 2016... fechas en que terminara el proceso de fraguado de los concretos.”* -oficio del 06 de abril de 2016-; (iv) se informa que ya terminaron las reparaciones de la junta del “Viaducto Bendiciones”, las cuales se encuentran en observación -oficio del 11 de abril de 2016-.

Elemental concluir: (i) el prolongado deterioro vial, durante 2 años y 6 meses aproximadamente, incluyendo de manera reiterada el “Viaducto Bendiciones”; (ii) de manera reiterada, fue advertido el riesgo al que estaban sometidos los usuarios; (iii) 28 días antes de los hechos, se presentó falla total de la junta del estribo No. 2 del “Viaducto Bendiciones”, tornándose según expresiones del interventor en reincidente esta anomalía, observándose en esta oportunidad, los maletines con un aviso de cerrado; (iv) 18 días antes del accidente, fue cerrado totalmente el carril derecho por la misma irregularidad; (v)



maliciosamente no aparece ninguna referencia desde el 18 de enero al 03 de febrero de 2016; (vi) la anomalía se extendió hasta el 07 de abril de 2016, cuando terminara la reparación con apertura total del puente.

Definitivamente el “Viaducto Bendiciones” presentaba graves anomalías para el día de los hechos, encontrándose cerrado el carril derecho -Buenaventura-Buga-, obligando el paso de los tractocamiones por el carril izquierdo, con grave riesgo para los usuarios.

(iii) *Un documento privado, el informe de accidente de tránsito y la prueba testimonial, confirman la falta administrativa*

1. La parte demandada, aportó documento privado suscrito por el ingeniero Edwin Herrera García, JEFE DE MANTENIMIENTO VIAL, con fecha de elaboración del 07 de enero de 2016, es decir 26 días antes del accidente, dirigido al “Consortio CJIN003” y al ingeniero Norman Gustavo Muñoz, confirmando las irregularidades en el “Viaducto Bendiciones”, así: (i) advierte que por razón del daño causado en la junta de dilatación E1 -Viaducto “Bendiciones” calzada derecha-, el 21 de diciembre de 2015, 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, la junta del E2 se levantó, disponiéndose acciones de mitigación y



señalización, solicitando al INVIAS y al interventor adoptar las medidas urgentes, advirtiendo que “...DE PRESENTARSE ALGÚN INCIDENTE, NO ES NUESTRA RESPONSABILIDAD, PUES ESTAMOS PRESTANDO UN APOYO PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LOS USUARIOS.” (documento firmado por el ingeniero Nelson

Pinilla González - Lo destacado es nuestro).

2. **Oscar Cabrera Ocampo** -agente de tránsito- en audiencia de pruebas indicó que en el tramo Loboguerrero-Buenaventura se realizaban diferentes construcciones (Récord 1:11:07), eran constantes las reparaciones obligando el cambio del sentido vial, con riesgo para los usuarios (Récords 37:57, 47:16), situación informada en varias oportunidades al INVIAS (Récord 53:01), novedades que se encontraban ubicadas en la “junta”, tal como se deduce de la presencia de los maletines (Récord 54:15), calificando la situación de “riesgo alto”, por cuanto al observar el obstáculo de manera abrupta, los conductores tenían que modificar la conducción del vehículo (Récord 54:50).

3. **Juan Camilo Rojas Montoya**, de profesión camionero, pasó por el sector el día de los hechos, precisando en audiencia de pruebas: (i) que pasaba regularmente por ese tramo vial, dos veces por semana, observando la irregularidad, que llevaba varios meses, debiendo evitarla (Récords 26:21 y 27:30), sin recordar si estaba señalizado (Récord 28:02); (ii) que tal situación era generadora de riesgo, porque puede partir las hojas del resorte, estallar llantas al intentar no perder el impulso (Récord 35:17); (iii) describió la anomalía como *“...un bache que se había hecho ahí como en otros puentes y en otras partes de la vía, pero no era así como una obra que*



estuvieran desarrollando en ese momento..." (Récord 37:13); (iv) le consta como conductor que la vía siempre ha estado en obra, calificándola de peligrosa por los constantes accidentes que se registran (Récord 45:32).

4. Néstor Jaime Ramírez Niño, de profesión camionero, pasó por el sector el día de los hechos, precisando en audiencia de pruebas, que el estado de la vía era pésimo, se movía el sentido vial sin señalizarlo, viéndose los conductores obligados a conducir a la defensiva (Récord 1:06:07).

Como segunda conclusión, se impone conforme al documento elaborado y suscrito por el jefe de mantenimiento vinculado a la demandada Edwin Herrera García: (i) la gravísima deficiencia en el mantenimiento vial y la especial anormalidad presentada en el "Viaducto Bendiciones", especialmente en el mes de enero, obligando un control de tráfico durante las 24 horas, advirtiendo el interventor que no se hacía responsable de algún incidente; (ii) los testimonios del agente de tránsito y de los camioneros usuarios viales, reiteran las constantes reparaciones, el grave riesgo por el cambio de sentido vial, con la posibilidad de causar daño a los automotores.

IV. La culpa de la víctima consistente en el exceso de velocidad alegada por la demandada, no fue demostrada

Procuró la demandada demostrar la causal exceptiva con el documento privado suscrito por el Ingeniero Edwin Herrera García, jefe de seguridad del "Consortio CJIN003" y con la experticia de física forense, fallando en tal propósito como a continuación se acredita:



1. En el escrito firmado por el Ingeniero Edwin Herrera García, sin motivación, sin soporte técnico, se atribuyó la función de conceptuar la causa probable del accidente, como derivada del *“...traspaso a destiempo y con exceso de velocidad, por parte del tractocamión TMW-731, de los maletines que indicaban el obstáculo de la junta del viaducto, quien, al meterse al otro carril de forma acelerada, sin disminuir la velocidad, se encontró de frente con el tractocamión que venía en sentido contrario...”*.

En audiencia de pruebas fue incapaz de explicar el porqué de su absurda conclusión: (i) se limitó a afirmar simplemente, que se había afianzado en la ubicación de los vehículos y la carga (Récord 1:05:10), como si se tratara de un perito; (ii) al preguntársele de dónde dedujo que uno de los vehículos trató de esquivar al otro, nuevamente acudió al argumento de la posición final (Récord 52:17); (iii) al preguntársele por qué consignó en el escrito que el tractocamión No. 1 *“...se metió de forma acelerada...”*, respondió sin argumentos *“...porque la carga se le vino encima...”* (Récord 1:05:43); (iv) al preguntársele si la irregularidad en las juntas hacía perder el control, respondió negativamente, argumentando que es como coger un bache en la vía, que se puede pasar de manera normal (Récord 1:12:38), aunque luego admitió que no tenía capacidad para definir el tema (Récord 1:12:44).

1.1. Censurable que el profesional de seguridad, llegara al lugar de los hechos 30 minutos después (Récord 24:15 24:39), omitiendo el levantamiento de los registros fotográficos (Récord 27:26), sin explicar el porqué de su omisión (Récord 1:02:57, 1:03:26, 1:08:22, 1:08:35, 1:08:43), observando en uno de ellos, debajo del vehículo uno de los maletines destruidos (Récord 33:11,



34:02), sin detallar señalización (Récord 42:29), admitiendo la ausencia de los auxiliares de tráfico (Récord 43:15), el cierre del carril derecho Buenaventura-Buga, con la señal SR-26, prohibido adelantar (Récord 36:54).

1.2. Admitió que los maletines, como elemento de señalización y prohibición de paso, debieron ser ubicados antes del sitio del accidente (Récord 33:26, 47:25, 47:40), por los daños en la “junta” del “Viaducto Bendiciones” (Récord 47:45, 50:10), sin recordar su número (Récord 52:55), advirtiendo que estaban ubicados antes del lugar del accidente (Récord 53:03, 54:56), en una vía carente de vigilancia (Récord 55:25), explicando que el “pare y siga”, únicamente prestaba servicio en horas diurnas (Récord 1:04:08, 1:04:11, 1:04:47), aunque después del suceso, fue prestado durante las 24 horas (Récord 1:07:41, 1:07:54, 1:07:59), imaginándose quién debía señalar la vía “...yo me imagino, pues que el dueño que estaba haciendo la obra como tal...” (Récord 1:09:26).

1.3. En lo atinente a la visibilidad, señaló que era mala, razón para señalarla (Récord 56:49, 57:24, 58:11), correspondiéndole esa función a los constructores (Récord 58:19, 58:38).

1.4. En cuanto al nivel del riesgo, expresó que la accidentabilidad era alta, con eventos de una vez por mes (Récord 56:29), resultando involucrados tractocamiones (Récord 56:40).



1.5. Admitió que los daños del viaducto “Bendiciones”, obligaban su señalización (Récord 31:40) con vallas ubicadas 50mts antes del lugar (Récord 31:44, 32:17, 1:01:53); y, que oficiaron a la dirección del proyecto y a la interventoría en reiteradas oportunidades, informando las anomalías (Récord 59:46, 1:00:14).

2. El Informe Policial de Accidente de Tránsito y la sustentación a cargo del Policial Oscar Cabrera Ocampo, resultó fatídico para los intereses de la demandada, tal como lo refieren los siguientes apartes:

2.1. La vía carecía de iluminación artificial, con señales de no adelantar, con barreras plásticas (Ver informe de tránsito folio 117).

2.2. En cuanto a la función de las señales de tránsito explicó: (i) era obligar la disminución de la velocidad (Récord 49:55, 56:03) o desviar la marcha (Récord 1:00:41), invadiendo como en este caso, el otro carril (Récord 1:22:44); (ii) era común encontrarse en la vía estos elementos y colombinas (Récord 1:33:23), generando prevención, constituyendo la primera reacción “...tirar a esquivarlos...”, concluyendo que podrían ocasionar accidentes, por cuanto esta acción se encuentra articulada con la pericia del conductor y la ubicación de la señal (Récord 1:34:43); (iii) la función de las barreras, es reducir el ancho vial, advirtiendo la presencia de un hueco, debiendo encontrarse bien ubicado, para que el conductor a tiempo cambie la marcha o disminuya la velocidad (Récord 2:11:52), sin recordar si en aquel momento tenían señalización lumínica (Récord 2:29:59), advirtiendo que



debían tenerla (Récord 2:30:26, 2:30:31); **(iv)** fue categórico en señalar que los maletines estaban ubicados en una curva por lo cual debía anticiparse una señal (Récord 2:36:02); **(v)** no había peletero ni conos de llama ni lámparas de iluminación (Récord 1:03:14, 1:03:21, 1:03:32); **(vi)** no recuerda dónde se encontraba ubicada la señal 105, que indicaba cierre de vía a la izquierda (Récord 57:24, 58:18); **(vii)** que la señalización debe encontrarse consignada en el plan de manejo de tráfico (Récord 2:32:36).

2.3. Preciso que la velocidad en el sector 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 (Récord 1:27:25, 1:29:16).

2.4. Las huellas de frenado fueron motivo de especial debate por la legitimada por pasiva, creyendo encontrar un argumento del supuesto exceso de velocidad, explicando el experto: **(i)** que son muy importantes para establecer la dinámica del accidente (Récord 1:27:25, 1:29:16), resultando imposible que se borraran por efecto de la lluvia, por encontrarse cerrada totalmente la vía, adelantando de inmediato los actos urgentes (Récord 1:54:01), insistiendo que el informe fue realizado de manera inmediata, terminando de 01:30am a 02:00am (Récord 1:55:39); **(ii)** argumentó, que hacia las 05:00am, los demás vehículos, como el de bomberos, no



podieron tapar las huellas de frenado, por haberse ubicado al lado de la vía y no atrás, donde se supone que debían existir (Récord 2:00:23); (iii) que los Tractocamiones dejan una huella profunda por el freno repentino (Récord 2:05:35) y si la velocidad es alta, con mayor razón debe quedar marcada (Récord 2:06:01); (iv) fue reiterativo que la lluvia no podía borrar la huella, admitiendo como simple y lejana la posibilidad (Récord 2:28:58).

2.5. El tema de la carga, fue también motivo de especial debate por la demandada, pretendiendo demostrar que fue la causa del accidente, explicó el técnico: (i) que ésta se salió impactando al conductor (Récord 1:30:51, 1:31:18), pero que no pudo obedecer al exceso de velocidad, sino a la maniobra “...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); (ii) que es común detenerse en la vía a verificar o a apretar la carga, cuando llegan a un restaurante o a la zona de descanso (Récord 1:50:09).

2.6. Indicó que la hipótesis obedeció a la oscuridad y al aguacero (Récord 1:06:27), explicando que se trató de una simple “*Hipótesis No. 111*” (Récord 2:04:11).

2.7. Finalmente, la causa del accidente, conforme a interrogatorio judicial, respondió que, para su concreción, debían tenerse en cuenta varios factores: (i) La curva, la carga, el encuentro entre los automotores, obligando el cambio de dirección y la influencia de la anormalidad, para



no perder el control, lo que hizo posiblemente que el conductor “...se tirara hacia donde quedó como punto final...” (Récord 1:37:37); (ii) al insistir el operador jurídico, si era posible evitar el suceso, respondió que el tema era complejo por tratarse de un lugar oscuro, con noche lluviosa, contemplando tal posibilidad a una velocidad de 5km/h o 10km/h (Récord 1:38:52).

3. Juan Camilo Rojas Montoya, quien se desempeña como camionero, no fue testigo presencial de los hechos, pero habitualmente se desplaza por la vía, informó:

3.1. Que su compañero, había salido un poco delante de Buenaventura, lo observó **revisando la carga** (Récord 21:37), apretando las correas (Récord 24:02), actividad normal cuando se desamarran (Récord 39:18), por tratarse de perfiles, que son material de construcción (Récords 39:27, 39:33), que pueden desamarrarse cuando no se ajustan bien o por los huecos o por un frenón o un accidente (Récord 39:57), insistió que se encontraba revisando las correas (Récords 49:32, 50:04).

3.2. El **lugar** fue descrito con un faltante en el puente (Récord 23:32), por las obras ejecutadas en la vía (Récord 25:30), el tráfico se desviaba por la presencia del hueco (Récord 29:05), sin señales de pare y siga (Récord 21:37), el transporte más usual era el de tractomulas (Récords 35:52, 35:57).



3.3. La velocidad no podía ser excesiva, teniendo en cuenta la carga (Récord 30:32), además *“...acabas de terminar de subir un puente, entonces una tractomula no anda a más de 20km/h-25km/h, subiendo con el peso cargado...”* (Récord 48:36), por lo tanto no podía ser superior a 30km/h (Récord 31:05, 49:00).

3.4. Calificó a la víctima con amplia experiencia, experto en el manejo de camiones (Récords 29:53, 30:16).

4. Del testimonio del señor Néstor James Ramírez Niño de profesión camionero se retiene por su importancia:

4.1. De su experiencia y la de su compañero, explicó que son usuarios frecuentes de la vía (Récord 1:01:14), conduciendo tractocamiones (Récords 1:03:47, 1:03:53), dos o tres veces por semana (Récord 1:04:07), cargando grano, hierro (Récord 1:05:03); precisando que Edwin recorrió la vía por espacio de 20 años (Récord 1:18:02, 1:18:10).

4.2. Al interrogársele por la velocidad en el lugar, respondió que no alcanza a desarrollarse en el lugar 40km/h *“...porque es una pendiente, es un puente donde usted sube y baja y una cuestica entonces, usted sube muy lento por el peso y la bajada es muy cortica, entonces no alcanza uno a impulsar mayor cosa”* (Récords 1:06:52, 1:07:58), calculando que puede ser de 30km/h a 40km/h (Récord 1:07:20).



4.3. La señalización: (i) fue calificada de inadecuada para el día de los hechos (Récord 1:07:35), no había señales, paleteros ni iluminación (Récord 1:08:55), había maletines, ramas colocadas por la comunidad, constituyendo trampa mortal (Récords 1:10:30, 1:11:04, 1:11:16, 1:11:46), por tener que evadir el hueco, máxime que se trataba de un vehículo de 15mts de largo, con una carga de 50 toneladas, que imponía reaccionar al momento (Récord 1:09:38), requiriendo un espacio para su reingreso (Récord 1:11:07); (ii) que de encontrarse un vehículo en sentido contrario, debía frenar al salir de la curva “...eso era algo mortal ahí para los dos carriles...” (Récord 1:13:00); (iii) no observó ningún tipo de señalización, luego de pasar el viaducto en el sentido Buenaventura-Buga (Récord 1:14:02, 1:14:18), la visibilidad era mala (Récord 1:14:59), no había conos reflectivos (Récord 1:16:27).

4.4. En su criterio, la carga no incidió en el accidente, porque es amarrada con cadenas y para reventarse debe tratarse de algo brusco (Récord 1:21:23), cuando se presenta únicamente se revienta la primera (Récord 1:22:09), su amarre por personal experto en el aeropuerto, es efectuado con un elemento llamado “*mono rache*” (Récord 1:22:46, 1:34:10), no tiene como aflojarse (Récord 1:35:01).

4.5. Al responder interrogatorio de la legitimada por pasiva, relacionado con la extensión de la jornada laboral, explicó que Edwin había salido de Pereira en la mañana, cargando en la noche (Récord 1:27:12), ubicando en el hotel a descansar, proyectando dormir en Loboguerrero (Récord 1:32:55),



aclarando que el cargue y amarre, demoran cuatro horas aproximadamente (Récord 1:33:51).

4.6. En el lugar del accidente, observó un hueco en la junta del puente, sin señalización (Récord 1:10:14), anormalidad que persistió durante 15 días (Récords 1:39:47, 1:40:12), sin que pudiera ser conocido por la víctima, dado que frecuentemente, cambiaban el sentido vial (Récord 1:40:12). Precisó finalmente que la anormalidad constituía un riesgo por cuanto “...por ejemplo hoy podía usted bajar por una vía y mañana se la volteaban sin señalización ni nada y ya era otra vía...” (Récord 1:18:17), observando el maletín ubicado a un lado del hueco (Récord 1:38:12).

5. El dictamen pericial, aportado por una de las demandadas, no cumplió la finalidad de acreditar la culpa exclusiva y determinante de la víctima, en la causación del daño, tal como se desprende de su disertación:

5.1. Fotografías: Resulta incomprensible que, al ser contratados los técnicos, por uno de los legitimados por pasiva, no suministraran el material fotográfico del día de los hechos. Obsérvese: (i) las panorámicas No. 1 y No. 2, tomadas 2 años y 7 meses después del accidente, ilustran el sentido vial Buenaventura-Buga, destacando condiciones de lluvia, humedad y falta de iluminación artificial en el lugar; (ii) las imágenes No. 3 y No. 4, tomadas 2 años y 7 meses después del accidente, describen el tramo vial Buga-Buenaventura; (iii) la panorámica No. 5, tomada 4 meses antes del accidente, permite visualizar el sentido vial Buenaventura-



Buga y las obras que se adelantaban en las juntas del puente, las barreras plásticas (maletines), delineadores tubulares, señales verticales SR30 (velocidad máxima 30km/h), SPO3 (curva pronunciada a la izquierda), SRO-01 (vía cerrada), SP105 (carril derecho cerrado); (iv) la **panorámica No. 6**, tomada 4 meses antes del accidente, muestra el sentido vial Buga-Buenaventura, con las obras que se adelantaban sobre las juntas del puente, barreras plásticas, obstrucción de gran parte del carril derecho con delineadores tubulares compuestos.

En la sustentación del dictamen, el perito explicó que, aunque las imágenes no eran las del día del accidente, sirvieron para ilustrar las características viales (Récor ds 2:28:05, 2:20:30), sin explicar por qué no exigió las relativas al día de los hechos, sin que resulte aceptable que eran *“para ilustrar la vía...porque no tenemos otra fotografía de un día antes o de una semana antes del accidente...”* (Récor ds 2:24:41, 2:22:21, 2:23:28).

5.2. En cuanto a la velocidad¹, precisó el perito: (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) en la sustentación, explicó que la *“...velocidad relativa...”*, consiste en la suma de velocidades cuando los vehículos colisionan, concluyendo extrañamente que iban a 40km/h, aunque contradictoriamente agregó *“...no tenemos evidencia que nos permita medir o*

¹ Ítem secuencia del accidente.



cuantificar si venían a una velocidad un poco más alta y alcanzaron a frenar, no tenemos forma de poderlo determinar...” (Récords 33:58 al 1:17:40); (iii) posteriormente señaló que el vehículo No. 1 necesitaba aproximadamente de 24mts para detenerse desde que percibió el riesgo; y, el No. 2, entre 10mts a 15mts (Récords 33:58 al 1:17:40); (iv) luego de varias preguntas relacionadas con la velocidad del vehículo No. 1, sugirió que iba a más de 30km/h (Récord 1:18:07); (v) que la maniobra evasiva, era compatible con una velocidad entre 25km/h y 30km/h, que pudo consistir en parar o frenar para luego detenerse (Récord 1:47:10); (vi) al preguntársele por las posibilidades del vehículo No.1 de reingresar al carril, respondió “...no tengo información, por lo menos en el croquis no hay información de si ese carril estaba totalmente obstruido” (Récord 2:00:32)

5.3. Extrañamente afirmó que la ubicación del vehículo No. 1 era en el carril izquierdo -Buga-Buenaventura-, sin poderse determinar la razón, dejando de lado en su apreciación, los daños existentes en la junta del viaducto, cerrado con unos “maletines”. Contradictoriamente concluyó luego “...que el impacto se presenta en cualquier punto de esta área, la cual se encuentra ubicada a mitad de carril derecho en el sentido Buga-Buenaventura, es decir, en el carril de desplazamiento del vehículo No. 2...”, es decir que no lo pudo determinar.

5.4. No pudo determinar las causas del accidente, porque necesitaba: (i) establecer el lugar en que se encontraba cada vehículo, como factor de riesgo y así realizar maniobras tendientes a evitar el choque entre ellos, tales como frenar o girar; (ii) echó de menos las huellas de frenado, de



derrape, de arrastre metálico o vestigios del siniestro, encontrando simplemente dibujadas las barreras plásticas sobre el carril derecho Buenaventura-Buga, antes y después de las juntas del puente, en una vía húmeda y con una condición climática de lluvia.

5.5. En cuanto a la visibilidad, y al lugar señaló: (i) que se afectó 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. (Récord 2:42:35); (ii) el lugar* se encontraba caracterizado como *“...una curva muy grande, de un radio muy grande, más de 200mts de radio, la pendiente es de 2.3° bajando en sentido Buenaventura-Buga, o sea el sentido en que se desplazaba el vehículo No. 1”* (Récords 33:58 al 1:17:40). La anterior caracterización fue confirmada en los actos urgentes al determinar que la vía se encontraba húmeda, sin iluminación, fuerte lluvia, poca visibilidad.

5.6. En lo atinente a la señalización, explicó: (i) que si en el Km37+00, no se encuentran señales en ambos sentidos, que permitan con la debida anticipación a los conductores, percibir el riesgo e identificarlo a efecto de ejecutar con seguridad la maniobra requerida, se puede constituir en un factor generador de riesgo, sin embargo aclara 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); (ii) indicó que los maletines, se encontraban ubicados *“...en posición transversal a la vía y uno en posición longitudinal...”*, quedando los vehículos en posición final a 50mts, destacando además que *“...no se evidencian colombinas o maletines, que*



impidan que este vehículo, cuando pasa por la izquierda de estos maletines, pueda volver a su carril, no tenemos información cuántos metros o qué distancia estaba el carril inhabilitado o cerrado... de pronto las juntas todavía no estaban terminadas... no podemos identificar si el carril derecho después de estos maletines estaba otra vez libre o cerrado.” (Récords 33:58 al 1:17:40); (iii) no pudo precisar, si los maletines cubrían totalmente el carril derecho, argumentando “...primero porque no sabemos exactamente la ubicación de los maletines” (Récords 1:32:06, 1:34:55); (iv) que el dibujo de tales elementos, no permiten identificar el tipo de señalización en relación con la intervención (Récord 2:14:54), sin poder precisar el porcentaje del carril ocupado, si estaba obstruido o no completamente (Récord 2:17:34).

5.7. “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.” (Lo destacado es nuestro).

5.8. Por la carencia del plan de manejo de tráfico, de obligatorio cumplimiento para los constructores viales (Récords 33:58 al 1:17:40), no pudo precisar el tipo de señalización, si el carril estaba cerrado o no (Récord 2:07:48), por desconocer también el tipo de obra (Récords 2:11:34, 2:50:44, 2:52:00)

5.9. Con respecto a la carga, en la sustentación señaló: (i) que no tiene información ni conocimiento para referirse al tema de la carga (Récord 1:29:28); (ii) que desconoce cómo fue amarrada la carga (Récords 1:49:36).



5.10. Para concluir, el perito no fue determinante ni conclusivo, por el contrario, fue dubitativo, utilizando de manera reiterada el término “probablemente” 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 velocidad 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”

V. Conclusiones probatorias y jurídicas

1. Correspondía al INVIAS, cumplir con el deber de mantener adecuadamente el carretable, señalizarlo en caso de construcción o de anomalías viales, sin que pueda escapar de la responsabilidad, por haber celebrado numerosos convenios, cuando salta a la vista que el



accidente se produjo por el mal estado de las juntas de dilatación en el “Viaducto Bendiciones”.

2. La interventoría destacó las numerosas fallas en el carreteable, en un lapso de tiempo demasiado importante, extendiéndose hasta después del suceso, es decir, que el 03 de febrero de 2016, la irregularidad persistía, llegando al extremo de tener que cerrar la vía en el mes de diciembre, destinando controladores de tráfico durante las 24 horas.

3. Destacó igualmente la interventoría, los gravísimos riesgos a los que eran sometidos los usuarios viales, por los daños en el “Viaducto Bendiciones”, con especial relevancia, pocos días antes del accidente, tal como lo determinó el oficio del 05 de enero de 2016, 28 días antes del accidente.

4. A efecto de salvar la responsabilidad, 15 días antes del suceso, reiteró el 18 de enero de 2016 el interventor, las fallas en las juntas del viaducto, obligando el cierre del carril derecho.

5. Se levanta como indicio en contra de la demandada, el extraño vacío en las comunicaciones de la interventoría, desde el 18 de enero -15 días antes del suceso-, retomando las mismas, después del suceso -30 de marzo de 2016-, dando fe de reparaciones, de su observación y de la apertura del puente.



6. El documento presentado por el jefe de mantenimiento vial, Edwin Herrera García, constituyó un gravísimo descalabro al confirmar 26 días antes de accidente, las irregularidades en el “Viaducto Bendiciones”, salvando la responsabilidad en caso de presentarse algún incidente.

7. Peor fue la intervención del ingeniero Edwin Herrera García ante el Contencioso, al atreverse a conceptuar acerca de la posible causa del accidente, sin poder explicar la razón de su elucubración, sosteniendo ladinamente que se había afianzado en la ubicación final de los vehículos. También fue incapaz de precisar, como encargado de la seguridad y mantenimiento vial, por qué no hizo el levantamiento fotográfico, no obstante haber comparecido 30 minutos después del accidente, al lugar de los hechos. No pudo referenciar, quién era encargado de la señalización vial, “*imaginándose*” quién podría hacerlo, incurriendo en una cadena de desafueros, innecesarios de repetir.

8. Juan Camilo Rojas Montoya y Néstor James Ramírez Niño, de profesión camioneros, como usuarios habituales del carreteable y en consecuencia del “Viaducto Bendiciones”, dieron fe de la situación generadora de riesgo, con los posibles daños que podían ser ocasionados a los vehículos.

9. El informe policial de accidente de tránsito, y la intervención ante el Contencioso, del servidor Oscar Cabrera Ocampo, dio luz a la controversia, al no poder la demandada confirmar la hipótesis de la velocidad excesiva. Describió el sector vial, la falta de iluminación, la



carencia de señales de tránsito, piso húmedo, las anormalidades viales y el posible comportamiento que debían adoptar los camioneros al pasar por el sector. Vital de su intervención, el tema del exceso de velocidad, afianzándose en la inexistencia de huellas de frenado y en lo aparatoso que habría sido el accidente, destacando de paso que jugó papel trascendental, el lugar consistente en una curva de gran tamaño, con oscuridad, humedad, explicación que se hace preciso reiterar *“...descartaría yo esa versión del exceso de velocidad, porque como le manifesté no hay huella de frenado, o se hubiera venido a una velocidad muy alta, yo creo que no hubiera sido un occiso sino que hubieran sido dos”* (Récord 1:31:48).

10. El tema de la carga, tampoco adquirió consistencia, con la explicación de los camioneros Juan Camilo Rojas Montoya y Néstor James Ramírez Niño, al señalar que lo vieron revisando la carga, apretando correas, como una actividad normal, correspondiendo tal labor a los funcionarios del puerto, quienes utilizan una herramienta denominada *“mono rache”*, resultando posible la ruptura de una cadena, pero nada más.

11. Los dos camioneros, fueron explícitos en dar por establecidas las características del lugar, confirmando que la velocidad no podía ser excesiva, por las siguientes razones: (i) la naturaleza de la carga; (ii) porque antes del accidente, el camionero tenía que subir un puente; (iii) que una tractomula no puede desplazarse a más de 20km/h-25km/h cuando va subiendo y se encuentra cargada; (iv) porque después de



subir, *“...la bajada es muy cortica entonces no alcanza uno a impulsar la mayor cosa...”* (1:06:52, 1:07:58 – testimonio de Nestor James Ramírez Niño).

12. Enfático el señor Ramírez Niño, al censurar la inadecuada señalización, viéndose obligados a evadir el hueco, requiriendo un espacio necesario para su reingreso, sin observar señal alguna, luego de haber pasado el viaducto, con destino a Buenaventura.

13. El dictamen fue elaborado sin los suministros necesarios, como lo eran las fotografías del día del accidente, que debieron ser tomadas por el ingeniero Edwin Herrera, jefe de mantenimiento y seguridad del Consorcio, quien se itera hizo presencia en el lugar de los acontecimientos, sirviéndose se algunas de ellas, anteriores y posteriores, con carácter ilustrativo, como bien lo explicó en la audiencia de sustentación.

14. El perito no pudo determinar las causas del accidente, porque necesitaba establecer el lugar donde se encontraba cada vehículo, como factor de riesgo y las huellas de frenado, de derrape o de arrastre metálico, que jamás existieron.

15. El perito se atrevió temerariamente, a determinar que la velocidad, antes del impacto era de 25km/h a 30km/h, aumentándola luego por virtud de la *“velocidad relativa”* a 40km/h, advirtiendo finalmente, la imposibilidad de acertar, porque *“...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...”*.



16. Desacertó el experto en la ubicación del vehículo No. 1, en el carril izquierdo Buga-Buenaventura, por carecer de razones, dejando de lado las anomalías viales, concluyendo finalmente que el impacto podía presentarse en cualquier punto.

17. Lo que si quedó claro, fue la caracterización del lugar, con las gravísimas dificultades atinentes a la visibilidad, pudiendo incidir en el accidente.

18. En la señalización fue categórico al sostener, que de no encontrarse estos elementos, en el km37+00mts, los conductores no podían percibir ni identificar el riesgo a efecto de ejecutar maniobras de frenado o evasión, constituyéndose en un factor de riesgo, dejando constancia entre comillas **“NO SE TIENE INFORMACIÓN QUE INDIQUE LA PRESENCIA DE MÍNIMO 30MTS DEL RIESGO DE SEÑALIZACIÓN RESPECTIVA”**, (Récord 33:58 al 1:17:40).

19. La deficiente señalización, obedeció también a la falta de un *“plan de manejo de tráfico”*, de obligatorio cumplimiento, que inexplicablemente no fuera entregado al experto, por quienes lo contrataron, a efecto de establecer la naturaleza de la obra y el tipo de señalización.

20. El experto fue dubitativo tal como lo acredita el texto citado entre comillas, demostrando así que la sustentación no fue adecuada, no obstante, la experticia. En efecto, no resulta comprensible, el



“probablemente” utilizado de manera repetitiva, sin apoyarse en la parte técnica a efecto de ser conclusivo.

VI. Jurídicamente no se abre paso la causal exceptiva

La parte actora, cumplió con la carga probatoria, relativa a la demostración de la falla del servicio, al haber acreditado la anormalidad vial y el *nexo causal*, sin que pudiera la legitimada por pasiva abrir paso a la hipótesis propuesta, con fundamento en el comportamiento de la víctima.

Obsérvese como el perito, señaló que el accidente obedeció a que *“...el vehículo No. 1 TRACTOCAMIÓN, al ocupar el carril contrario, originada por una pérdida de control, probablemente por una maniobra evasiva de giro y/o una frenada de emergencia”*, sin determinar los antecedentes, como lo eran las anormalidades viales y específicamente el lugar, extraordinariamente descritos por los camioneros y el agente de tránsito.

Al conductor del tractocamión, no le es imputable ningún comportamiento violatorio de un deber general, de prudencia o norma jurídica, tal como lo precisan los hermanos MAZZEAUD como *“...un error de conducta que no habría cometido una persona advertida colocada en las mismas circunstancias externas del autor del perjuicio...”*, definición obliga a preguntarnos en nuestro caso, si tal error de conducta existió o no. La respuesta es negativa, pues lo único atribuible al conductor, fue la utilización del carretable, tratando de evadir un obstáculo, carente de señalización adecuada, pero nada más.



Saludable recordar que, en el comportamiento de la víctima, es necesario el análisis de las obligaciones desconocidas y su incidencia en la cadena causal, pues de lo contrario, el hecho resulta atribuible a la parte demandada².

En casos como el que ocupa nuestra atención, resulta de incuestionable importancia, analizar si el hecho de la víctima era o no extraño al ofensor, pues en este último evento, el daño antijurídico le resulta imputable a este y no a la víctima. En este sentido, ha precisado el H. Consejo de Estado, en reiteradas oportunidades, que *“...la culpa o el hecho de la víctima DESAPARECE FRENTE A UN DELITO COMETIDO POR EL OFENSOR, porque en el caso de tal hipótesis es preciso convenir que el autor intencional se ha apropiado de la actividad de la víctima haciéndola suya...”*³.

Para que **EL COMPORTAMIENTO DE LA VÍCTIMA SEA EXCLUYENTE DE RESPONSABILIDAD, DEBE OCASIONAR POR SÍ SOLO EL DAÑO**, que es precisamente lo que no ocurre en el caso sometido a estudio.

Se insiste, que la labor del operador jurídico consiste en identificar si el comportamiento de la víctima **FUE O NO LA CAUSA EFICIENTE DEL DAÑO**, tal como lo señaló nuestra Máxima Corporación de lo Contencioso Administrativo, en precedente vigente⁴.

² Sentencia del 01 de marzo de 1990. Exp.: 3260. Con. Pon.: Antonio José de Irisarri Restrepo.

³ Sentencia del 9 de agosto de 1990. Exp.: 5947. Con. Pon. Dr. Julio César Uribe Acosta.

⁴ Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del del 19 de agosto de 2011. Actor: TODULO RODRIGUEZ MEDINA. Rad: 54001233100019940850701. C.P. DR JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA.



El escrito de demanda, contiene fundamentos jurídicos coherentes con los hechos planteados, argumentando que: (i) la construcción y mantenimiento vial, **es actividad riesgosa**, con un importante soporte jurisprudencial; (ii) la importancia de ubicar adecuadas señales de tránsito, con las consecuencias que se desprenden de la omisión en el cumplimiento de este deber; (iii) la administración, una vez conocido el riesgo, como en este caso, asume la posición de garante, sin que existe impedimento para declarar la falla del servicio, conforme al principio *iura novit curia*, dame los hechos que yo te daré el derecho.

La normatividad relativa a la señalización, **ES MUY EXIGENTE, OMITIENDO LA LEGITIMADA POR PASIVA SU CUMPLIMIENTO**, no obstante encontrarse consignada la obligación en cada uno de los contratos referenciados en este escrito.

No puede quedar de lado el Manual de Señalización Vial, denominado *“Dispositivos uniformes para la regulación de tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia 2015”*, vigente para el día de los hechos, que dispone de manera general y exigente: Capítulo I, como aspectos claves de la señalización, el diseño, instalación, conservación, mantenimiento y especificaciones técnicas. Capítulo II, las diferentes clases de señales a saber, verticales, reglamentarias, preventivas, informativas, de servicios, turísticas, de mensaje variable, de túneles, con su caracterización, mensaje, color, material, ubicación y otras. Capítulo III, las diferentes demarcaciones. Capítulo IV, la señalización y medidas de seguridad para



obras en la vía, con referencia a las zonas de prevención, de obras, de tránsito, diferentes clases de señales, características, plan de manejo de tránsito con sus objetivos, categorías, metodología y coordinación. Capítulo V, dispositivos para regulación del tránsito, como delineadores de piso, verticales, marcadores de obstáculo, bandas alertadoras y otras más.

A su turno la Ley 769 de 2002, dispone que este Código rige en todo el territorio nacional, regulando la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas (art. 1º), constituyéndose en principios rectores “...la seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad...” y, además corresponde a las autoridades de tránsito velar por la **seguridad de las personas y las cosas** en la vía pública y privada abiertas al público, orientando las acciones a la prevención y asistencia técnica de los usuarios viales (art. 7).

Los trabajos eventuales sobre la vía pública, se encuentran regulados de manera especial, así: (i) siempre que se deban efectuar trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor “...obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y **señalará el sitio de labor** mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas, que han de iluminarse en horas nocturnas.” (inciso 1 art. 101); (ii) el Ministerio de Transporte determinará los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en la obra en construcción (párrafo único art. 101); (iii) el Capítulo XII reglamentó las señales



de tránsito, debiendo ser respetadas por los usuarios viales conforme a lo dispuesto en el art. 109, haciendo referencia a las **Reglamentarias, Preventivas, Informativas y Transitorias** (art. 110); (iv) a su turno, el párrafo 2° del art. 115, dispone que *“En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente...”*; (v) en el art. 1°, se encuentran regulados los **principios rectores**, a saber, la *“...seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.”*, de los cuales resultan aplicables a nuestro caso: El de **Seguridad**, que obliga a autoridades y a usuarios a adoptar *“...todas las medidas que racionalmente se consideren necesarias para evitar los accidentes e impedir los daños...”*⁵.

En cuanto a la obligación Estatal, de señalización vial de las anormalidades, nuestra máxima Corporación de lo Contencioso Administrativo, así lo ha precisado en abusante línea jurisprudencial, determinando: (i) que las vías deben ser usadas sin riesgos innecesarios y previsibles, debiendo las autoridades extremar medidas de seguridad en caso de anormalidades (Ver sentencia de 1983⁶, la SALA PLENA del H. Consejo de Estado); (ii) en sentencias del 08 de agosto de 1985⁷, 08 de junio de 1990⁸ y del

⁵ El accidente automovilario. II Edición. Nelson Mora y Alicia Franco. Pág. 1.

⁶ Rad. 10763. Actor: Manuela Perdomo Vda. de Fonseca. Consejero Ponente: Dr. Carlos Betancur Jaramillo.

⁷ 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.

⁸ 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.



05 de febrero de 1998⁹, señaló la Alta Corporación, la importancia de la instalación de las señales de tránsito, advirtiendo que una sola valla mal ubicada, impide advertir el riesgo¹⁰; (iii) en sentencia del 15 de septiembre de 1989¹¹, se precisó la importancia de la señalización cuando se trata de trabajos en las vías, sin que pueda aceptarse como normal *“...que la administración adelante trabajos de tal naturaleza, sin tomar las medidas que la prudencia aconseja para evitar accidentes...”*; (iv) en Sentencia del 30 de noviembre de 1989¹², puntualizó la Alta Corporación, conforme a la Doctrina Española, la incidencia que tienen las anomalías viales en el juzgamiento de la responsabilidad extracontractual, por el defectuoso mantenimiento de las carreteras; (v) muchos años después, en Sentencia del 04 de octubre de 2007¹³, volvió a hacer referencia a la seguridad en la circulación por vías públicas, la que no puede estar comprometida u obstaculizada, por situaciones anormales, constitutivas de trampas mortales para los usuarios; (vi) en igual sentido se pronunció el H. Consejo de Estado en sentencias: (i) del 16 de agosto de 2012. Actor: Luz Ossa de Fernández. Rad: 25000-23-16000-1998-0152-01 (25.585). CP: Dr. Hernán Andrade Rincón; (ii) del 24 de abril de 2024. Rad: 50001-23-31-000-1996-0112-01 (23.195). Demandante: Octavio León Mejía Ospina. CP: Dr. Enrique Gil Botero.; (vii) en sentencia del 17 de noviembre de 1992¹⁴, se dijo que *“...cuando la autoridad pública autoriza, sin*

⁹ Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 05 de febrero de 1998. Exp: 12167. Actor: Daniel Tamayo Gómez. CP: Daniel Suárez Hernández.

¹⁰ 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.

¹¹ Consejo de Estado. Sección Tercera. Expediente: 3696. Actor: Consuelo María Esperanza Murillo. CP: Julio Cesar Uribe Acosta.

¹² Consejo de Estado. Expediente No. 5424. Actor: Edgar Méndez Peláez y Otros, Consejero Ponente: Dr. Julio Cesar Uribe Acosta,

¹³ Consejo de Estado. Sección Tercera. Rad: 47001-23-31-000-1996-05-002-01. Actor: Teostiste Caballero de Buitrago. CP: Dr. Enrique Gil Botero.

¹⁴ Sentencia del 17 de septiembre de 1992. Exp. 7094. Actor: Sara Ordóñez De Ibarra. Consejero Ponente: Dr. Julio César Uribe Acosta.



restricciones, la circulaciones por carreteras y avenidas, y, en general, por las vías públicas, está extendiendo un cheque de confianza a los particulares, el cual es correspondido también con confianza”., porque el *“funcionamiento anormal del servicio genera responsabilidad objetiva, y, por lo mismo, corresponde al demandado acreditar que el hecho se causó por fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o el hecho de un tercero”* (Destacado fuera de texto); (viii) en Sentencia del 06 de septiembre de 2001¹⁵, se precisó el alcance del *“Manual sobre dispositivos para el control de tránsito en calles y carreteras”*, determinando las **características de las señales**, su propósito, su ubicación, número, etc., pudiéndose consultar en el mismo sentido las sentencias del: 06 de julio de 2006. Rad: 15001-93-06-0001. Actor Pedronel Dia. CP: Dr. Alier Eduardo Hernández Enríquez; la del 04 de julio de 2008. Rad: 15701 (R-03849) Actor: Abigail González de León y Otros. CP: Dra. Myriam Guerrero de Escobar en la que nuevamente se determinaron las distancias de las señales preventivas cuando se desarrollan obras en las vías públicas; 15 de febrero de 2012. Actor: José Enrique Carrillo. CP: Dr. Enrique Gil Botero; 26 de febrero de 2014. Rad: 68001-23-15-000-1996-12275-01 (28.545); 02 de mayo de 2013. Rad: 73001-23-31-000-2000-01012-01 (27.530); 04 de septiembre de 2003¹⁶; 27 de noviembre de 2003¹⁷.

Finalmente, en Sentencia del 29 de noviembre de 2006¹⁸, tratándose de accidentes por razón de obras públicas, precisó la Alta Corporación, que a la administración, *“...no le basta probar que instaló esos símbolos, sino además determinar que estos tienen la idoneidad suficiente para cumplir su cometido, lo cual toca con la cantidad, la visibilidad, la oportunidad y la permanencia...”*, advirtiendo

¹⁵ Consejo de Estado. Sección Tercera. Exp: 13.232-15.646. Actor: Belén González y otros. CP: Alier Eduardo Hernández Rodríguez.

¹⁶ Consejo de Estado. Sección Tercera. Expediente: 11615. Actor: Edilberto de Jesús Montoya. CP: Alier Eduardo Hernández Enríquez.

¹⁷ Consejo de Estado. Sección Tercera. Expediente: 14025. Actor: Elizabeth Cardona Dorado. CP: Ramiro Saavedra Becerra

¹⁸ 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



que las obligaciones jurídicas del demandando, tienen fuente en la Ley y en los reglamentos, *“...no están condicionadas por la notoriedad que ofrezca un peligro ni por la frecuencia con que los usuarios transiten por las vías, porque entonces las obligaciones del Estado, quedarían supeditadas a la voluntad y al criterio personal de los administrados.”* (Destacado fuera de texto).

Finalmente, resulta aplicable la teoría de la guarda, conforme a lo precisado por el H. Consejo de estado en Sentencia del 13 de febrero de 2003¹⁹, por tratarse de una obra pública, desarrollada en virtud de un contrato Estatal, en el que son contratista y contratado, son *“guardianes de la actividad de construcción”*, dado el riesgo creado para terceros, con apoyo en antecedente jurisprudencial del 9 de octubre de 1985, radicado 4556.

Memórese que, aunque Doctrina y Jurisprudencia han distinguido entre el **GUARDIÁN DE LA ESTRUCTURA** y el **GUARDIÁN DEL FUNCIONAMIENTO**, también se advierte que esta tiene **UN CARÁCTER ACUMULATIVO**, es decir, que **LOS DOS SON RESPONSABLES**, tal como lo señalan los hermanos MAZZEAUD TUNC *“...el carácter acumulativo de la guarda y declarar que el guardián de la estructura y el guardián del comportamiento son igualmente responsables con respecto a la víctima aún permitiendo a cada uno de ellos para hacer que recaiga sobre el otro la carga definitiva del accidente que pruebe que el siniestro se ha debido exclusivamente al comportamiento de la cosa o a la estructura defectuosa^{20”}”²¹.*

¹⁹ Consejo de Estado. Sección Tercera. 13 de febrero de 2003. Expediente 12654. Actor. María Luciola Montenegro Calle. CP: Alier Eduardo Hernández Enríquez.

²⁰ MAZZEAUD- TUNC, Tratado teórico práctico de la responsabilidad civil delictual y contractual. Buenos Aires. EJE. 1977. Tomo II, Volumen 1, Pág. 154 – 155.

²¹ CONSEJO DE ESTADO. SECCIÓN TERCERA. SENTENCIA DEL 28 DE NOVIEMBRE DE 2002. EXP: 13.892. DEMANDANTE: ORLANDO ARTURO PELAEZ GUERRERO. CONSEJERO PONENTE: DR. RICARDO HOYOS DUQUE.



VII. Solicitud

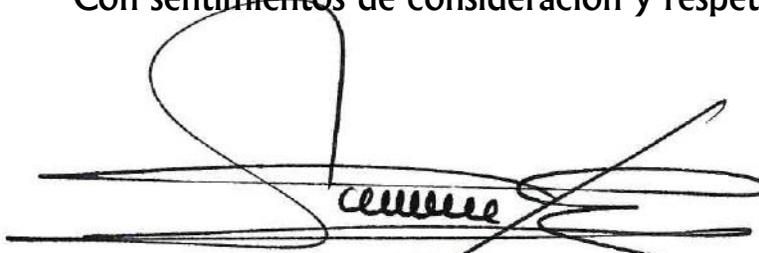
Se suplica impartir sentencia condenatoria contra la parte demandada y los demás legitimados por pasiva, de manera solidaria y además reparar los daños y perjuicios ocasionados a los señores Edilia González Toro (madre), verónica Aguirre González (hermana), Difray Aguirre González (hermano), Diana Carolina Escobar Acosta (compañera permanente) y a su hija menor Manuela Aguirre Escobar (hija menor), por los daños y perjuicios ocasionados así:

1. Por daños y perjuicios morales, aplicando el precedente jurisprudencial, por haberse acreditado documentalmente que se trata de parientes próximos y legítimos, salvo la compañera permanente. Adicionalmente, comparecieron ante el Contencioso los señores Luis Alirio Mafla Muñoz y José Ángel González Bernal, quienes dieron fe: (i) de la integración familiar, con amplias referencias en cuanto al tiempo; (ii) de la permanencia de la relación del señor Edwin Aguirre González con la señora Diana Carolina Escobar Acosta y en consecuencia de su hija Manuela Aguirre Escobar; (iii) de la comunión en todo el complejo familiar; (iv) de la vigencia de las relaciones, con la totalidad de la familia, para el momento de su muerte; (v) del gravísimo impacto moral y material ocasionado a los actores; (vi) del cumplimiento de los deberes de compañero y padre; (vii) de la destinación de los recursos económicos al sostenimiento del hogar, entre otras circunstancias.



2. Por perjuicios materiales, para la señora Diana Carolina Escobar Acosta (compañera permanente) y para su hija menor Manuela Aguirre Escobar, teniendo como bases: (i) el salario mínimo mensual; (ii) la fecha en que la hija cumpla 25 años; (iii) la tabla de vida probable de la víctima y su compañera permanente; (iv) la diferenciación entre los períodos consolidados y futuro.

Con sentimientos de consideración y respeto,


BENJAMÍN HERRERA AGUDELO
Apoderado parte actora
MVQ-LFL- Marzo 18/2025

