GUZMÁN CALVACHE
ABOGADOS

WEIMAN LÚDER GUZMÁN CALVACHE

ABOGADO ESPECIALIZADO EN DERECHO PENAL Y ADMINISTRATIVO
RESPONSABILIDAD MÉDICA Y RIESGOS PROFESIONALES
UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA – UNICAUCA

Popayán Cauca, 18 de junio de 2025

Doctor:
ERNESTO ANDRADE SOLARTE
JUEZ PRIMERO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE POPAYÁN CAUCA
Correo: j01admpayan@cendoj.ramajudicial.gov.co.

Acción	:	CONTENCIOSO ADMINISTRATIVA.
Tipo de Proceso	:	REPARACIÓN DIRECTA.
Demandante	:	WILMAN MUÑOZ MUÑOZ Y OTROS
Demandado	:	NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV) INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS
Llamado en garantía	:	MAPFRE SEGUROS DE COLOMBIA S.A.
Acto Procesal	:	**ALEGATOS DE CONCLUSIÓN DE PRIMERA INSTANCIA.**
Radicación	:	**19001333300120210020300.**

CÉSAR NICOLÁS IMBACHI PÉREZ mayor y vecino de Popayán Cauca, con domicilio y residencia profesional conocidos en la Calle 4 No. 4-18 Interior 101 del Edificio ALTOZANO, Tel. 6028242692, celulares: 3137335594- 3122582680, Correos electrónicos: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com, identificado con Cédula de Ciudadanía Número 1.061.782.053 expedida en Popayán Cauca, Abogado en ejercicio con Tarjeta Profesional número 313.602 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi calidad de apoderado judicial suplente de la parte demandante al interior del proceso de la referencia, mediante el presente escrito me permito descorrer el traslado del auto interlocutorio No. 716 de fecha 05 de junio de 2025, notificado en estrados en la misma fecha y por medio del cual se estableció clausurar la etapa probatoria y se CONVOCÓ a las partes para presentar los ALEGATOS DE CONCLUSIÓN de manera escrita, lo cual me permito realizar mediante el presente libelo y en termino para que sean tenidos en cuenta al momento de proferir el FALLO JUDICIAL DE PRIMERA INSTANCIA que en derecho corresponda, en los siguientes términos:

I. LO QUE SE DEMANDA.

Las PRETENSIONES aparecen relacionadas en el acápite de la demanda denominado "PRETENSIONES", desarrollado a folios 5 a 26 del archivo digital denominado "*001 demanda anexos"* del expediente digital.

II. FUNDAMENTO DE LAS PRETENSIONES.

De manera muy sucinta, es preciso indicar que las pretensiones de la presente demanda, encuentran su fundamento principal en las lesiones a la salud e integridad psicofísica que sufrió la señora MARÍA ELSA MUÑOZ identificada con cédula de ciudadanía número 48.608.426 expedida en Bolívar Cauca y en los consecuentes daños y perjuicios tanto materiales, como inmateriales que ello traído consigo para la misma y para todos y cada uno de los demandantes, lo cual es imputable a las entidades demandadas, ya que tales eventualidades sobrevinieron con ocasión del incumplimiento de sus obligaciones, ya que el siniestro donde resultó lesionada la citada demandante sobrevino debido al **mal estado de la vía y a la ausencia de señalización de tales defectos**, ello puesto que la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", por la que transitaba el vehículo de servicio público de placas TKK 602 a bordo del cual se desplazaba como pasajera la citada demandante para el día 18 de julio de 2019 cuando ocurrieron los hechos objeto de debate, presentaba a la altura del kilómetro 1+310 a 1+340, asentamiento de la banca y del carril izquierdo y del derecho, fisuras en media luna, bache y otras deformidades las cuales ademas NO se encontraban debidamente señalizadas tanto vertical como horizontalmente y como lo indican los manuales de señalización del Ministerio de Transporte para efectos de evitar o disminuir los riesgos

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

de accidentalidad, de lesiones y muertes de las personas en sus desplazamientos por este tipo de secciones viales, situaciones estas que acarrearon que el señor DANILO SÁNCHEZ SAUCA quien conducía el citado automotor NO pudiese percatarse y anticiparse a las mismas, lo cual devino en que al transitar sobre estas el vehículo sufriera ruptura de la ballesta principal delantera izquierda, lo cual desencadenó la pérdida del control del mismo y su precipitación al abismo pocos metros más adelante, dejando ello como saldo graves afectaciones psicofísicas a la señora MARÍA ELSA MUÑOZ.

III. **P R O B L E M A J U R Í D I C O A D E S A R R O L L A R**

Probado como se encuentra, que la señora MARÍA ELSA MUÑOZ sufrió sendas afectaciones a su salud e integridad psicofísica el día 18 de julio de 2019, luego de que el vehículo de servicio público de placas TKK-602 en el que se desplazaba como pasajera se precipitará al abismo en el sector conocido como Guayabal del Municipio de Patía Cauca, concretamente a la altura del kilómetro 1+ 380 metros, le corresponderá a este despacho judicial de instancia, establecer:

1. ¿Si el siniestro acaecido el día 18 de julio de 2019 en la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", concretamente a la altura del kilómetro 1+380 metros, donde el vehículo de servicio público de placas TKK- 602 en el cual se desplazaba como pasajero la señora MARÍA ELSA MUÑOZ se precipitó al abismo, sobrevino con ocasión del mal estado de la vía en dicho sector y de la ausencia de señalización de tales imperfecciones de la superficie de rodadura y de la vía en sí misma, de tal forma que se comprometa la responsabilidad de los demandados y de los llamados en garantía, acarreando que sean declarados administrativa y patrimonialmente responsable por ello y por los consecuentes daños y perjuicios tanto de índole material, como inmaterial sufridos por parte de todos y cada uno de los demandantes con ocasión del citado daño antijurídico o si por el contrario se estructura en favor de las mismas alguna de las excepciones de fondo planteadas en la contestación de la demanda y en la contestación del llamamiento en garantía, respectivamente, a la luz de los medios probatorios legal y oportunamente aducidos al presente medio de control?

IV. **TESIS DE LA PARTE DEMANDANTE FRENTE AL PROBLEMA JURÍDICO.**

Señora juez, tal y como se había advertido desde el líbelo introductorio, este es el TÍPICO CASO en el cual se evidencia que **con ocasión del mal estado de la vía y la ausencia de señalización de tales defectos se** produce un accidente de tránsito con las referidas y lamentables consecuencias, ello como quiera que la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", a la altura del kilómetro 1+310 a 1+340 para el día 18 de julio de 2019 presentaba asentamiento de la banca y del carril izquierdo y derecho, fisuras en media luna, bache y otras deformidades, las cuales además NO se encontraban debidamente señalizadas tanto vertical como horizontalmente como lo indican los manuales de señalización del Ministerio de Transporte, para efectos de evitar o disminuir los riesgos de accidentalidad, de lesiones y muertes de las personas en sus desplazamientos en esta sección vial, situación está que acarreó que el vehículo de servicio público de placas TKK-602 en la citada fecha y al transitar por el aludido sector sufriera debido a los citados defectos de la vía, los cuales NO pudieron ser advertidos por su conductor, el señor DANILO SÁNCHEZ SAUCA debido precisamente a la ausencia de señalización de los mismos, ruptura de la ballesta principal delantera izquierda, lo cual desencadenó que su conductor perdiera el control del mismo y se precipitara al abismo pocos metros más adelante, concretamente a la altura del Kilómetro 1+ 380 metros, dejando ello, como saldo sendas afectaciones psicofísicas a la señora MARÍA ELSA MUÑOZ, quien se desplazaba como pasajero del referido automotor, todo lo cual da lugar a que en el sub judice se vea comprometida la responsabilidad de las entidades demandadas bajo el título de imputación de falla en el servicio, por lo que en consecuencia es procedente que las mismas sean declaradas administrativa y patrimonialmente responsables por ello y por los consecuentes daños y

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

perjuicios tanto de índole material, como inmaterial sufridos por parte de la víctima directa y de cada uno de los demandantes con ocasión del citado daño antijurídico. Situación esta última que da lugar además a que las aseguradoras llamadas en garantía deban indemnizar el daño antijurídico ocasionado a los actores hasta el tope de la póliza respectiva.

Así las cosas y con el propósito de resolver el problema jurídico planteado en los términos ya indicados y el establecido por parte del Despacho en la AUDIENCIA INICIAL y por su puesto con el fin de sustentar la presente respuesta a los mismos, se procederá a la luz de los elementos materiales probatorios obrantes al interior del plenario y a lo **ACEPTADO** por parte de la entidades demandadas en la CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA a (**i**) Realizar un análisis detallado de los hechos probados al interior del presente medio de control, para de manera posterior a ello, (**ii**) exponer ante el Despacho la acreditación de los elementos estructurales de la responsabilidad de las entidades demandadas, en el caso en concreto, esto es: el daño, la imputación que se abordará desde la FALLA EN EL SERVICIO y el nexo causal entre los mismos; y finalmente (**iii**) se expondrán a luz de lo acreditado dentro del plenario los perjuicios tanto de índole material, como inmaterial que fueron sufridos tanto por parte de la víctima directa, como por parte de cada uno de los demandantes, con ocasión del daño antijurídico que les fue ocasionado.

V. **LO PROBADO DENTRO DEL PROCESO Y LOS ARGUMENTOS QUE SUSTENTAN LA TEORÍA DEL CASO PROPUESTA Y LA RESPUESTA AL PROBLEMA JURÍDICO PLANTEADO POR EL SUSCRITO APODERADO DE LA PARTE ACTORA Y EL QUE SE FIJÓ EN LA AUDIENCIA INICIAL POR PARTE DE ESTA JUDICATURA.**

En el proceso obra prueba suficiente de los siguientes hechos:

1. **LAS RELACIONES DE PARENTESCO Y DE FAMILIARIDAD DE LOS ACTORES.**

   De conformidad con los medios materiales probatorios obrantes al interior del expediente, quedó demostrado que el núcleo familiar de la señora MARÍA ELSA MUÑOZ se encuentra conformado por sus hijos los señores GEOVANNY MUÑOZ MUÑOZ, WILMAN MUÑOZ MUÑOZ Y WILLIAN JAVIER MUÑOZ MUÑOZ, y por sus nietos WILMAN ANDRÉS MUÑOZ BUITRÓN, YURY TATIANA MUÑOZ BUITRÓN Y LINETH DANIELA MUÑOZ BOLAÑOS, tal como dan cuenta plenamente los registros civiles de nacimiento de los mismos obrantes a folios 55 a 61 del archivo digital "*001 demanda y anexos*". Hechos estos que además fueron claramente referidos en los mismos términos por parte de los testigos WILMER JAVIER SAMBONI ZÚÑIGA y DERLY MARICELA BUITRÓN MOSCOSA.

2. **EL ROL LABORAL DESEMPEÑADO POR PARTE DE LA SEÑORA MARÍA ELSA MUÑOZ DE MANERA PREVÍA AL ACCIDENTE QUE SUFRIÓ EL DIA 18 DE JULIO DE 2019, EL VALOR DEVENGADO CON OCASIÓN DE ELLO Y LA DESTINACIÓN DADA A DICHOS RECURSOS.**

   Dentro del proceso quedó plenamente acreditado que la señora MARÍA ELSA MUÑOZ de manera previa al accidente de tránsito que sufrió el día 18 de julio de 2019, se desempeñaba en actividades comerciales, concretamente vendiendo productos propios de la canasta familiar en la Galería del Municipio de Bolívar Cauca, devengando con ocasión de ello y de manera mensual la suma aproximada de OCHOCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS ($ 8550.000) M/CTE., los cuales eran destinados por la misma para su congrua subsistencia y la de su núcleo familiar, según se acredito plenamente al interior del proceso con el testimonio de los señores WILMER JAVIER SAMBONI ZÚÑIGA y DERLY MARICELA BUITRÓN MOSCOSA. (**MINUTO 1:59:03, 2:12:34, 2:15:20 DE LA AUDIENCIA DE PRUEBAS DE FECHA 05 DE JUNIO DE 2025.)**

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

3. **LA SEÑORA MARÍA ELSA MUÑOZ SUFRIÓ SENDAS AFECTACIONES PSICOFÍSICAS CON OCASIÓN DEL ACCIDENTE DE TRANSITO DEL QUE SE VIO VICTIMA EL DIA 18 DE JULIO DE 2019.**

   De conformidad con los elementos materiales probatorios obrantes al interior del plenario, quedó plenamente acreditado que la señora MARÍA ELSA MUÑOZ sufrió diversas afectaciones a su salud e integridad personal con ocasión del accidente de transito del que se vio victima el día 18 de julio de 2019, concretándose estas, entre otras cosas a: Trauma en cabeza y cefalea postraumática, dolor en región temporal izquierda, trauma facial, dolor y edema a nivel de la articulación temporomandibular izquierda, contusión de la región lumbosacra y de la pelvis, dolor crónico, dorsalgia, hipoacusia neurosensorial, todo lo cual requirió de diversas atenciones médicas, aspectos y eventualidades todas estas que se encuentran plenamente acreditado al interior del plenario con la historia clínica obrante a folios 114 a 153 del archivo digital "*01 demanda y anexos*" y con el testimonio de los señores WILMER JAVIER SAMBONI ZÚÑIGA y DERLY MARICELA BUITRÓN MOSCOSA. (**MINUTO 1:55:02 Y 2:11:27 DE LA AUDIENCIA DE PRUEBAS DE FECHA 05 DE JUNIO DE 2025)**

4. **LOS DIVERSAS AFECTACIONES A LA SALUD E INTEGRIDAD PSICOFÍSICA QUE SUFRIÓ LA SEÑORA MARÍA ELSA MUÑOZ Y QUE ACARREARON SU FALLECIMIENTO, TUVIERON LUGAR EL DÍA 18 DE JULIO DE 2019 A RAÍZ DE QUE EL VEHÍCULO DE SERVICIO PUBLICO DE PLACAS TKK 602 EN EL QUE SE DESPLAZABA EN CALIDAD DE PASAJERA, SE SALIÓ DE LA VÍA Y PRECIPITÓ AL ABISMO.**

   De conformidad con los elementos materiales probatorios obrantes al interior del plenario quedó plenamente establecido que los diversos traumatismos y afectaciones a la salud e integridad psicofísica que sufrió la señora MARÍA ELSA MUÑOZ, sobrevinieron a raíz de que el vehículo de servicio público de placas TKK 602 en el que se transportaba en calidad de Pasajera desde la Ciudad de Popayán Cauca hacia la ciudad de Bolívar Cauca en la citada fecha y siendo aproximadamente las 9:00 AM a la altura del kilómetro 1+380 metros de la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", sector conocido como Guayabal del Municipio de Patía Cauca, se salió de la vía y se precipitó al abismo rodando aproximadamente 80 metros, dejando ello como saldo las referidas lesiones. Lo ante dicho según da cuenta claramente:

   - La constancia de fecha 23 de agosto de 2019, emitida por parte del Doctor Ramon F. Muñoz Medina en su calidad de asistente de la Fiscalía Seccional del Bordo Patía Cauca, obrante a folio 96 del archivo digital denominado "*01 demanda y anexos*", en la cual deja constancia expresa de que, entre otros, la señora MARÍA ELSA MUÑOZ resulto herida en los hechos que sucedieron el día 18 de julio de 2019, en la vía que del Bordo, conduce a Bolívar Cauca, Kilometro dos, más exactamente en la Vereda Guayabal de Patía Bordo Cauca, cuando el vehículo automotor en el que se desplazaba como pasajera, tipo microbús, afiliado a la empresa Trans Tambo, Marca Agrale, modelo 2005, Colores Blanco- verde, Servicio Público, Placas TKK 602, Motor E30000930, Chasis 9CNC01AJ75B001231, se sale de la vía cayendo a un precipicio en zona boscosa

   - El informe ejecutivo FPJ-3 de fecha 18 de julio de 2019 obrante a folio 76 a 78 del archivo denominado "*01 demanda y anexos*".

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

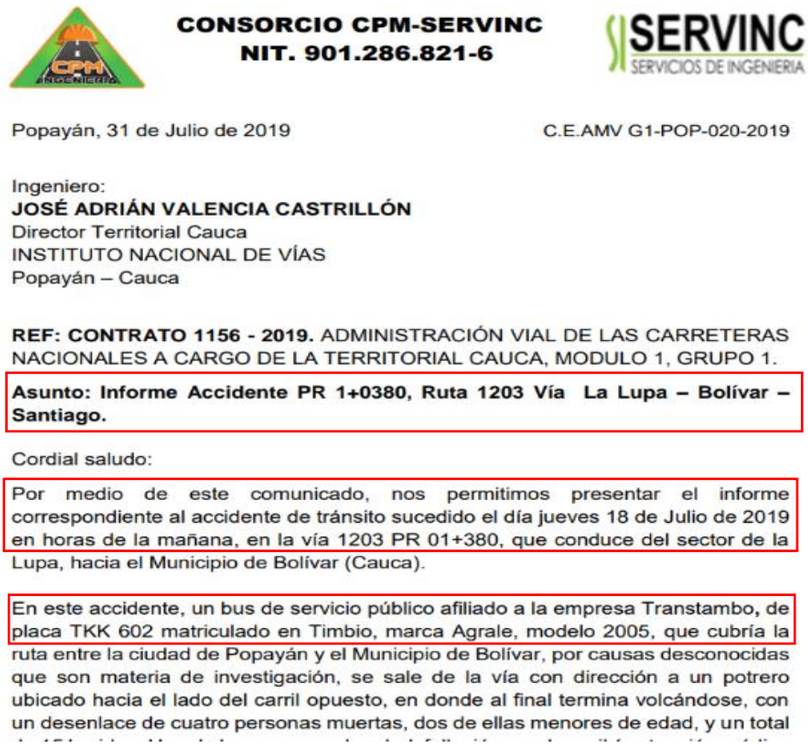
- El informe policial de accidente de tránsito de fecha 18 de julio de 2019 obrante a folios 80 a 84 del archivo denominado "*01 demanda y anexos*", el cual da cuenta del referido siniestro.

- En el listado de lesionados en el accidente de transito el cual obra a folio 84 del archivo denominado "*01 demanda y anexos*" y en el que claramente se señala a la señora MARÍA ELSA MUÑOZ como una de ellos.

5. EL CITADO SINIESTRO EN EL CUAL RESULTO LESIONADA LA SEÑORA MARÍA ELSA MUÑOZ OCURRIÓ EXACTAMENTE EN EL KILOMETRO 1+380 METROS DE LA VÍA IDENTIFICADA CON EL CÓDIGO 1203, DENOMINADA "*LA LUPA-BOLÍVAR-SANTIAGO-SANTA ROSA*"

De conformidad con los elementos materiales probatorios obrantes al interior del plenario, quedo plenamente acreditado que el **SINIESTRO OBJETO DE DEBATE SE PRESENTÓ EXACTAMENTE EN EL KILOMETRO 1 MAS 380 METROS DE LA VÍA IDENTIFICADA CON CON EL CÓDIGO 1203, DENOMINADA "*LA LUPA-BOLÍVAR-SANTIAGO-SANTA ROSA*",** ello según da cuenta:

- el denominado *"**informe de accidente PR 1+380, ruta 1203 Vía la Lupa- Bolívar – Santiago"*** de fecha 31 de julio de 2019, rendido por parte del Ingeniero Pedro Miguel Muñoz al Ingeniero José Adrián Valencia Castrillón, en su calidad de Director Territorial Cauca del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, el cual fue aportado por parte del INVIAS con la contestación de la Demanda, obrando a folios 100 a 106 del archivo digital denominado "*009 invias contestas anexos propone excepciones*". Al respecto en el informe en cuestión se señala:



CONSORCIO CPM-SERVINC
NIT. 901.286.821-6

SERVINC
SERVICIOS DE INGENIERIA

Popayán, 31 de Julio de 2019 C.E.AMV G1-POP-020-2019

Ingeniero:
JOSÉ ADRIÁN VALENCIA CASTRILLÓN
Director Territorial Cauca
INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS
Popayán – Cauca

REF: CONTRATO 1156 - 2019. ADMINISTRACIÓN VIAL DE LAS CARRETERAS NACIONALES A CARGO DE LA TERRITORIAL CAUCA, MODULO 1, GRUPO 1.

Asunto: Informe Accidente PR 1+0380, Ruta 1203 Vía La Lupa – Bolívar – Santiago.

Cordial saludo:

Por medio de este comunicado, nos permitimos presentar el informe correspondiente al accidente de tránsito sucedido el día jueves 18 de Julio de 2019 en horas de la mañana, en la vía 1203 PR 01+380, que conduce del sector de la Lupa, hacia el Municipio de Bolívar (Cauca).

En este accidente, un bus de servicio público afiliado a la empresa Transtambo, de placa TKK 602 matriculado en Timbio, marca Agrale, modelo 2005, que cubría la ruta entre la ciudad de Popayán y el Municipio de Bolívar, por causas desconocidas que son materia de investigación, se sale de la vía con dirección a un potrero ubicado hacia el lado del carril opuesto, en donde al final termina volcándose, con un desenlace de cuatro personas muertas, dos de ellas menores de edad, y un total

- El informe Quincenal No. 3, del 16 al 31 de Julio de 2019, rendido en fecha 09 de agosto de 2019 por parte del Ingeniero Pedro Miguel Muñoz al Ingeniero José Adrián Valencia

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

Castrillón, en su calidad de Director Territorial Cauca del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, el cual obra en el archivo digital denominado *"informe Quincenal No. 3, del 16 al 31 de Julio de 2019"* el cual se encuentra contenido en la carpeta denominada "*contestación juzgado 7*", la cual a su vez se encuentra en la carpeta denominada "*064 Repuesta Juzgado 7 adtivopyan*

- En el informe pericial al rendido por parte del ingeniero Civil con especialidad en pavimentos VIRGILIO ALONSO GALVIS PAZ, el cual obra en el archivo digital denominado "*055 Dte allega informe pericial*"

- Con la contradicción del dictamen pericial rendida por parte del señor NIXON ADALBERTO ORTIZ MARÍN quien en audiencia de pruebas de fecha 05 de junio de 2024, fue claro en indicar que el accidente de tránsito objeto de debate ocurrió en el PR 1+380 metros. (**MINUTO 37:04 DE LA AUDIENCIA DE PRUEBAS DE FECHA 05 DE JUNIO DE 2025)**

6. LA VÍA IDENTIFICADA CON EL CÓDIGO 1203, DENOMINADA "LA LUPA-BOLÍVAR - SANTIAGO - SANTA ROSA" ES ADMINISTRADA EN TODA SU EXTENSIÓN POR EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS.

Al interior del plenario quedó plenamente acreditado que el tramo vial donde ocurrió el siniestro, a saber el kilómetro 1+ 380 metros de la vía el Bordo Patía- Bolívar Cauca, vereda Guayabal del Municipio de Patía Cauca, hace parte de la red vial nacional, específicamente de la vía identificada con el código: 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*" que cuenta con una longitud de 75 kilómetros con 960 metros, la cual es administrada por el Instituto Nacional de Vías- INVÍAS, en tanto que ello fue aceptado específicamente como cierto por parte de esta última entidad en la Contestación de la demanda, concretamente en la contestación al hecho número 14 y siguientes según consta a folio 4 del archivo digital denominado "*009 invias contestas anexos propone excepciones*".

7. LA VÍA IDENTIFICADA CON EL CÓDIGO 1203, DENOMINADA "*LA LUPA – BOLÍVAR - SANTIAGO-SANTA ROSA*", EN EL SECTOR CONOCIDO COMO GUAYABAL DEL MUNICIPIO DE PATÍA CAUCA Y CONCRETAMENTE EN EL ÁREA DONDE SE PRESENTÓ EL SINIESTRO VIAL QUE DEJO COMO SALDO DIVERSAS LESIONES A LA SEÑORA MARÍA ELSA MUÑOZ PRESENTABA ASENTAMIENTO DE LA BANCA Y DEL CARRIL IZQUIERDO Y DERECHO, FISURAS EN MEDIA LUNA, BACHE Y OTRAS DEFORMIDADES QUE HABÍAN LLEVADO A QUE DICHO PUNTO FUESE CLASIFICADO COMO UN PUNTO CRÍTICO DE MANERA PREVIA AL SINIESTRO.

Bajo ese orden de ideas es preciso señalar que al interior del plenario quedó plenamente acreditado que la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*" en el PR 1+310 a 1+ 340, es decir a pocos metros del PR 1+380 donde ocurrió el siniestro objeto de debate presentaba para la fecha de los hechos, es decir para el 18 de julio de 2019 diversas deformidades que llevaron a que dicho punto fuese clasificado **DE MANERA PREVIA A LA OCURRENCIA DEL SINIESTRO COMO UN PUNTO CRITICO,** ello según da cuenta:

- El informe quincenal No. 2, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 y el 15 de julio de 2019, rendido al Instituto Nacional de Vías- INVÍAS por parte del Consorcio CPM-SERVINC **en fecha 17 de julio de 2019, es decir tan sólo un día antes de ocurrido el siniestro objeto de este proceso**; informe este en el cual se detalla de manera clara y precisa que el PR 1+310 A 1+340 de la vía identificada con el Código

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

1203 *"La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa",* que corresponde con el lugar donde ocurrieron los hechos, se constituye como **UN PUNTO CRITICO QUE REPRESENTA RIESGO PARA MOVILIDAD DE LOS VEHÍCULOS QUE TRANSITAN POR EL SECTOR, ya que la vía presenta asentamiento y fisuras en media luna junto a muro de contención y asentamiento, fisuras y presencia de bache en ambos carriles,** quedando claro así, NO solo el mal estado de la vía en el lugar de los hechos, sino también el conocimiento que de ello tenía el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS de manera previa a la ocurrencia de los hechos objeto de debate y del consecuente riesgo que ello generaba para quienes circulaban a través de la misma. Al respecto dada la importancia de la citada información se trae a colación la misma, la cual puede ser evidenciada por el Despacho en el folio 121 del archivo digital denominado: *"062 documentación aportada invias"*: (énfasis en rojo propios)

CONSORCIO CPM-SERVINC
NIT. 901.286.821-6

SERVINC
SERVICIOS DE INGENIERIA

En los recorridos realizados por esta administración vial, se priorizó el seguimiento y ubicación de los sectores que tienen un mayor deterioro, y que representan riesgo para la movilidad de los vehículos que transitan por el sector.

De igual forma, se realizó el seguimiento a las actividades de mantenimiento que realizan las cuatro Cooperativas que se encuentran a cargo de estas actividades.

A continuación, se detallan los puntos críticos:

PR1+310 – PR1+340: Asentamiento y fisuras en media luna junto a muro de contención, costado izquierdo.	PR1+310 – PR1+340: Asentamiento, fisuras y presencia de bache. Lado izquierdo

- El denominado *"informe de accidente PR 1+380, ruta 1203 Vía la Lupa- Bolívar – Santiago"* rendido al Instituto Nacional de Vías- INVÍAS por parte del Consorcio CPM-SERVINC en fecha 31 de julio de 2019, en cuyos registros fotográficos tomados en la misma fecha de los hechos según se refiere en el mismo, se evidencian de igual forma las ante dichas deformidades de la vía, tal como se detalla a continuación y según puede ser evidenciado por el Despacho a folios 100 a 106 del archivo digital denominado "*009 invias contestas anexos propone excepciones*".

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

CONSORCIO CPM-SERVINC
NIT. 901.286.821-6

SERVINC
SERVICIOS DE INGENIERIA

- Es de resaltar que el mal estado del citado punto de la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", llevó a que el mismo finalmente fuese intervenido en el mes de agosto de 2020, tal como consta en el denominado: "*informe contrato 943 de 2020*" rendido al instituto Nacional de Vías Territorial Cauca por parte del Consorcio FEC AMV, en cuyo registro fotográfico obrante a folio 12 y 13 del archivo digital denominado: *"062 documentación aportada invias"*, se detalla y describe claramente la intervención del citado sector que presentaba asentamiento y fisuras en media luna, por lo que llevaron a cabo "*retiro total de carpeta asfáltica y 3 ml de sección de cuneta en concreto en mal estado*" e " *imprimación de capa granular existente, instalación de mezcla densa en caliente MCD-19*, todo lo cual se describe así:

CONSORCIO FEC AMV

CARRETERA	CODIGO 1203: La Lupa – Bolívar - Santiago
PR	PR 1+0350
DESCRIPCION	Se lleva a cabo imprimación de capa granular existente, instalación de mezcla densa en caliente MDC-19.

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

REGISTRO FOTOGRAFICO

CARRETERA	CODIGO 1203: La Lupa – Bolívar - Santiago
PR	PR 1+0350
DESCRIPCION	Asentamiento de carril izquierdo con reflejo de fisuras en media luna: Se realizó retiro total de carpeta asfáltica y 3 ml de sección de cuneta en concreto en mal estado.

8. **EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS, CONOCÍA DE LOS DEFECTOS QUE PRESENTABA LA VÍA NO SOLO EN EL PR 1+ 310 A 1+340, SINO DE LOS QUE SE PRESENTABAN DESDE EL PR 0+00 AL PR 3+00 DESDE POR LO MENOS DESDE EL MES DE ENERO DE 2018, ES DECIR UN AÑO IMEDIO ANTES DE OCURRIDOS LOS HECHOS.**

Bajo ese orden de ideas es preciso señalar que por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVÍAS, de conformidad con lo acreditado al interior del plenario, **desde por lo menos el mes de enero de 2018**, **es decir desde más de un año Imedio antes de ocurridos los hechos objeto de debate,** ya tenía conocimiento de los defectos que presentaba la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", no solo en el PR 1+310 a 1+ 340, sino del mal estado que esta presentaba

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

desde el PR 0+0 hasta el PR 3+00, en tanto que ello le fue puesto debidamente en conocimiento de la misma por parte del Consorcio VATAN así:

A. Mediante el informe de actividades de fecha **18 de enero de 2018** rendido por parte del ingeniero Residente YONY EMERSON SALAZAR BONILLA al Ingeniero José Adrián Valencia Castrillón, en su calidad de Director Territorial Cauca del Instituto Nacional de Vías – INVIAS obrante a folio 25 del archivo digital denominado "*062 documentación aportada invias"* en el cual consta que el tramo más afectado y con mayores daños en la vía es el comprendido entre el PR 0+00 al PR 3+00, es decir en el tramo dentro del cual se presento el siniestro objeto de debate. Situación esta que es expuesta en las siguientes condiciones. (Énfasis en color rojo propios)

1. **CARRETERA 1203: 1203: La Lupa - Santiago; Tramo La Lupa - Santiago, PR00+0000 a PR110+0060.**

Sector pavimentado (PR 0+0000 al PR 50+0440)

Durante este periodo se siguen presentando fuertes lluvias en todo el macizo colombiano, lo que ha afectado considerablemente las áreas de pavimento que presentan daños, ya que estos se incrementan exponencialmente ante la presencia de agua, siendo el tramo más afectado el comprendido entre las abscisas del PR 0+000 al PR 3+0000, sector que presentan el mayor porcentaje de deterioros tanto de las capas granulares que conforman la estructura del pavimento, como de la superficie de rodadura; igualmente la intensidad de las lluvias registradas durante este periodo han dado lugar a la inestabilidad de los taludes superiores ocasionando caída de rocas y lodo a la calzada.

Tramo este que además es calificado ni siquiera como regular, sino **COMO MALO** tal como consta del mismo informe, concretamente a folio 28 del ante dicho archivo digital, denotando ello claramente el mal estado de la vía así:

CODIGO VIA	PR INICIAL	PR FINAL	CARRETERA	KMS	TIPO DE SUPERFICIE	ESTADO
	00+0000	03+0000		2.9970	P	M
	03+0000	06+0000		2.9930	P	R
	06+0000	07+0300		1.3200	P	R
	07+0300	10+0000		2.7480	P	R
	10+0000	15+0000		5.0070	P	R
	15+0000	17+0600		2.6020	P	R
	17+0600	20+0000		2.3280	P	B
	20+0000	25+0000		4.9870	P	B

B. Mediante el informe de actividades de fecha **02 DE FEBRERO DE 2018** rendido por parte del ingeniero Residente YONY EMERSON SALAZAR BONILLA al Ingeniero José Adrián Valencia Castrillón, en su calidad de Director Territorial Cauca del Instituto Nacional de Vías – INVIAS obrante a folio 70 del archivo digital denominado "*062 documentación aportada invias"* en el cual consta que el tramo más afectado y con mayores daños tanto en las capas granulares que conforman la estructura del pavimento como en la superficie de rodadura sigue siendo el comprendido entre el PR 0+00 al PR 3+00, **e**s decir en el tramo dentro del cual se presentó el siniestro objeto de debate. Situación está que es expuesta en las siguientes condiciones. (Subrayado propios)

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

Sector pavimentado (PR 0+0000 al PR 50+0440)

Durante este periodo se siguen presentando lluvias en todo el macizo colombiano, dando lugar a un aumento en los daños presentados en la estructura del pavimento, en especial el tramo comprendido entre las abscisas del PR 0+000 al PR 3+0000, sector que presentan el mayor porcentaje de daños tanto de las capas granulares que conforman la estructura del pavimento, como de la superficie de rodadura. Por otra parte, en el PR 39+0600 se vine presentando la inestabilidad del talud inferior causando el escalonamiento del terreno y colocando en peligro la estabilidad de la estructura del pavimento.

Tramo este que además en el informe en cuestión es calificado ni siquiera como regular, sino nuevamente **COMO MALO** tal como consta del mismo informe, concretamente a folio 75 del ante dicho archivo digital, denotando ello claramente el mal estado de la vía así:

CODIGO VIA	PR INICIAL	PR FINAL	CARRETERA	KMS	TIPO DE SUPERFICIE	ESTADO
	00+0000	03+0000		2.9970	P	M
	03+0000	06+0000		2.9930	P	R
	06+0000	07+0300		1.3200	P	R
	07+0300	10+0000		2.7480	P	R
	10+0000	15+0000		5.0070	P	R
	15+0000	17+0600		2.6020	P	R
	17+0600	20+0000		2.3280	P	B
	20+0000	25+0000		4.9870	P	B

C. Mediante el informe de actividades de fecha **05 DE MARZO DE 2018** rendido por parte del ingeniero Residente YONY EMERSON SALAZAR BONILLA al Ingeniero José Adrián Valencia Castrillón, en su calidad de Director Territorial Cauca del Instituto Nacional de Vías – INVIAS obrante a folio 45 del archivo digital denominado "*062 documentación aportada invias"* en el cual consta que el tramo más afectado y con mayores daños en la vía para dicha fecha sigue siendo el comprendido entre el PR 0+00 al PR 3+00, **el cual presenta además daños con grado de severidad altos siendo de los más frecuentes los hundimientos, e**s decir en el tramo dentro del cual se presentó el siniestro objeto de debate. Situación está que es expuesta en las siguientes condiciones. (Subrayado propios)

Sector pavimentado (PR 0+0000 al PR 50+0440)

Durante este periodo se han mantenido estables las condiciones de la superficie del pavimento, sin embargo, los tramos comprendidos entre las abscisas del PR 0+000 al PR 3+0000 y del PR 50+0000 al PR 52+0300 son los sectores que presentan los mayores porcentajes de daños tanto de las capas granulares que conforman la estructura del pavimento, como de la superficie de rodadura, presentándose daños de diferentes índoles con grados de severidad altos, siendo los daños más frecuentes, los hundimientos por falta de soporte de las capas granulares y el fracturamiento de losas en concreto hidráulico en zona urbana del municipio de Bolívar. Por otro lado, en el transcurso de este periodo se

Tramo este que además en este informe es calificado ni siquiera como regular, sino nuevamente **COMO MALO** tal como consta del mismo informe, concretamente a folio 50 del ante dicho archivo digital, denotando ello claramente el mal estado de la vía así:

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

CODIGO VIA	PR INICIAL	PR FINAL	CARRETERA	KMS	TIPO DE SUPERFICIE	ESTADO
	00+0000	03+0000		2.9970	P	M
	03+0000	06+0000		2.9930	P	R
	06+0000	07+0300		1.3200	P	R
	07+0300	10+0000		2.7480	P	R
	10+0000	15+0000		5.0070	P	R
	15+0000	17+0600		2.6020	P	R
	17+0600	20+0000		2.3280	P	B
	20+0000	25+0000		4.9870	P	B

D. Mediante el informe de actividades de fecha **21 DE MARZO DE 2018** rendido por parte del ingeniero Residente YONY EMERSON SALAZAR BONILLA al Ingeniero José Adrián Valencia Castrillón, en su calidad de Director Territorial Cauca del Instituto Nacional de Vías – INVIAS obrante a folio 95 del archivo digital denominado "*062 documentación aportada invias"* en el cual consta que el tramo más afectado y con mayores daños los cuales son catalogados como **SEVERIDAD ALTA** en la vía para dicha fecha sigue siendo el comprendido entre el PR 0+00 al PR 3+00; **e**s decir su señoría en el tramo dentro del cual se presentó el siniestro objeto de debate. Situación está que es expuesta en los siguientes términos: (Subrayado propios)

Sector pavimentado (PR 0+0000 al PR 50+0440)

Durante este periodo se han mantenido estables las condiciones de la superficie del pavimento, sin embargo, los tramos comprendidos entre las abscisas del PR 0+000 al PR 3+0000 y del PR 50+0000 al PR 52+0300 son los sectores que presentan los mayores porcentajes de daños tanto de las capas granulares que conforman la estructura del pavimento, como de la superficie de rodadura, presentándose daños de diferentes índoles con grados de severidad altos, siendo los daños más frecuentes, los hundimientos por falta de soporte de las capas granulares y el fracturamiento de losas en concreto hidráulico en zona urbana del municipio de Bolívar. Por otro lado, el pasado 24 de febrero de 2018 un deslizamiento de tierra obstruyo la calzada interrumpiendo el paso vehicular en el PR50+0750 de la Ruta

Tramo este que además en este informe es calificado ni siquiera como regular, sino nuevamente **COMO MALO** tal como consta del mismo informe, concretamente a folio 100 del ante dicho archivo digital, denotando ello claramente el mal estado de la vía así:

CODIGO VIA	PR INICIAL	PR FINAL	CARRETERA	KMS	TIPO DE SUPERFICIE	ESTADO
	00+0000	03+0000		2.9970	P	M
	03+0000	06+0000		2.9930	P	R
	06+0000	07+0300		1.3200	P	R
	07+0300	10+0000		2.7480	P	R
	10+0000	15+0000		5.0070	P	R
	15+0000	17+0600		2.6020	P	R
	17+0600	20+0000		2.3280	P	B
	20+0000	25+0000		4.9870	P	B

6. **CONDICIONES DE LA VÍA PARA EL MOMENTO DE LOS HECHOS E HIPÓTESIS DE LA CAUSA DEL CITADO SINIESTRO VIAL.**

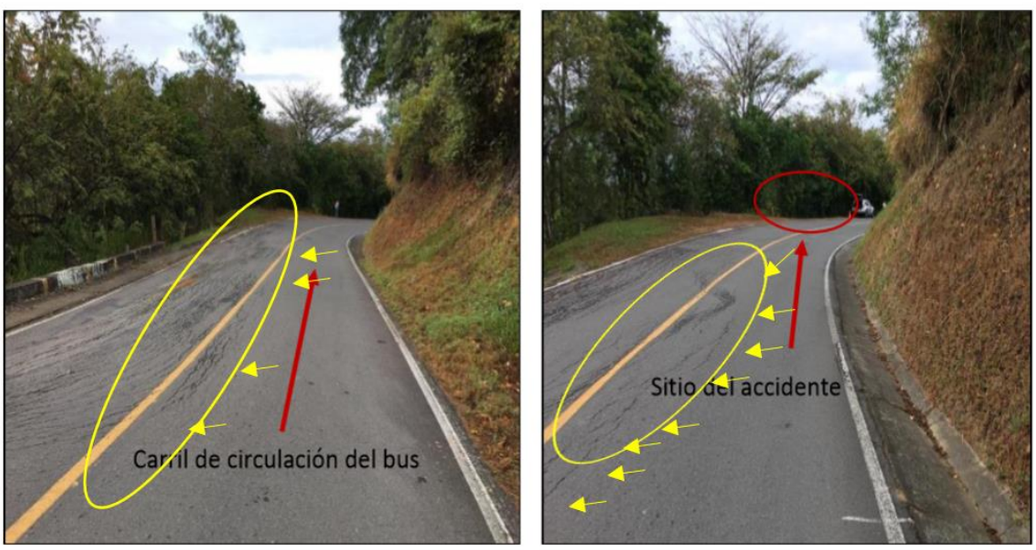
Al interior del plenario, concretamente con el informe policial de accidente de tránsito rendido por parte el Agente de Tránsito JHON GENER GONZALES HERNÁNDEZ, identificado con cedula de Ciudadanía No. 10.559.389 obrante a folio 80 a 83 del archivo digital denominado "*01 demanda y anexos*" quedó plenamente acreditado que la vía en el lugar y para el momento

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

de los hechos presentaba las siguientes características: Vía curva, de doble sentido, con una calzada de dos carriles, construida en asfalto, que presenta **huecos y hundimientos**, la cual se encontraba seca para el momento del accidente.

Aunado a lo anterior, el citado agente de tránsito estipuló en el ante dicho informe policial de accidente de tránsito como hipótesis del siniestro la codificada con el número 308 que corresponde *"a otras causas imputables a la vía*", la cual fue puntualizada en la observación establecida en el mismo informe en los siguientes términos: **"*Cod. de causa 308, debido a que en la vía se observan unos hundimientos y huecos en la calzada, la causa exacta o probable es materia de investigación*"** (negrillas y subrayado fuera del texto original)

Adicional a lo anterior, es preciso señalar que, para el momento de ocurrencia de los hechos, la vía efectivamente presentaba **baches, hundimiento, fisuras abiertas, fisuras en media luna, perdida de las capas de la estructura y aunado a ello, ausencia de señalización tanto horizontal como vertical de los citados defectos, irregularidades, fallas y mal estado de la misma,** tal como puede ser constatado por el Despacho en los folios 100 a 106 del archivo digital denominado "*009 invias contestas anexos propone excepciones*", donde se aportan cuatro imágenes que describen claramente el mal estado de la vía en el lugar de los hechos, especialmente las dos primeras de ellas donde se evidencia las ante dichas falencias. Fotografías estas que se exponen a continuación:



PR 1+320 y 1+340. Imágenes del estado de la vía antes del sitio del accidente, donde se verifica que el carril por donde circuló el vehículo (tipo bus de servicio público afiliado a la empresa Transtambo) no tiene baches que pudieran afectar la maniobrabilidad del conductor antes de tomar la curva a la derecha.

"[1]**(Circulo y fechas amarillas realizo por la parte demandante)**

Es de resaltar que aunque si bien en la descripción de las citadas imágenes se indica que el carril por que el transitaba el bus de servicio público afiliado a la empresa de Transtambo, no tiene baches que pudieran afectar su maniobrabilidad, **ello no está más alejado de la realidad debido a que**, claramente se evidencia que la calzada presentaba baches, hundimiento, fisuras abiertas, fisuras en media luna, perdida de las capas de la estructura y

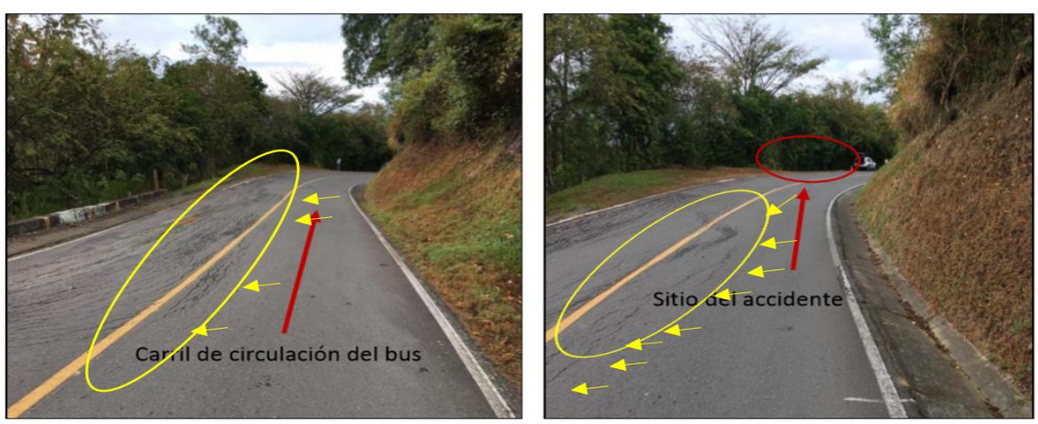
[1] Captura tomada del folio 105 del archivo digital denominado "*009 invias contesta anexos propone excepciones*".

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

aunado a ello, ausencia de señalización tanto horizontal como vertical de los citados defectos, irregularidades, fallas y mal estado de la misma, situación esta que valga resaltar fue aclarada además por parte del perito, ingeniero Civil con especialidad en pavimentos VIRGILIO ALONSO GALVIS PAZ en la contradicción del dictamen pericial surtida en fecha 05 de junio de 2025, en donde al respecto indico: **MINUTO 12:57** de la segunda parte de la audiencia contenida en el archivo digital denominado *"grabación de la reunión 1":*

> *"¿Ese hundimiento que usted manifestó que no es un bache, está justo en la línea amarilla de la señalización de no cambiar el carril? No, pasa, pasa permítame yo lo miro en el informe del accidente, pero yo lo miro aquí, yo lo miro aquí, yo miro la fotografía. SI doctor en la página,* ***en la página número 8 de mi informe****, en la página número 8, en la parte donde dice: "sitio del accidente", la flecha y un ovaló,* ***ahí se puede apreciar y en la parte derecha también y en la parte izquierda de ese tipo de fotografía que es la página número 8****, en la parte de abajo, donde está la ambulancia, en la parte de abajo, y* ***ahí se mira que ese hundimiento ya ha tenido un hundimiento, todas las fisuras longitudinales se están convirtiendo en hundimientos y aparición de baches, ahí se ve, en la fotografía página número 8 entonces****, el perito de INVIAS, el que le entrega el informe a INVIAS redunda más que todo, hace énfasis más que todo en la señalización, dice: "imágenes del Estado, ha si, dice: "el estado de la vida antes del sitio de la siguiente, donde se verifica que el Carril por donde circuló el vehículo tipo bus servicio público de la empresa Trastambo, no tiene baches que pudieran afectar la maniobrabilidad del conductor antes de tomar la curva derecha" que ya estamos de acuerdo,* ***pero sí tiene el bache, ahí se ve marcado que sobrepasó la línea amarilla y entró al carril derecho de la curva derecha, entró al carril derecho de la vía, justo, que tiene el movimiento del vehículo, ahí pues no, es más que evidente y la izquierda también se ve ya ese bache más largo, entonces, pues la evidencia se encuentran en el mismo expediente*** *y yo la retomé, pues, como le digo, con el aval de que podía entrar a los documentos que reposaban en el expediente, pues puede retomarlas y poder evidenciar que eso sucedía entonces, pues yo creo que ya contesté la pregunta"*

Finalmente se pone de presente que la imagen a la que hace referencia el perito, es precisamente la imagen que fue expuesta anteriormente y que por su importancia se trae a colación nuevamente:



PR 1+320 y 1+340. Imágenes del estado de la vía antes del sitio del accidente, donde se verifica que el carril por donde circuló el vehículo (tipo bus de servicio público afiliado a la empresa Transtambo) no tiene baches que pudieran afectar la maniobrabilidad del conductor antes de tomar la curva a la derecha.

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

7. **LAS DEFORMIDADES QUE PRESENTABA LA VÍA IDENTIFICADA CON CÓDIGO 1203, DENOMINADA "*LA LUPA-BOLÍVAR-SANTIAGO-SANTA ROSA*", A LA ALTURA DEL KILOMETRO PR 1+310 A 1+ 340, DEBIAN SER SEÑALIZADAS, SIN EMBARGO, BRILLO POR SU AUSENCIA TAL SEÑALIZACIÓN.**

Al respecto es preciso señalar en primer lugar que la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", a la altura del PR 1+310 a 1+340, presentaba según se describió en precedencia diversas deformidades, entre ellas asentamiento y fisuras en media luna, así como también presencia de bache, por lo que era necesario que los mismos fuesen debidamente señalizados tanto vertical, como horizontalmente, con el fin de que fuesen advertidos y anticipados por quienes transitaban por el aludido sector tal como fue acreditado al interior del plenario con:

1. Lo indicado por parte del ingeniero Civil con especialidad en pavimentos VIRGILIO ALONSO GALVIS PAZ en la contradicción del dictamen pericial surtida en fecha 05 d junio de 2025, en donde al respecto indico: **MINUTO 6:12** de la segunda parte de la audiencia contenida en el archivo digital denominado *"grabación de la reunión 1": "¿Esos defectos que presentaba la vía, de acuerdo con su conocimiento, debían o no debían ser señalizados? Pues sí, sí,* ***la verdad es que sí,*** *porque ese eso aparece como si viniera progresivamente, cuando un fallo es progresivo, debe señalizarse, porque ese fallo progresivo puede llevar a la falla, entonces, si tú miras varias fotos, el comienza como en parte de la vía aparece más frecuente, entonces quiere decir que* ***ahí hay un fallo*** *que hay que solucionarlo y* ***hay que señalizarlo****, porque ya no se convirtió en algo puntual sino progresivo que ya va a llegar al sitio, pero el sitio es una curva que a la hora de la verdad también debió haber sido señalizada esa curvada, pues* ***yo veo que donde sucedieron los hechos sí debió haber sido señalizado***". *¿Ingeniero, usted dice que esos defectos, debieron ser señalizados, con qué medidas o de qué forma debieron ser señalizados esos defectos que presentaba la vía en el lugar de los hechos, con que señal? Pues hay señalizaciones que dicen* ***hundimiento de banca, hundimiento de medica banca****, hay señalización que la hace invias muy bien como por ejemplo cuando uno va en la vía a Totoro que es una vía muy frecuente de hundimientos y de movimientos de masa aparecen frecuentemente y lo otro es* ***señalización con vía conos o una señalización peligro****,* ***ósea que no había necesidad de que ocurriera el accidente para que se colocara este tipo de señalización****, pero básicamente lo que se encontró es la señalización vertical de velocidad, señalización vertical de curvas próximas.* ***Entonces, si, ese sitio debió haber sido señalizado*** *porque aparece mucho antes los fallos longitudinales y ya llegando al sitio, el bache, Perdón, el hundimiento que lleva finalmente a piel de Cocodrilo y bache."*

2. Lo indicado por parte del perito NIXON ADALBERTO ORTIZ MARÍN en la contradicción del dictamen pericial surtida en fecha 05 d junio de 2025, en donde al respecto indico: **MINUTO 43:05: "***En su respuesta, usted nos ha indicado que la causa determinante para la ocurrencia del siniestro fueron los defectos que la misma presentaba, ¿De acuerdo con ello, usted nos podría indicar por favor, si e****stos defectos que presentaba la vía debían o no estar señalizados****? ****Claro que sí****, si esta vía, ya con anterioridad presentaba esta situación tan compleja,* ***debía estar señalizado de tal forma que advirtiera a todos los usuarios de la vía la situación que se presentaba al momento****. ¿Usted nos podría precisar por favor, de qué forma se debía de señalizar este tipo de defectos que presentaba la vía? Debía tener una señalización con una* ***valla que informara a los usuarios de la vía justo en este sector****,* ***que advirtiera la situación de peligro que se presentaba*** *o, más aún, si se quería ser más específico, esta parte del carril como tal debería haber estado totalmente no transitable con señalizaciones, con una señalización*

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

totalmente cubierta en este sector y de allí que todos los vehículos deberían estar transitando por el carril donde se encontraba en buenas condiciones, lógicamente con personal que tuviera allí el correcto recorrido para los vehículos y advirtiendo a los demás la situación que se presentaba".

NO obstante, lo anterior, lo cierto es que en el caso en concreto los diversos defectos que presentaba la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", a la altura del PR 1+310 a 1+340 y que requerían ser señalizados tanto vertical como horizontalmente para efectos de advertir a los rodantes de los defectos que presentaba la misma **BRILLARON POR SU AUSENCIA**, tal como fue acreditado al interior del plenario con:

A. El informe pericial rendido por parte del ingeniero Civil con especialidad en pavimentos VIRGILIO ALONSO GALVIS PAZ, el cual obra en el archivo digital denominado "*055 Dte allega informe pericial*" en cuyo folio 14 textualmente se señala: (subrayado propio):

> **NO obstante lo anterior,** la vía en cuestión NO contaba, con las señales de tránsito verticales y horizontales que advirtieran a los conductores de la presencia de Hundimientos, Baches, fisuras tipo piel de cocodrilo, producidas por perdida de finos de las capas de la estructura por Bombeo dado por el contacto del vehículo con la capa de rodadura, Deformidades que presentaba la vía en el lugar del siniestro lo cual se configuraba como un riesgo inminente para los rodantes el día de sucedido los hechos, a pesar de ser ello absolutamente necesario y obligatorio. Lo anteriormente dicho puesto que en el informe de accidente en el PR 1+380, Ruta 1203 Vía la Lupa-Bolívar- Santiago de fecha 31 de julio de 2019, rendido por parte del Ingeniero Pedro Miguel Muñoz al Ingeniero José Adrián Valencia Castrillón, en su calidad de Director Territorial Cauca del Instituto Nacional de Vías – INVIAS y en el registro fotográfico registrado en el mismo.
>
> Adicional a lo ante dicho NO existieron en el lugar de los hechos señales de tránsito a las que se hace mención, así como también vallas, barreras de protección y en general medidas de precaución por las referidas fallas las cuales afectan la totalidad del carril en sentido bolivar – la lupa y la mitad del carril en sentido la lupa- bolívar cauca tal como quedo descrito en precedencia.

B. El denominado *"informe de accidente PR 1+380, ruta 1203 Vía la Lupa- Bolívar – Santiago"* rendido al Instituto Nacional de Vías- INVÍAS por parte del Consorcio CPM-SERVINC en fecha 31 de julio de 2019 obrante a folios 100 a 106 del archivo digital denominado "*009 invias contestas anexos propone excepciones*", en cuyos registros fotográficos tomados en la misma fecha de los hechos según se refiere en el mismo, **brillan por su ausencia** las señales de tránsito verticales y horizontales que advirtieran del asentamiento o hundimiento, de las fisuras en media luna y del bache presente en la vía a quienes transitaban por dicho sector, en tanto que las existentes según se indica en dicho informe corresponden única y exclusivamente a línea central amarilla y líneas de borde de pavimento de color blanco, como señales horizontales; y como señales verticales las siguientes: 1. Señal vertical SR-30 "*velocidad máxima 30 km/h",* 2. SP-04 *"Curva pronunciada a la derecha",* 3. SP-08 " *Zona de curvas sucesivas la primera a la derecha*", lo cual deja **absolutamente claro que no existían las referidas señales de tránsito que advirtieran del mal estado de la vía, pues de haber existido con seguridad estarían descritas en el citado informe, no obstante, como en el mismo no existen, ello es clara prueba de su inexistencia**

C. El informe quincenal No. 2, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 y el 15 de julio de 2019, obrante a 121 del archivo digital denominado: *"062 documentación aportada invias"*, el cual fue rendido al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVÍAS por parte del Consorcio CPM-SERVINC **en fecha 17 de julio de 2019, es decir tan sólo un día antes de ocurrido el siniestro objeto de este proceso,** informe este en el cual se detalla de

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

manera clara y precisa que el PR 1+310 A 1+340 de la vía identificada con el Código 1203 *"La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa",* que corresponde con el lugar donde ocurrieron los hechos, se constituye como **UN PUNTO CRITICO QUE REPRESENTA RIESGO PARA MOVILIDAD DE LOS VEHÍCULOS QUE TRANSITAN POR EL SECTOR, ya que la vía presenta asentamiento y fisuras en media luna junto a muro de contención costado izquierdo y asentamiento, fisuras y presencia de bache en ambos carilles** . No obstante ello, en el registro fotográfico aportado en el mismo brillan por su ausencia las señales de tránsito verticales y horizontales que advirtieran de tales defectos y de sus riesgos a quienes transitaban por dicho sector, siendo ello clara prueba de la inexistencia de las mismas.

8. **EL ACCIDENTE DE TRANSITO ACAECIDO EL DÍA 18 DE JULIO DE 2019 Y EN EL CUAL RESULTO GRAVEMENTE LESIONADA LA SEÑORA MARÍA ELSA MUÑOZ, SOBREVINO A RAÍZ DEL MAL ESTADO DE LA VÍA IDENTIFICADA CON EL CÓDIGO 1203 EN EL TRAMO VIAL COMPRENDIDO ENTRE EL PR 1+310 A 1+340 Y DE LA AUSENCIA DE SEÑALIZACIÓN DE TALES DEFECTOS, YA QUE ELLO TRAJO CONSIGO QUE EL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO DE PLACAS TKK 602 NO SE PERCATARA, NI SE ANTICIPARA A LA MISMAS, POR LO QUE TRANSITO A TRAVÉS DE ESTAS, LO CUAL DESENCADENÓ LA RUPTURA DE LA BALLESTA U HOJA DE RESORTE PRINCIPAL DELANTERA IZQUIERDA, LO CUAL DERIVO A LA POSTRE EN QUE PERDIERA EL CONTROL DEL MISMO Y EN QUE ESTE SE PRECIPITARA AL ABISMO, CONSTITUYÉNDOSE ESTA COMO LA CAUSA DETERMINANTE DEL SINIESTRO OBJETO DE DEBATE.**

Conforme se ha hecho referencia hasta ahora, es preciso reiterar que la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", a la altura del PR 1+310 a 1+340, es decir tan solo 40 metros antes del punto desde donde el vehículo de servicio público de placas TKK 602 se salió de la vía y se precipitó al abismo, presentaba para el día 18 de julio de 2019 diversas deformidades entre ellas asentamiento y fisuras en media luna junto a muro de contención costado izquierdo y asentamiento, fisuras y presencia de bache, todo lo cual afectaba ambos carriles de circulación, las cuales carecían de toda señalización que advirtiera a quienes transitaban por dicho sector de su existencia y de los peligros derivados de las mismas tal como se indicó en precedencia.

Así las cosas, es dable resaltar que fue precisamente el mal estado de la vía en el citado tramo y la ausencia de señalización de los citados defectos que se presentaban a la altura del PR 1+310 a 1+340, **los que se constituyeron como causante determinante del siniestro que nos atañe**, siendo clara prueba de ello:

1. **El informe pericial** rendido por parte del perito **NIXON ADALBERTO ORTIZ MARÍN,** obrante al interior del archivo digital denominado "*017 Dictamen pericial accidente de Tránsito*", el cual obra al interior de la carpeta denominada "*C01 Principal*", la cual a su vez se encuentra contenida en la denominado *"C01 Acumulación de procesos"* , la cual obra en la digital denominada: " *060 Respuesta Oficio Anexo Proceso",* archivo este en el que a folio 35 se establece por parte del citado perito la siguiente conclusión, que soporta de manera fehaciente el hecho de que el siniestro objeto de debate sobrevino con ocasión del mal estado de la vía:

   "*12. **CONCLUSIONES DE LA ACTIVIDAD INVESTIGATIVA.***

   De acuerdo a los elementos materia de prueba antes descritos, se infiere razonablemente que en el accidente de tránsito, como está demostrado técnicamente

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

se produjo "POR MOTIVOS TOTALMENTE AJENOS A UN ERROR HUMANO" toda vez que la acción generadora en la evolución física del accidente de tránsito, ***obedeció a los múltiples daños del pavimento, tales como los baches, surcos, fisuras, grietas, irregularidades y deformaciones, éstos elementos hicieron que el vehículo sufriera una falla mecánica, generándole inestabilidad y una inevitable pérdida de control del vehículo, convirtiéndose en el factor determinante de la ocurrencia del lamentable accidente de tránsito****, con la gravedad de sus consecuencias ya conocidas, a pesar de las maniobras, la experiencia y la pericia del conductor para tratar de evitar el siniestro" (*Negrillas y subrayado fuera del texto original*)*

2. Lo indicado por parte del perito **NIXON ADALBERTO ORTIZ MARÍN** en la contradicción del dictamen pericial surtida en fecha 05 de junio de 2025, en donde reitero que la causa del siniestro objeto de debate fue precisamente el mal estado de la vía, lo cual refirió en los siguientes términos: (Negrillas y subrayado propias)

MINUTO 41:46: ***"****De acuerdo con el informe pericial que usted rindió, usted nos podría precisar, y de acuerdo con lo que usted nos ha indicado, ¿cuál o cuáles fueron* ***las causas determinantes para la ocurrencia del siniestro****? La causa determinante que generó el accidente de tránsito fue la existencia del hueco en la parte de la vía y eso hizo pues que se roturara en la Ballesta y, pues producto de esto, la falla mecánica,* ***pero la causa determinante para este hecho es la existencia del hueco y el mal estado de la vía****".*

3. Con lo indicado por parte del perito- **Ingeniero Mecánico CRISTIAN CAMILO PRIETO PULIDO** en la contradicción del dictamen pericial surtida en fecha 05 de junio de 2025, en donde reitero que la causa del siniestro objeto de debate fue precisamente el mal estado de la vía, lo cual refirió en los siguientes términos:

MINUTO 1:22:30: *¿Señor Perito, habiendo advertido ya su trayectoria académica, profesional y la experiencia en tanto dictámenes periciales, sírvase a informar a este despacho en qué consistió el dictamen que usted adelantó, las conclusiones del mismo y si es del caso, advertir todo lo pertinente al Estado de la vía, al estado del automotor y lo que usted considere pertinente para esta audiencia? Bueno señor juez teniendo en cuenta que es un vehículo de servicio público, es un microbus de 19 pasajeros, un chasis agrale, las características de vehículo, un chasis agrade, motor Diesel, motor de 4300 cm3, chasis rígido y por suspensión rígida, amortiguada por valga la redundancia por un amortiguador hidráulico según el registro fotográfico, la* ***novedad se presenta por que se parte la hoja o se fractura la hoja principal del muelle delantero izquierdo. Esta fractura o esta deformación del elemento de la hoja principal se debe o se alude al terreno en el cual se iba desplazando el vehículo, fue por un fuerte impacto que recibió****; según el registro fotográfico, el vehículo cae en un hueco o en un bache de más de 14 cm de profundidad. Esto genera un impacto mucho mayor a la fuerza de resistencia del material de la de la hoja de Resorte,* ***que fue lo que generó la ruptura****,* ***esta ruptura se genera en la hoja principal. Esta hoja principal es la que está asegurada al chasis, aparte que pues como función principal de la suspensión por ballesta, es la absorción de impactos y la mitigación de las vibraciones del terreno, acude a que da estabilidad al vehículo, como se partió, se fracturó esta hoja de resorte, se genera una inestabilidad en la conducción del mismo y aparte de eso, pues sumado, a que el terreno presenta una depresión, en términos una deformación en el en el terreno que género que el vehículo se inclinará a la izquierda, él***

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

vehículo se inclina a la izquierda porque el peso de la parte delantera quedo libre y entonces todo ese peso se inclinó al lado izquierdo y pues coincidente, perdió estabilidad el vehículo, generando un volcamiento lateral. ***Hay que tener en cuenta que esta novedad se presenta es por el terreno, no se presenta por falla mecánica,*** *en el registro fotográfico del informe pericial, se pueden ver las fotografías del elemento o de la hoja de resorte que se fracturó, se ven que fue un golpe seco, no se ve que haya sido por mal mantenimiento o falta de mantenimiento o porque el elemento haya presentado alguna fatiga material anteriormente. Se ve el golpe o el color natural de ella, que es el acero gris; si hubiese presentado una ruptura anterior al accidente, debido a las condiciones climáticas y a las condiciones del terreno en el que los vehículos se desplazan, debería haber alguna presencia de óxido o de material no acorde a la del acero,* ***entonces sí fue y estoy seguro que fue por el terreno en el cual se desplazaba el vehículo, por el bache en el cual cayó la llanta del vehículo que generó la ruptura de la hoja principal.*****"**

MINUTO 1:34:11: *¿Usted nos podría precisar por favor cuáles fueron las consecuencias que produjo en el vehículo y en su conducción la caída en el bache y la ruptura o la fractura de la hoja de resorte principal?* ***Las consecuencias pues como lo sabemos todos fue generar el siniestro vial, pero como tal, la consecuencia de la caída de la llanta sobre el hueco o sobre el bache fue la ruptura de la hoja principal del muelle, como lo he mencionado antes, aparte de que como lo dije anteriormente, absorbe los impactos y mitiga las imperfecciones del pavimento donde se desplaza el vehículo, esta hoja principal brinda estabilidad al vehículo, al quebrarse o generarse la ruptura perdió estabilidad en la conducción del vehículo****."*

MINUTO 1:35:11: *¿Usted nos podría explicar por favor, desde esa parte técnica que usted tiene y conoce, de manera detallada y en secuencia cómo se produjo el accidente una vez se da la ruptura de la Ballesta principal? Bueno al generarse la ruptura de la belleza principal, lo que sucede es que todo el peso, si bien sabemos que el vehículo se apoya en cuatro lados, serían las cuatro, las cuatro ruedas, son pesos uniformes para que el vehículo tenga una estabilidad uniforme, en este caso el peso que quedó suspendido por decirlo así en el aire, debido a la ruptura de la hoja principal, se apoyó todo al lado izquierdo, el peso del lado izquierdo valga la redundancia se apoyó a todo el lado izquierdo, generando que el eje delantero perdiera estabilidad y alineación frente al de plano de conducción y se generará, por decirlo así, un efecto de latigazo en el volante del operador, esto causó una mala conducción y pues por consiguiente el siniestro que presentó en la vía"*

4. El informe policial de accidente de tránsito rendido por parte el Agente de Tránsito JHON GENER GONZALES HERNÁNDEZ, obrante a folios 80 a 82 del archivo digital denominado "*01 demanda anexos*", con el cual NO solo quedó plenamente acreditado que la vía en el lugar de los hechos presentaba **huecos y hundimientos**, sino que además fue ello, la causa del siniestro, en tanto que en el mismo el citado agente de tránsito estipuló como hipótesis del siniestro la codificada con el número 308 que corresponde a otras causas imputables a la vía, lo cual fue precisado en la observación que realizó en los siguientes términos: **"*Cod. de causa 308, debido a que en la vía se observan unos hundimientos y huecos en la calzada, la causa exacta o probable es materia de investigación*"** (negrillas y subrayado fuera del texto original)

VI. JUICIO DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL EN EL SUB JUDICE.

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

En primera media es preciso señalar que de conformidad con el reiterado criterio jurisprudencial adoptado por parte del Honorable Consejo de Estado en el juicio de responsabilidad del Estado y concretamente en los procesos de reparación directa "*es indispensable abordar primeramente, lo relativo a la existencia o no del daño y si el mismo puede o no considerarse antijurídico; solo bajo la premisa de la existencia del daño antijurídico se ha de "realizar la valoración del otro elemento de la responsabilidad estatal, esto es, la imputación del daño al Estado, bajo cualquiera de los distintos títulos que para el efecto se ha elaborado"*[2] y una vez acreditados los mismos, es procedente pasar a analizar los perjuicios acreditados dentro del proceso, por lo que en atención a ello, se seguirá dicho derrotero en los presentes alegatos de conclusión.

1. EL DAÑO ANTIJURÍDICO.

Jurisprudencialmente se ha entendido el Daño antijurídico como "***el detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia c****ausado a alguien, e****n su persona, bienes, libertad, honor, afectos, creencias,*** *etc., suponiendo la destrucción o disminución de ventajas o beneficios patrimoniales o extra patrimoniales de que goza un individuo, sin que el ordenamiento jurídico le haya impuesto a la* ***víctima el deber de soportarlo****…"*[3]

Frente a este elemento de la responsabilidad es preciso señalar que en el sub judice el mismo se encuentra estructurado por las diversas afectaciones a la salud e integridad psicofísica que sufrió la señora MARÍA ELSA MUÑOZ con ocasión del accidente de tránsito del que se vio victima el día 18 de julio de 2019, concretándose estas, entre otras cosas a: Trauma en cabeza y cefalea postraumática, dolor en región temporal izquierda, trauma facial, dolor y edema a nivel de la articulación temporomandibular izquierda, contusión de la región lumbosacra y de la pelvis, dolor crónico, dorsalgia, hipoacusia neurosensorial, todo lo cual requirió de diversas atenciones médicas. Aspectos y eventualidades todas estas que se encuentran plenamente acreditadas al interior del plenario con la historia clínica obrante a folios 114 a 153 del archivo digital denominado "*01 demanda y anexos*" y con el testimonio de los señores WILMER JAVIER SAMBONI ZÚÑIGA y DERLY MARICELA BUITRÓN MOSCOSA rendido en audiencia de fecha de 05 de junio de 2025 (**MINUTO 1:55:02 Y 2:11:27).** Daño este que valga resaltar no tenían la obligan de soportar ni la señora MARÍA ELSA MUÑOZ ni el núcleo familiar demandante, por lo que en consecuencia el mismo se reputa antijuridico.

2. IMPUTACIÓN DEL DAÑO

Antes de llevar a cabo la exposición de las eventualidades que han dado lugar a que el daño antijurídico le sea imputable a las entidades demandadas a título de FALLA EN EL SERVICIO, es preciso señalar que, por parte del Honorable Consejo de Estado, en su reiterada y pacifica jurisprudencia se ha reconocido que existe responsabilidad del Estado bajo el título de imputación de falla en el servicio cuando el mismo omite la señalización y manteamiento de las vías públicas. Al respecto la citada corporación en sentencia de fecha 19 de febrero de 2024 indico:

*"**6.2. Responsabilidad del Estado por omisión en el mantenimiento y señalización de vías públicas***

[2] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Sentencia de fecha 20 de octubre de 2014, Consejera Ponente OLGA MELIDA VALLE DE LA HOZ, Radicación número: 25000-23-26-000-1998-01906-01(27136).

[3] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Sentencia de fecha 13 de mayo de 2012, Consejero Ponente ENRIQUE GIL BOTERO, Radicación número: 17001-23-3-1000-1999-0909-01(22592).

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

Mediante sentencia de unificación del 19 de abril de 2012, la Sección Tercera del Consejo de Estado determinó que el artículo 90 de la Constitución Política no privilegió ningún régimen de responsabilidad, por lo que es deber del juez establecer cuál es aplicable al caso concreto, de acuerdo con lo que encuentre probado en el proceso.

Sin perjuicio de lo anterior, no se puede desconocer que el régimen de responsabilidad subjetiva o de falla en el servicio es el título de imputación bajo cuya óptica, por excelencia, se deben analizar las controversias suscitadas con el Estado, toda vez que con base en él se analiza el incumplimiento de las obligaciones a su cargo.

El artículo 19 de la Ley 105 de 1993 dispone que corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de la infraestructura de transporte de su propiedad.

Ahora bien, la Sección Tercera del Consejo de Estado ha sostenido que para efectuar el análisis de responsabilidad del Estado en ***eventos de accidentes de tránsito por falta de señalización o mantenimiento de la vía,*** *se debe tener en cuenta que aquel está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el sostenimiento de la red vial.*

Por tal razón, el Estado deberá responder patrimonialmente en los eventos en que: i) conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito; y ii) ***cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiera efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización****, con miras a restablecer la circulación normal en la vía, evento en el cual se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, valoración que será más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad****"*[4] (Negrillas, subrayado y color rojo fuera del texto original)

2.1. FALLA EN EL SERVICIO POR PARTE DEL INVIAS.

Una vez hechas las citadas precisiones, es dable señalar que en el asunto sub judice se ve comprometida la responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVÍAS bajo el título de imputación de **FALLA EN EL SERVICIO**, puesto que en **primer lugar** al mismo le asistía la obligación de llevar a cabo las tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la vía identificada con el código: 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", realizando en consecuencia las reparaciones, adecuaciones y/o similares de los defectos que se presentaban a la altura del PR 1+310 a 1+340 de la citada vía, sin embargo **todo ello brillo por su ausencia**. En **segundo**

[4] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Sentencia de fecha 19 de febrero de 2024, Consejero Ponente: NICOLÁS YEPES CORRALES. Radicación número: 25000232600020110022201 (60103)

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

lugar, debido a que la citada entidad de derecho público **NO LLEVO A CABO** la señalización de los defectos que presentaba la vía en el ante dicho tramo a pesar de ser ello su obligación y en **tercer lugar** y no menos importante, debido a que la ante dicha entidad demandada **TUVO CONOCIMIENTO DE LAS DEFECTOS QUE PRESENTABA LA VÍA EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE EL PR 1+310 A 1+340 DESDE POR LO MENOS EL 18 DE ENERO DE 2018, DE MODO QUE HASTA LA FECHA DE OCURRENCIA DE LOS HECHOS- 18 DE JULIO DE 2019- TRANSCURRIÓ UN AÑO Y SEIS MESES SIN QUE SE DESARROLLARA POR PARTE DE ESTA CONDUCTA ALGUNA TENDIENTE A LA REPARACIÓN DE LAS FALLAS QUE PRESENTABA LA MISMA Y LO QUE ES AUN MAS GRAVE, NI SIQUIERA DESPLEGO CONDUCTA ALGUNA DURANTE TODO ESTE PERIODO TENDIENTE A SEÑALIZAR LOS DEFECTOS Y FALLAS QUE PRESENTABAN EN EL ANTE DICHO TRAMO**, todo lo cual denota una clara y evidente falla en el servicio atribuible a la misma, la cual valga resaltar y reiterar fue fehacientemente acreditada al interior del plenario con:

A. **En primer lugar** al interior del plenario se acredito plenamente que el tramo vial donde ocurrió el siniestro, a saber **el kilómetro 1+380 metros** de la vía el Bordo Patía- Bolívar Cauca, vereda Guayabal del Municipio de Patía Cauca, hace parte de la red vial nacional, específicamente de la vía identificada con el código: 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", la cual es administrada por el Instituto Nacional de Vías- INVÍAS, en tanto que ello fue aceptado específicamente como cierto por parte de esta última entidad en la Contestación de la demanda, concretamente en la contestación al hecho número 14 y siguientes según consta a folio 4 del archivo digital denominado "*009 invias contestas anexos propone excepciones*", por lo que de conformidad con ello, le correspondía precisamente a la misma llevar a cabo su mantenimiento rutinario y periódico, realizando la corrección, adecuación, reparación, el parcheo y/o similares de la vía y de las áreas o lugares donde se hubiese presentado perdida de las capas de la estructura, fisuras abiertas, fisuras en media luna, hundimientos, baches, deformidades y demás, así como también le asistía la obligación de llevar a cabo la señalización tanto vertical como horizontal de la vía y de los defectos, irregularidades y fallas que esta presentaba, para efectos de advertir a quienes transitaban a través de la misma de los riesgos derivados de ello.

B. **En segundo lugar,** al interior del plenario se acredito plenamente que por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS, **DESDE POR LO MENOS EL 18 DE ENERO DE 2018, ES DECIR DESDE MÁS DE UN AÑO IMEDIO ANTES DE OCURRIDOS LOS HECHOS OBJETO DE DEBATE,** ya se tenía pleno conocimiento de los defectos que presentaba la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", no solo en el PR 1+310 a 1+ 340, sino del mal estado que esta presentaba desde el PR 0+0 hasta el PR 3+00, donde se encontraba irrecusablemente comprendido el ante dicho tramo, en tanto que ello le fue puesto en conocimiento por parte del Consorcio VATAN así:

- Mediante el informe de actividades de fecha **18 de enero de 2018** rendido por parte del ingeniero Residente YONY EMERSON SALAZAR BONILLA al Ingeniero José Adrián Valencia Castrillón, en su calidad de Director Territorial Cauca del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, tal como puede ser evidenciado por el Despacho en el folio 25 del archivo digital denominado "*062 documentación aportada invias"* en el cual consta que el tramo m**ás afectado y con mayores daños** en la vía es el comprendido entre el PR 0+00 al PR 3+00, es decir en el

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

tramo dentro del cual se presentó el siniestro objeto de debate. Situación esta que es expuesta en las siguientes condiciones. (Énfasis en color rojo propios)

1. **CARRETERA 1203: 1203: La Lupa - Santiago; Tramo La Lupa - Santiago, PR00+0000 a PR110+0060.**

Sector pavimentado (PR 0+0000 al PR 50+0440)

Durante este periodo se siguen presentando fuertes lluvias en todo el macizo colombiano, lo que ha afectado considerablemente las áreas de pavimento que presentan daños, ya que estos se incrementan exponencialmente ante la presencia de agua, siendo el tramo más afectado el comprendido entre las abscisas del PR 0+000 al PR 3+0000, sector que presentan el mayor porcentaje de deterioros tanto de las capas granulares que conforman la estructura del pavimento, como de la superficie de rodadura; igualmente la intensidad de las lluvias registradas durante este periodo han dado lugar a la inestabilidad de los taludes superiores ocasionando caída de rocas y lodo a la calzada.

Tramo este que además es calificado ni siquiera como regular, sino **COMO MALO** tal como consta del mismo informe, concretamente a folio 28 del ante dicho archivo digital, denotando ello claramente el mal estado de la vía así:

CODIGO VIA	PR INICIAL	PR FINAL	CARRETERA	KMS	TIPO DE SUPERFICIE	ESTADO
	00+0000	03+0000		2.9970	P	M
	03+0000	06+0000		2.9930	P	R
	06+0000	07+0300		1.3200	P	R
	07+0300	10+0000		2.7480	P	R
	10+0000	15+0000		5.0070	P	R
	15+0000	17+0600		2.6020	P	R
	17+0600	20+0000		2.3280	P	B
	20+0000	25+0000		4.9870	P	B

- Mediante el informe de actividades de fecha **02 DE FEBRERO DE 2018** rendido por parte del ingeniero Residente YONY EMERSON SALAZAR BONILLA al Ingeniero José Adrián Valencia Castrillón, en su calidad de Director Territorial Cauca del Instituto Nacional de Vías – INVIAS obrante a folio 70 del archivo digital denominado "*062 documentación aportada invias"* en el cual consta que el tramo más afectado y con mayores daños tanto en las capas granulares que conforman la estructura del pavimento como en la superficie de rodadura sigue siendo el comprendido entre el PR 0+00 al PR 3+00, **e**s decir en el tramo dentro del cual se presentó el siniestro objeto de debate. Situación está que es expuesta en las siguientes condiciones. (Subrayado propios)

Sector pavimentado (PR 0+0000 al PR 50+0440)

Durante este periodo se siguen presentando lluvias en todo el macizo colombiano, dando lugar a un aumento en los daños presentados en la estructura del pavimento, en especial el tramo comprendido entre las abscisas del PR 0+000 al PR 3+0000, sector que presentan el mayor porcentaje de daños tanto de las capas granulares que conforman la estructura del pavimento, como de la superficie de rodadura. Por otra parte, en el PR 39+0600 se vine presentando la inestabilidad del talud inferior causando el escalonamiento del terreno y colocando en peligro la estabilidad de la estructura del pavimento.

Tramo este que además en el informe en cuestión es calificado ni siquiera como regular, sino nuevamente **COMO MALO** tal como consta del mismo informe, concretamente a folio 75 del ante dicho archivo digital, denotando ello claramente el mal estado de la vía así:

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

CODIGO VIA	PR INICIAL	PR FINAL	CARRETERA	KMS	TIPO DE SUPERFICIE	ESTADO
	00+0000	03+0000		2.9970	P	M
	03+0000	06+0000		2.9930	P	R
	06+0000	07+0300		1.3200	P	R
	07+0300	10+0000		2.7480	P	R
	10+0000	15+0000		5.0070	P	R
	15+0000	17+0600		2.6020	P	R
	17+0600	20+0000		2.3280	P	B
	20+0000	25+0000		4.9870	P	B

- Mediante el informe de actividades de fecha **05 DE MARZO DE 2018** rendido por parte del ingeniero Residente YONY EMERSON SALAZAR BONILLA al Ingeniero José Adrián Valencia Castrillón, en su calidad de Director Territorial Cauca del Instituto Nacional de Vías – INVIAS obrante a folio 45 del archivo digital denominado "*062 documentación aportada invias"* en el cual consta que el tramo más afectado y con mayores daños en la vía para dicha fecha sigue siendo el comprendido entre el PR 0+00 al PR 3+00, **el cual presenta además daños con grado de severidad altos siendo de los más frecuentes los hundimientos, e**s decir en el tramo dentro del cual se presentó el siniestro objeto de debate. Situación está que es expuesta en las siguientes condiciones. (Subrayado propios)

  Sector pavimentado (PR 0+0000 al PR 50+0440)

Durante este periodo se han mantenido estables las condiciones de la superficie del pavimento, sin embargo, los tramos comprendidos entre las abscisas del PR 0+000 al PR 3+0000 y del PR 50+0000 al PR 52+0300 son los sectores que presentan los mayores porcentajes de daños tanto de las capas granulares que conforman la estructura del pavimento, como de la superficie de rodadura, presentándose daños de diferentes índoles con grados de severidad altos, siendo los daños más frecuentes, los hundimientos por falta de soporte de las capas granulares y el fracturamiento de losas en concreto hidráulico en zona urbana del municipio de Bolívar. Por otro lado, en el transcurso de este periodo se

Tramo este que además en este informe es calificado ni siquiera como regular, sino nuevamente **COMO MALO** tal como consta del mismo informe, concretamente a folio 50 del ante dicho archivo digital, denotando ello claramente el mal estado de la vía así:

CODIGO VIA	PR INICIAL	PR FINAL	CARRETERA	KMS	TIPO DE SUPERFICIE	ESTADO
	00+0000	03+0000		2.9970	P	M
	03+0000	06+0000		2.9930	P	R
	06+0000	07+0300		1.3200	P	R
	07+0300	10+0000		2.7480	P	R
	10+0000	15+0000		5.0070	P	R
	15+0000	17+0600		2.6020	P	R
	17+0600	20+0000		2.3280	P	B
	20+0000	25+0000		4.9870	P	B

- Mediante el informe de actividades de fecha **21 DE MARZO DE 2018** rendido por parte del ingeniero Residente YONY EMERSON SALAZAR BONILLA al Ingeniero José Adrián Valencia Castrillón, en su calidad de Director Territorial Cauca del Instituto Nacional de Vías – INVIAS obrante a folio 95 del archivo digital denominado "*062 documentación aportada invias"* en el cual consta que el tramo más afectado y con mayores daños los cuales son catalogados como **SEVERIDAD ALTA** en la vía para dicha fecha sigue siendo el comprendido entre

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

el PR 0+00 al PR 3+00; **e**s decir su señoría en el tramo dentro del cual se presentó el siniestro objeto de debate. Situación está que es expuesta en los siguientes términos: (Subrayado propios)

Sector pavimentado (PR 0+0000 al PR 50+0440)

Durante este periodo se han mantenido estables las condiciones de la superficie del pavimento, sin embargo, los tramos comprendidos entre las abscisas del PR 0+000 al PR 3+0000 y del PR 50+0000 al PR 52+0300 son los sectores que presentan los mayores porcentajes de daños tanto de las capas granulares que conforman la estructura del pavimento, como de la superficie de rodadura, presentándose daños de diferentes índoles con grados de severidad altos, siendo los daños más frecuentes, los hundimientos por falta de soporte de las capas granulares y el fracturamiento de losas en concreto hidráulico en zona urbana del municipio de Bolívar. Por otro lado, el pasado 24 de febrero de 2018 un deslizamiento de tierra obstruyo la calzada interrumpiendo el paso vehicular en el PR50+0750 de la Ruta

Tramo este que además en este informe es calificado ni siquiera como regular, sino nuevamente **COMO MALO** tal como consta del mismo informe, concretamente a folio 100 del ante dicho archivo digital, denotando ello claramente el mal estado de la vía así:

CODIGO VIA	PR INICIAL	PR FINAL	CARRETERA	KMS	TIPO DE SUPERFICIE	ESTADO
	00+0000	03+0000		2.9970	P	M
	03+0000	06+0000		2.9930	P	R
	06+0000	07+0300		1.3200	P	R
	07+0300	10+0000		2.7480	P	R
	10+0000	15+0000		5.0070	P	R
	15+0000	17+0600		2.6020	P	R
	17+0600	20+0000		2.3280	P	B
	20+0000	25+0000		4.9870	P	B

De conformidad con lo anterior, es claro que los defectos que presentaba la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*" eran de pleno conocimiento del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVÍAS desde por lo menos el mes de enero de 2018, **POR LO QUE LA MISMA CONTO CON UN TIEMPO MÁS QUE RAZONABLE PARA ADELANTAR LAS ACTUACIONES TENDIENTES A REPARAR Y A SEÑALIZAR LAS FALLAS DE LA VÍA** en aras de corregir tales defectos y garantizar su buen estado y el transito bajo condiciones de seguridad a través de la misma, lo cual brillo por su ausencia según se indicó en precedencia, lo cual se traduce indefectiblemente en una falla en el servicio atribuible al mismo, ya que desde el momento en que conoció del **asentamiento y fisuras en media luna junto a muro de contención del costado izquierdo y asentamiento, fisuras y presencia de bache que se presentaban en ambos carilles en el PR 1+310 a 1+340** de la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", y el momento en que ocurrió el siniestro objeto de debate, es decir el 18 de julio de 2019, transcurrió **MÁS DE UN AÑO Y MEDIO,** sin que por parte de la misma se adelantara actuación alguna tendiente a señalizar y a corregir o reparar los mismos, lo cual se traduce indefectiblemente en una falla en el servicio atribuible a la citada entidad de derecho público, por incumplimiento de sus obligaciones.

C. En tercer lugar, es preciso señala que por parte del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS en la contestación de la demanda se refiere que realizó el debido mantenimiento de la vía y en virtud de ello celebró diversos contratos con tal propósito, sin embargo, **es preciso señalar que ello dista ciertamente de la realidad**, ya que

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

al interior del plenario quedó plenamente acreditado que por parte del mismo se omitió cumplir su obligación de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la vía identificada con el código: 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", que se encontraba a su cargo, específicamente en el tramo comprendido entre el PR 1+310 a 1+340, debido a que para la fecha de los hechos y de manera previa a ello, el citado tramo presentaba **BACHES, HUNDIMIENTO, FISURAS ABIERTAS, FISURAS EN MEDIA LUNA, PERDIDA DE LAS CAPAS DE LA ESTRUCTURA,** entre otros, siendo estos de tal magnitud que el ante dicho tramo vial había sido clasificado de **MANERA PREVIA A LA OCURRENCIA DEL SINIESTRO** como **UN PUNTO CRITICO** de la vía generador de riesgo para quienes transitaban a través de la misma, **muy a pesar de lo cual no se adelantó actuación alguna tendiente a realizar las reparaciones necesarias para garantizar el tránsito en condiciones de seguridad por dicho sector**, ello según da cuenta:

- El informe quincenal No. 2, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 y el 15 de julio de 2019, rendido al Instituto Nacional de Vías- INVÍAS por parte del Consorcio CPM-SERVINC **en fecha 17 de julio de 2019, es decir tan sólo un día antes de ocurrido el siniestro objeto de este proceso**; informe este en el cual se detalla de manera clara y precisa que el PR 1+310 A 1+340 de la vía identificada con el Código 1203 *"La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa",* que corresponde con el lugar donde ocurrieron los hechos, se constituye como **UN PUNTO CRITICO QUE REPRESENTA RIESGO PARA MOVILIDAD DE LOS VEHÍCULOS QUE TRANSITAN POR EL SECTOR, ya que la vía presenta asentamiento y fisuras en media luna junto a muro de contención costado izquierdo y asentamiento, fisuras y presencia de bache en el lado izquierdo** y aunado a ello, del lado derecho según se extrae claramente del registro aportado, quedando claro así, NO solo el mal estado de la vía en el lugar de los hechos, sino también el conocimiento que de ello tenía el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS de manera previa a la ocurrencia del siniestro objeto de debate y del consecuente riesgo que ello generaba para quienes circulaban a través de la misma. Al respecto dada la importancia de la citada información se trae a colación la misma, la cual puede ser evidenciada por el Despacho en el folio 121 del archivo digital denominado: *"062 documentación aportada invias"*: (énfasis en rojo propios)

CONSORCIO CPM-SERVINC
NIT. 901.286.821-6

SERVINC
SERVICIOS DE INGENIERIA

En los recorridos realizados por esta administración vial, se priorizó el seguimiento y ubicación de los sectores que tienen un mayor deterioro, y que representan riesgo para la movilidad de los vehículos que transitan por el sector.

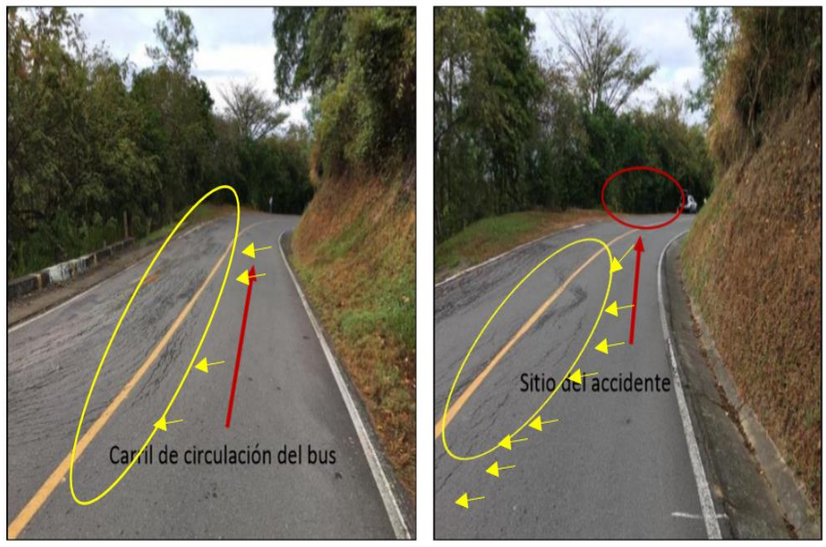
De igual forma, se realizó el seguimiento a las actividades de mantenimiento que realizan las cuatro Cooperativas que se encuentran a cargo de estas actividades.

A continuación, se detallan los puntos críticos:

PR1+310 – PR1+340: Asentamiento y fisuras en media luna junto a muro de contención, costado izquierdo.	PR1+310 – PR1+340: Asentamiento, fisuras y presencia de bache. Lado izquierdo

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

- El denominado *"informe de accidente PR 1+380, ruta 1203 Vía la Lupa- Bolívar – Santiago"* rendido al Instituto Nacional de Vías- INVÍAS por parte del Consorcio CPM-SERVINC en fecha 31 de julio de 2019, **en cuyos registros fotográficos tomados en la misma fecha de los hechos** según se refiere en el mismo, se evidencian de igual forma que la vía efectivamente presentaba **baches, hundimiento, fisuras abiertas, fisuras en media luna, perdida de las capas de la estructura** tal como puede ser constatado por el Despacho en los folios 100 a 106 del archivo digital denominado "*009 invias contestas anexos propone excepciones*", donde se aportan cuatro imágenes que describen claramente el mal estado de la vía en el lugar de los hechos, especialmente las dos primeras de ellas donde se evidencia las ante dichas falencias. Fotografías estas que se exponen a continuación:



PR 1+320 y 1+340. Imágenes del estado de la vía antes del sitio del accidente, donde se verifica que el carril por donde circuló el vehículo (tipo bus de servicio público afiliado a la empresa Transtambo) no tiene baches que pudieran afectar la maniobrabilidad del conductor antes de tomar la curva a la derecha.
"[5]**(Circulo y fechas amarillas realizo por la parte demandante)**

Es de resaltar que aunque si bien en la descripción de las citadas imágenes se indica que el carril por que el transitaba el bus de servicio público afiliado a la empresa de Transtambo, no tiene baches que pudieran afectar su maniobrabilidad, **ello no está más alejado de la realidad debido a que**, claramente se evidencia que la calzada presentaba baches, hundimiento, fisuras abiertas, fisuras en media luna, perdida de las capas de la estructura y aunado a ello, ausencia de señalización tanto horizontal como vertical de los citados defectos, irregularidades, fallas y mal estado de la misma, situación está que valga resaltar fue aclarada además por parte del perito, ingeniero Civil con especialidad en pavimentos VIRGILIO ALONSO GALVIS PAZ en la contradicción del dictamen pericial surtida en fecha 05 de junio de 2025, en donde al respecto indico: **MINUTO 12:57** de la segunda parte de la audiencia contenida en el

[5] Captura tomada del folio 105 del archivo digital denominado "*009 invias contesta anexos propone excepciones*".

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

archivo digital denominado *"grabación de la reunión 1": "¿Ese hundimiento que usted manifestó que no es un bache, está justo en la línea amarilla de la señalización de no cambiar el carril? No, pasa, pasa permítame yo lo miro en el informe del accidente, pero yo lo miro aquí, yo lo miro aquí, yo miro la fotografía. SI doctor en la página,* ***en la página número 8 de mi informe****, en la página número 8, en la parte donde dice: "sitio del accidente", la flecha y un ovaló,* ***ahí se puede apreciar*** *y* ***en la parte derecha también y en la parte izquierda de ese tipo de fotografía que es la página número 8****, en la parte de abajo, donde está la ambulancia, en la parte de abajo, y* ***ahí se mira que ese hundimiento ya ha tenido un hundimiento, todas las fisuras longitudinales se están convirtiendo en hundimientos y aparición de baches, ahí se ve, en la fotografía página número 8 entonces****, el perito de INVIAS, el que le entrega el informe a INVIAS redunda más que todo, hace énfasis más que todo en la señalización, dice: "imágenes del Estado, ha si, dice: "el estado de la vida antes del sitio de la siguiente, donde se verifica que el Carril por donde circuló el vehículo tipo bus servicio público de la empresa Trastambo, no tiene baches que pudieran afectar la maniobrabilidad del conductor antes de tomar la curva derecha" que ya estamos de acuerdo,* ***pero sí tiene el bache, ahí se ve marcado que sobrepasó la línea amarilla y entró al carril derecho de la curva derecha, entró al carril derecho de la vía, justo, que tiene el movimiento del vehículo, ahí pues no, es más que evidente y la izquierda también se ve ya ese bache más largo, entonces, pues la evidencia se encuentran en el mismo expediente*** *y yo la retomé, pues, como le digo, con el aval de que podía entrar a los documentos que reposaban en el expediente, pues puede retomarlas y poder evidenciar que eso sucedía entonces, pues yo creo que ya contesté la pregunta"*

- El informe policial de accidente de tránsito rendido por parte el Agente de Tránsito JHON GENER GONZALES HERNÁNDEZ, identificado con cedula de Ciudadanía No. 10.559.389 obrante a folio 80 a 83 del archivo digital denominado "*01 demanda y anexos*" quedó plenamente acreditado que la vía en el lugar y para el momento de los hechos presentaba las siguientes características: Vía curva, de doble sentido, con una calzada de dos carriles, construida en asfalto, que presenta **huecos y hundimientos**, la cual se encontraba seca para el momento del accidente. Aunado a lo anterior, el citado agente de tránsito estipuló en el ante dicho informe policial de accidente de tránsito como hipótesis del siniestro la codificada con el número 308 que corresponde *"a otras causas imputables a la vía*", la cual fue puntualizada en la observación establecida en el mismo informe en los siguientes términos: **"*Cod. de causa 308, debido a que en la vía se observan unos hundimientos y huecos en la calzada, la causa exacta o probable es materia de investigación*"** (negrillas y subrayado fuera del texto original)

D. **En cuarto lugar,** al interior del plenario quedo plenamente acreditado que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS, tenía la obligación **DE SEÑALIZAR TANTO VERTICAL COMO HORIZONTALMENTE** las diversas deformidades, entre ellas asentamiento y fisuras en media luna, así como también presencia de bache que presentaba la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", a la altura del PR 1+310 a 1+340, con el fin de que fuesen advertidos y anticipados por quienes transitaban por el aludido sector tal como fue acreditado al interior del plenario con:

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

- Lo indicado por parte del ingeniero Civil con especialidad en pavimentos VIRGILIO ALONSO GALVIS PAZ en la contradicción del dictamen pericial surtida en fecha 05 d junio de 2025, en donde al respecto indico: **MINUTO 6:12** de la segunda parte de la audiencia contenida en el archivo digital denominado *"grabación de la reunión 1": "¿Esos defectos que presentaba la vía, de acuerdo con su conocimiento, debían o no debían ser señalizados? Pues sí, sí,* ***la verdad es que sí,*** *porque ese eso aparece como si viniera progresivamente, cuando un fallo es progresivo, debe señalizarse, porque ese fallo progresivo puede llevar a la falla, entonces, si tú miras varias fotos, el comienza como en parte de la vía aparece más frecuente, entonces quiere decir que* ***ahí hay un fallo*** *que hay que solucionarlo y* ***hay que señalizarlo****, porque ya no se convirtió en algo puntual sino progresivo que ya va a llegar al sitio, pero el sitio es una curva que a la hora de la verdad también debió haber sido señalizada esa curva, pues* ***yo veo que donde sucedieron los hechos sí debió haber sido señalizado***". *¿Ingeniero, usted dice que esos defectos, debieron ser señalizados, con qué medidas o de qué forma debieron ser señalizados esos defectos que presentaba la vía en el lugar de los hechos, con que señal? Pues hay señalizaciones que dicen* ***hundimiento de banca, hundimiento de medica banca****, hay señalización que la hace invias muy bien como por ejemplo cuando uno va en la vía a Totoro que es una vía muy frecuente de hundimientos y de movimientos de masa aparecen frecuentemente y lo otro es* ***señalización con vía conos o una señalización peligro****,* ***ósea que no había necesidad de que ocurriera el accidente para que se colocara este tipo de señalización****, pero básicamente lo que se encontró es la señalización vertical de velocidad, señalización vertical de curvas próximas.* ***Entonces, si, ese sitio debió haber sido señalizado*** *porque aparece mucho antes los fallos longitudinales y ya llegando al sitio, el bache, Perdón, el hundimiento que lleva finalmente a piel de Cocodrilo y bache."*

- Lo indicado por parte del perito NIXON ADALBERTO ORTIZ MARÍN en la contradicción del dictamen pericial surtida en fecha 05 d junio de 2025, en donde al respecto indico: **MINUTO 43:05: "***En su respuesta, usted nos ha indicado que la causa determinante para la ocurrencia del siniestro fueron los defectos que la misma presentaba, ¿De acuerdo con ello, usted nos podría indicar por favor, si e****stos defectos que presentaba la vía debían o no estar señalizados****? ****Claro que sí****, si esta vía, ya con anterioridad presentaba esta situación tan compleja,* ***debía estar señalizado de tal forma que advirtiera a todos los usuarios de la vía la situación que se presentaba al momento****. ¿Usted nos podría precisar por favor, de qué forma se debía de señalizar este tipo de defectos que presentaba la vía? Debía tener una señalización con una* ***valla que informara a los usuarios de la vía justo en este sector****,* ***que advirtiera la situación de peligro que se presentaba*** *o, más aún, si se quería ser más específico, esta parte del carril como tal debería haber estado totalmente no transitable con señalizaciones, con una señalización totalmente cubierta en este sector y de allí que todos los vehículos deberían estar transitando por el carril donde se encontraba en buenas condiciones, lógicamente con personal que tuviera allí el correcto recorrido para los vehículos y advirtiendo a los demás la situación que se presentaba".*

E. **En quinto lugar,** al interior del plenario quedo plenamente acreditado que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS, aun cuando tenía la obligación de llevar a cabo la **señalización tanto vertical como horizontal** de las diversas deformidades ante dichas que presentaba la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", a la altura del PR 1+310 a 1+340, **OMITIÓ EL**

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

CUMPLIMIENTO DE TAL OBLIGACIÓN, ya que **NO se realizó una adecuada señalización vertical y horizontal de la vía y especialmente de las fallas que presentaba por los menos desde hacía más de un año lmedio atrás a la fecha de los hechos** como era requerido hacerlo en aras de que tales defectos y los consecuentes riesgos derivados de los mismos fuesen advertidos y anticipados por quienes transitaban por el aludido sector, ello según se acredito plenamente al interior del plenario con :

- El informe pericial rendido por parte del ingeniero Civil con especialidad en pavimentos VIRGILIO ALONSO GALVIS PAZ, el cual obra en el archivo digital denominado "*055 Dte allega informe pericial*" en cuyo folio 14 textualmente se señala: (subrayado propio):

> **NO obstante lo anterior,** la vía en cuestión NO contaba, con las señales de tránsito verticales y horizontales que advirtieran a los conductores de la presencia de Hundimientos, Baches, fisuras tipo piel de cocodrilo, producidas por perdida de finos de las capas de la estructura por Bombeo dado por el contacto del vehículo con la capa de rodadura, Deformidades que presentaba la vía en el lugar del siniestro lo cual se configuraba como un riesgo inminente para los rodantes el día de sucedido los hechos, a pesar de ser ello absolutamente necesario y obligatorio. Lo anteriormente dicho puesto que en el informe de accidente en el PR 1+380, Ruta 1203 Vía la Lupa-Bolívar- Santiago de fecha 31 de julio de 2019, rendido por parte del Ingeniero Pedro Miguel Muñoz al Ingeniero José Adrián Valencia Castrillón, en su calidad de Director Territorial Cauca del Instituto Nacional de Vías – INVIAS y en el registro fotográfico registrado en el mismo.
>
> Adicional a lo ante dicho NO existieron en el lugar de los hechos señales de tránsito a las que se hace mención, así como también vallas, barreras de protección y en general medidas de precaución por las referidas fallas las cuales afectan la totalidad del carril en sentido bolívar – la lupa y la mitad del carril en sentido la lupa- bolívar cauca tal como quedo descrito en precedencia.

- El denominado *"informe de accidente PR 1+380, ruta 1203 Vía la Lupa- Bolívar – Santiago"* rendido al Instituto Nacional de Vías- INVÍAS por parte del Consorcio CPM-SERVINC en fecha 31 de julio de 2019 obrante a folios 100 a 106 del archivo digital denominado "*009 invias contestas anexos propone excepciones*", en cuyos registros fotográficos tomados en la misma fecha de los hechos según se refiere en el mismo, **brillan por su ausencia** las señales de tránsito verticales y horizontales que advirtieran del asentamiento o hundimiento, de las fisuras en media luna y del bache presente en la vía a quienes transitaban por dicho sector, en tanto que las existentes según se indica en dicho informe corresponden única y exclusivamente a línea central amarilla y líneas de borde de pavimento de color blanco, como señales horizontales; y como señales verticales las siguientes: 1. Señal vertical SR-30 "*velocidad máxima 30 km/h",* 2. SP-04 *"Curva pronunciada a la derecha",* 3. SP-08 " *Zona de curvas sucesivas la primera a la derecha*", lo cual deja **absolutamente claro que no existían las referidas señales de tránsito que advirtieran del mal estado de la vía, pues de haber existido con seguridad estarían descritas en el citado informe, no obstante, como en el mismo no existen, ello es clara prueba de su inexistencia.**

- El informe quincenal No. 2, correspondiente al periodo comprendido entre el 1 y el 15 de julio de 2019, obrante a 121 del archivo digital denominado: *"062 documentación aportada invias"*, el cual fue rendido al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVÍAS por parte del Consorcio CPM-SERVINC **en fecha 17 de julio de 2019, es decir tan sólo un día antes de ocurrido el siniestro objeto de este proceso,** informe este en el cual se detalla de manera clara y precisa que

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

el PR 1+310 A 1+340 de la vía identificada con el Código 1203 *"La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa",* que corresponde con el lugar donde ocurrieron los hechos, se constituye como **UN PUNTO CRITICO QUE REPRESENTA RIESGO PARA MOVILIDAD DE LOS VEHÍCULOS QUE TRANSITAN POR EL SECTOR, ya que la vía presenta asentamiento y fisuras en media luna junto a muro de contención costado izquierdo y asentamiento, fisuras y presencia de bache**, No obstante ello, en el registro fotográfico aportado en el mismo brillan por su ausencia las señales de tránsito verticales y horizontales que advirtieran de tales defectos y de sus riesgos a quienes transitaban por dicho sector, siendo ello clara prueba de la inexistencia de las mismas.

F. **En sexto lugar**, al interior del plenario quedo plenamente acreditado que el tramo comprendido entre el PR 1+310 A 1+340 de la vía identificada con el Código 1203 *"La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa",* presentaba un avanzado deterioro y múltiples fallas que **AFECTABAN AMBOS CARRILES,** lo que llevó a que el mismo finalmente fuese intervenido en el mes de agosto de 2020, lo cual denota claramente el mal estado de la vía en el lugar de los hechos, tal como consta en el denominado: "*informe contrato 943 de 2020*" y en el registro fotográfico del mismo obrante a folios 40 y 41 del archivo digital denominado: "*20 parte demandante contesta excepciones*" que fuere rendido al instituto Nacional de Vías Territorial Cauca por parte del Consorcio FEC AMV, y en el cual detalla y describe claramente la intervención realizada al citado sector que presentaba asentamiento y fisuras en media luna, el cual se concretó en "*retiro total de carpeta asfáltica y 3 ml de sección de cuneta en concreto en mal estado*" e " *imprimación de capa granular existente, instalación de mezcla densa en caliente MCD-19*, todo lo cual se describe así:

REGISTRO FOTOGRAFICO

CARRETERA	CODIGO 1203: La Lupa – Bolívar - Santiago
PR	PR 1+0350
DESCRIPCION	Asentamiento de carril izquierdo con reflejo de fisuras en media luna: Se realizó retiro total de carpeta asfáltica y 3 ml de sección de cuneta en concreto en mal estado.

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

CARRETERA	CODIGO 1203: La Lupa – Bolívar - Santiago
PR	PR 1+0350
DESCRIPCION	Se lleva a cabo imprimación de capa granular existente, instalación de mezcla densa en caliente MDC-19.

2.2. FALLA EN EL SERVICIO POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Bajo el derrotero inicialmente establecido es preciso señalar que en el sub judice, la ocurrencia de los sucesos antes expuestos y la falla en el servicio en que incurrió el INVÍAS, de igual forma se compromete la responsabilidad a titulo de falla en el servicio del MINISTERIO DE TRANSPORTE, debido a que al ser el Instituto Nacional de Vías-INVÍAS, un establecimiento público descentralizado del orden nacional adscrito a dicho Ministerio, le asistía a este ultimo de conformidad con lo señalado en el artículo 41, 42, 44, 59 numeral 7, 61 literales B y H, 104 de la ley 489 de 1998, la obligación de orientar, coordinar y controlar al primero, centrándose este último aspecto en ***"constatar y asegurar que las actividades y funciones"*** que le son propias se cumplieran a cabalidad.

No obstante lo anterior, por parte del MINISTERIO DE TRASPORTE se omitió el cumplimiento de las citadas obligaciones respecto del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS-INVÍAS, SECCIONAL CAUCA, ya que NO orientó, NO coordinó y NO controló al mismo en aras de ***"constatar y asegurar"*** que llevara a cabo el mantenimiento rutinario y periódico de la vía identificada con el código: 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", realizando la corrección, adecuación, reparación, el parcheo y/o similares que la misma requería, específicamente respecto del hundimiento, fisuras abiertas, fisuras en media luna, perdida de las capas de la estructura y demás deformidades que presentaba la misma en el tramo vial comprendido entre el PR 1+310 a 1+340, así como también la señalización tanto vertical como horizontal de tales defectos e irregularidades, lo cual posibilitó de igual forma que el citado instituto no cumpliera con sus funciones y lo que es aún más grave, que la vía en cuestión permaneciera con los citados defectos y con absoluta ausencia de señalización de los mismos por un extenso periodo de tiempo, que fue precisamente lo que contribuyó indefectiblemente y de manera determinante en la ocurrencia del siniestro objeto de debate, todo lo cual a la postre da lugar a que en el sub judice se comprometa igualmente su responsabilidad bajo el título de imputación de falla en el servicio debido al incumplimiento de su obligaciones constitucionales y legales.

Clara prueba de lo anterior, es el oficio radicado bajo el No. 20233190799161 de fecha 24 de julio de 2023 obrante al interior del archivo digital denominado "*041 min transporte contesta oficio pruebas*" por medio del cual da respuesta al requerimiento realizado por el Despacho en aras de que allegara al plenario: "*Certificación* ***de las actuaciones adelantadas por parte de este ministerio, con la finalidad*** *de que el INSTITUTO*

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

*NACIONAL DE VÍAS- INVIAS, **cumpliera a cabalidad con sus actividades y funciones,** concretamente respecto de la vía identificada con el código: 1203, denominada "La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa" a cargo del INVIAS, durante el lapso de tiempo comprendido entre el 18 de julio de 2016 y el 18 de julio de 2019"*

De conformidad con lo anterior, lo esperado era el citado Ministerio allegara con destino al plenario la certificación en la que se detallaran precisamente **las actuaciones adelantadas por el mismo con la finalidad** de que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS, **cumpliera a cabalidad con sus actividades y funciones,** concretamente respecto de la vía identificada con el código: 1203, denominada "La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa" a cargo del INVIAS, durante el lapso de tiempo comprendido entre el 18 de julio de 2016 y el 18 de julio de 2019, sin embargo en el oficio en cuestión, se limita únicamente a indicar que la citada función no se encontraba a su cargo lo cual denota:

- En primer lugar, el desconocimiento claro y flagrante de lo señalado en el artículo 41, 42, 44, 59 numeral 7, 61 literales B y H, 104 de la ley 489 de 1998 en el cual se consagra claramente la obligación para el mismo de orientar, coordinar y controlar al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS, en aras de ***"constatar y asegurar que las actividades y funciones"*** que le son propias se cumplieran a cabalidad.

- En segundo lugar, la ausencia de la certificación de las actuaciones **adelantadas por el mismo con la finalidad** de que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS, **cumpliera a cabalidad con sus actividades y funciones,** concretamente respecto de la vía identificada con el código: 1203, denominada "La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa" a cargo del INVIAS, durante el lapso de tiempo comprendido entre el 18 de julio de 2016 y el 18 de julio de 2019, **ES INDICATIVO CLARAMENTE DE LA AUSENCIA DE LA EJECUCIÓN O DESPLEGAMIENTO DE LAS MISMAS POR PARTE DEL CITADO MINISTERIO Y PRECISAMENTE POR ELLO ES QUE BRILLO POR SU AUSENCIA LA EXPOSICIÓN DE ESTAS EN EL CITADO OFICIO**, lo cual se traduce a la postre, en el claro y evidente incumplimiento de la citada obligación por parte de esta entidad de Derecho Público, lo cual valga resaltar influyo de manera determinante en el caso en concreto, debido a que gracias a que el citado Ministerio NO constato, NI se aseguro de que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS, cumpliera con sus funciones, especialmente con las de reparar y señalizar los defectos que presentaba la vía en el citado tramo, lo que posibilito que este último no solo no cumpliera con las mismas, sino que además no se ejerciera por el primero un control riguroso y efectivo sobre el mismo como en efecto correspondía, todo lo cual y en conjunto dio lugar a que para el día de los hechos la vía ante dicha presentara asentamiento, fisuras en media luna, piel de cocodrilo y bache, que fue la causa determinante del siniestro objeto de debate.

2.3. FALLA EN EL SERVICIO POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Bajo ese mismo orden de ideas es preciso señalar que el daño antijuridico objeto de debate, le es imputable a título de falla en el servicio a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, debido al incumplimiento de sus obligaciones, lo cual valga resaltar fue de igual forma determinante para la ocurrencia del siniestro objeto de debate.

Así las cosas, es preciso señalar en primer lugar que la citada entidad de conformidad con lo señalado en el numeral 12 del artículo 4 del decreto 787 de 2015, le asiste, la

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

obligación de "*Expedir los actos administrativos que* ***contengan las obligaciones que en materia de seguridad vial deban cumplir*** *los Organismos de Tránsito* ***y las entidades o firmas responsables de la construcción y mantenimiento de infraestructura vial*** *para la reducción de los accidentes de tránsito en el territorio nacional" (*negrillas y subrayado fuera del texto*)*

Del mismo modo la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL emite diversas directrices a las entidades o firmas encargadas del mantenimiento de la infraestructura vial, entre las cuales se encuentran las de llevar a cabo la debida señalización y mantenimiento, reparación y adecuación de la malla vial, en aras de reducir los accidentes de tránsito en el territorio nacional.

Ahora bien, es preciso señalar que el papel que cumple la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD en materia de seguridad vial, no es únicamente nominativo o enunciativo, ni se restringe a la emisión de los citados actos administrativos o emisión de directrices, sino que por el contrario va mucho más allá, ya que aunque si bien no despliega de manera directa funciones de conservación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, a la misma le asiste la obligación de velar por el cumplimiento del plan nacional de seguridad vial que consagra precisamente un eje de infraestructura vial, así como también los actos administrativos emitidos por la misma a través de los cuales impone las citadas obligaciones **en materia de seguridad vial que deben ser cumplidas por quienes realizan el mantenimiento de infraestructura vial, entre ellos por su puesto el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVÍAS.**

Lo ante dicho, según se encuentra claramente consagrado en el decreto 787 de 2015, en cuyo artículo 3 numeral 5, se consagra como función de la misma a través del consejo directivo: "*Someter a aprobación del Gobierno nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial, sus actualizaciones o modificaciones, aprobar las estrategias necesarias para su ejecución* ***y velar por su cumplimiento****"*

Del mismo modo el numeral 2 del artículo 9 de la citada normativa establece como funciones de la Dirección de Infraestructura y vehículos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la de "***Hacer seguimiento*** *y evaluar la implementación de las políticas públicas, estrategias, programas, planes y proyectos que se adopten* ***para mejorar los niveles de seguridad vial de la infraestructura*** *y de vehículos"*

Una vez establecido ello es preciso señalar que por parte de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV, se **OMITIÓ EL CUMPLIMIENTO DE LAS CITADAS OBLIGACIONES** respecto del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVÍAS, SECCIONAL CAUCA, ya que NO se hizo seguimiento alguno, ni se ha velado y constatado que por parte de este último se cumpla a cabalidad con las obligaciones en materia de mantenimiento de la infraestructura vial que fueron impartidas por la misma y cuyo cumplimiento le era exigible a esta última entidad de manera imperativa, situación está que posibilitó que NO llevara a cabo el mantenimiento rutinario y periódico de la vía identificada con el código: 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", realizando la corrección, adecuación, reparación, el parcheo y/o similares de misma, específicamente respecto del hundimiento, **bache,** fisuras abiertas, fisuras en media luna, perdida de las capas de la estructura y demás deformidades que presentaba la misma en el tramo vial comprendido entre el PR 1+310 a 1+340, así como también la señalización tanto vertical como horizontal de tales defectos e irregularidades, eventualidad esta que posibilitó indefectiblemente la ocurrencia del citado siniestro, comprometiéndose así la responsabilidad de la misma al interior del proceso de la referencia.

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

Una vez establecido ello es dable puntualizar que fue el referido actuar de las entidades demandadas lo cual trajo consigo que la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", a la altura del PR 1+310 a 1+340, es decir tan solo 40 metros antes del punto desde donde el vehículo de servicio público de placas TKK 602 se salió de la vía y se precipitó al abismo, presentara para el día 18 de julio de 2019 diversas deformidades entre ellas asentamiento, fisuras en media luna, bache , piel de cocodrilo, perdidas de las capas de rodadura y demás descritas en precedencia, las cuales carecían además de toda señalización que advirtiera a quienes transitaban por dicho sector de su existencia y de los peligros derivados de las misma, eventualidades todas estas que en conjunto se constituyeron como la causa determinante del siniestro objeto de debate, tal como se expone a continuación.

3. NEXO CAUSAL.

Conforme se ha hecho referencia hasta ahora, es preciso reiterar que la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", a la altura del PR 1+310 a 1+340, es decir tan solo 40 metros antes del punto desde donde el vehículo de servicio público de placas TKK 602 se salió de la vía y se precipitó al abismo, presentaba para el día 18 de julio de 2019 diversas deformidades entre ellas asentamiento, fisuras en media luna y longitudinales, piel de cocodrilo, presencia de bache, todo lo cual afectaba ambos carriles de circulación, las cuales carecían de toda señalización que advirtiera a quienes transitaban por dicho sector de su existencia y de los peligros derivados de las mismas tal como se indicó en precedencia.

Así las cosas, es dable resaltar y reiterar que fue precisamente el mal estado de la vía en el citado tramo y la ausencia de señalización de los citados defectos que se presentaban a la altura del PR 1+310 a 1+340, **LOS QUE SE CONSTITUYERON COMO CAUSANTE DETERMINANTE DEL SINIESTRO QUE NOS ATAÑE**, según se acredito plenamente al interior del plenario con:

1. **El informe pericial** rendido por parte del perito **NIXON ADALBERTO ORTIZ MARÍN,** obrante al interior del archivo digital denominado "*017 Dictamen pericial accidente de Tránsito*", el cual obra al interior de la carpeta denominada "*C01 Principal*", la cual a su vez se encuentra contenida en la denominado *"C01 Acumulación de procesos"* , la cual obra en la digital denominada: " *060 Respuesta Oficio Anexo Proceso",* archivo este en el que a folio 35 se establece por parte del citado perito la siguiente conclusión, que soporta de manera fehaciente el hecho de que el siniestro objeto de debate sobrevino con ocasión del mal estado de la vía:

   "*12.* ***CONCLUSIONES DE LA ACTIVIDAD INVESTIGATIVA.***

   De acuerdo a los elementos materia de prueba antes descritos, se infiere razonablemente que en el accidente de tránsito, como está demostrado técnicamente se produjo "POR MOTIVOS TOTALMENTE AJENOS A UN ERROR HUMANO" toda vez que la acción generadora en la evolución física del accidente de tránsito, ***obedeció a los múltiples daños del pavimento, tales como los baches, surcos, fisuras, grietas, irregularidades y deformaciones, éstos elementos hicieron que el vehículo sufriera una falla mecánica, generándole inestabilidad y una inevitable pérdida de control del vehículo, convirtiéndose en el factor determinante de la ocurrencia del lamentable accidente de tránsito****, con la gravedad de sus consecuencias ya conocidas, a pesar de las maniobras, la experiencia y la pericia del*

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

*conductor para tratar de evitar el siniestro" (*Negrillas y subrayado fuera del texto original*)*

2. Lo indicado por parte del perito **NIXON ADALBERTO ORTIZ MARÍN** en la contradicción del dictamen pericial surtida en fecha 05 de junio de 2025, en donde reitero que la causa del siniestro objeto de debate fue precisamente el mal estado de la vía, lo cual refirió en los siguientes términos: (Negrillas y subrayado propias)

   MINUTO 41:46: ***"****De acuerdo con el informe pericial que usted rindió, usted nos podría precisar, y de acuerdo con lo que usted nos ha indicado, ¿cuál o cuáles fueron* ***las causas determinantes para la ocurrencia del siniestro****? La causa determinante que generó el accidente de tránsito fue la existencia del hueco en la parte de la vía y eso hizo pues que se roturara en la Ballesta y, pues producto de esto, la falla mecánica,* ***pero la causa determinante para este hecho es la existencia del hueco y el mal estado de la vía****".*

3. Con lo indicado por parte del perito- **Ingeniero Mecánico CRISTIAN CAMILO PRIETO PULIDO** en la contradicción del dictamen pericial surtida en fecha 05 de junio de 2025, en donde reitero que la causa del siniestro objeto de debate fue precisamente el mal estado de la vía, lo cual refirió en los siguientes términos:

   MINUTO 1:22:30: *¿Señor Perito, habiendo advertido ya su trayectoria académica, profesional y la experiencia en tanto dictámenes periciales, sírvase a informar a este despacho en qué consistió el dictamen que usted adelantó, las conclusiones del mismo y si es del caso, advertir todo lo pertinente al Estado de la vía, al estado del automotor y lo que usted considere pertinente para esta audiencia? Bueno señor juez teniendo en cuenta que es un vehículo de servicio público, es un microbus de 19 pasajeros, un chasis agrale, las características de vehículo, un chasis agrade, motor Diesel, motor de 4300 cm3, chasis rígido y por suspensión rígida, amortiguada por valga la redundancia por un amortiguador hidráulico según el registro fotográfico, la* ***novedad se presenta por que se parte la hoja o se fractura la hoja principal del muelle delantero izquierdo. Esta fractura o esta deformación del elemento de la hoja principal se debe o se alude al terreno en el cual se iba desplazando el vehículo, fue por un fuerte impacto que recibió****; según el registro fotográfico, el vehículo cae en un hueco o en un bache de más de 14 cm de profundidad. Esto genera un impacto mucho mayor a la fuerza de resistencia del material de la de la hoja de Resorte,* ***que fue lo que generó la ruptura****,* ***esta ruptura se genera en la hoja principal. Esta hoja principal es la que está asegurada al chasis, aparte que pues como función principal de la suspensión por ballesta, es la absorción de impactos y la mitigación de las vibraciones del terreno, acude a que da estabilidad al vehículo, como se partió, se fracturó esta hoja de resorte, se genera una inestabilidad en la conducción del mismo y aparte de eso, pues sumado, a que el terreno presenta una depresión, en términos una deformación en el en el terreno que género que el vehículo se inclinará a la izquierda, él vehículo se inclina a la izquierda porque el peso de la parte delantera quedo libre y entonces todo ese peso se inclinó al lado izquierdo y pues coincidente, perdió estabilidad el vehículo, generando un volcamiento lateral****. Hay que tener en cuenta que esta novedad se presenta es por el terreno, no se presenta por falla mecánica,* *en el registro fotográfico del informe pericial, se pueden ver las fotografías del elemento o de la hoja de resorte que se fracturó, se ven que fue un golpe seco, no se ve que haya sido por mal mantenimiento o falta de mantenimiento o porque el elemento haya presentado alguna fatiga material anteriormente. Se ve el*

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

golpe o el color natural de ella, que es el acero gris; si hubiese presentado una ruptura anterior al accidente, debido a las condiciones climáticas y a las condiciones del terreno en el que los vehículos se desplazan, debería haber alguna presencia de óxido o de material no acorde a la del acero, ***entonces sí fue y estoy seguro que fue por el terreno en el cual se desplazaba el vehículo, por el bache en el cual cayó la llanta del vehículo que generó la ruptura de la hoja principal.*****"**

MINUTO 1:34:11: *¿Usted nos podría precisar por favor cuáles fueron las consecuencias que produjo en el vehículo y en su conducción la caída en el bache y la ruptura o la fractura de la hoja de resorte principal?* ***Las consecuencias pues como lo sabemos todos fue generar el siniestro vial, pero como tal, la consecuencia de la caída de la llanta sobre el hueco o sobre el bache fue la ruptura de la hoja principal del muelle, como lo he mencionado antes, aparte de que como lo dije anteriormente, absorbe los impactos y mitiga las imperfecciones del pavimento donde se desplaza el vehículo, esta hoja principal brinda estabilidad al vehículo, al quebrarse o generarse la ruptura perdió estabilidad en la conducción del vehículo****."*

MINUTO 1:35:11: *¿Usted nos podría explicar por favor, desde esa parte técnica que usted tiene y conoce, de manera detallada y en secuencia cómo se produjo el accidente una vez se da la ruptura de la Ballesta principal? Bueno al generarse la ruptura de la belleza principal, lo que sucede es que todo el peso, si bien sabemos que el vehículo se apoya en cuatro lados, serían las cuatro, las cuatro ruedas, son pesos uniformes para que el vehículo tenga una estabilidad uniforme, en este caso el peso que quedó suspendido por decirlo así en el aire, debido a la ruptura de la hoja principal, se apoyó todo al lado izquierdo, el peso del lado izquierdo valga la redundancia se apoyó a todo el lado izquierdo, generando que el eje delantero perdiera estabilidad y alineación frente al de plano de conducción y se generará, por decirlo así, un efecto de latigazo en el volante del operador, esto causó una mala conducción y pues por consiguiente el siniestro que presentó en la vía"*

4. El informe policial de accidente de tránsito rendido por parte el Agente de Tránsito JHON GENER GONZALES HERNÁNDEZ, obrante a folios 80 a 82 del archivo digital denominado "*01 demanda anexos*", con el cual NO solo quedó plenamente acreditado que la vía en el lugar de los hechos presentaba **huecos y hundimientos**, sino que además fue ello, la causa del siniestro, en tanto que en el mismo el citado agente de tránsito estipuló como hipótesis del siniestro la codificada con el número 308 que corresponde a otras causas imputables a la vía, lo cual fue precisado en la observación que realizó en los siguientes términos: **"*Cod. de causa 308, debido a que en la vía se observan unos hundimientos y huecos en la calzada, la causa exacta o probable es materia de investigación*"** (negrillas y subrayado fuera del texto original)

Así las cosas y con los medios de prueba obrantes al interior del plenario, quedaron plenamente acreditado los presupuestos para que por parte del Despacho se declare administrativa y patrimonialmente responsables a las entidades demandadas por el daño antijurídico sufrido por los demandantes, en tanto que se probó plenamente que la señora MARÍA ELSA MUÑOZ sufrió diversas afectaciones a su salud e integridad psicofísica a raíz de que el vehiculó de placas TKK 602 en el que se desplazaba en calidad de pasajera el día 18 de julio de 2019 a la altura del kilómetro 1+380 metros de la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*" se salió de la vía precipitándose al abismo, todo lo cual tuvo como causa determinante para su ocurrencia el mal estado de la vía, ya que los diversos defectos que esta presentaba a la altura del tramo comprendido entre el PR 1+310 a 1+340 dieron lugar a la ruptura de la ballesta principal del citado

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

automotor, lo cual a su vez derivo en la perdida del control del mismo, sobreviniendo el siniestro objeto de debate.

VII. **PERJUICIOS ACREDITADOS DENTRO DEL PROCESO.**

1. **PERJUICIOS MORALES.**

Al respecto es preciso indicar que es procedente que se reconozca por parte del Despacho, en favor de cada uno de los demandantes, la suma de dinero solicitada en el petitum de la demanda, en atención al grave PERJUICIO MORAL, que han sufrido los mismos con ocasión de: **1.** Las diversas afectaciones a la salud e integridad psicofísica que sufrió la señora MARÍA ELSA MUÑOZ con ocasión del accidente del que se vio victima el día 18 de julio de 2019. **2.** Por el extenso y tortuoso proceso de recuperación al cual debió someterse y el cual requirió de atenciones médicas por diversas especialidades. **3**. Por las diversas secuelas derivadas de las lesiones que padeció la señora MARÍA ELSA MUÑOZ, entre ellas dolor crónico, afectación de la audición y de la visión trayendo ello consigo sendas limitaciones para la misma; todo lo cual lo manifestaron en llanto, tristeza, preocupación, depresión, dolor, angustia, incertidumbre, desespero y congoja, ello según fue plenamente acreditado dentro del proceso con la historia clínica obrante a folios 114 a 153 del archivo digital "*01 demanda y anexos*" y con el testimonio de los señores WILMER JAVIER SAMBONI ZÚÑIGA y DERLY MARICELA BUITRÓN MOSCOSA. (**MINUTO 1:51:10, 1.56:30 a 1:59:00, 1:14:37 DE LA AUDIENCIA DE PRUEBAS DE FECHA 05 DE JUNIO DE 2025).**

Adicional a lo anterior, es preciso señalar que el perjuicio moral sufrido por los demandantes de conformidad con lo señalado en la sentencia de unificación de fecha agosto 28 de 2.014 de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado mediante la cual fijó los topes indemnizatorios en materia de perjuicios inmateriales- daños morales, se presume respecto de los mismos, en tanto que se trata de la víctima directa, señora MARÍA ELSA MUÑOZ y de los familiares circunscritos **hasta el segundo grado de consanguinidad**, es decir por los hijos de la misma, señores GEOVANNY MUÑOZ MUÑOZ, WILMAN MUÑOZ MUÑOZ Y WILLIAN JAVIER MUÑOZ MUÑOZ, y por sus nietos WILMAN ANDRÉS MUÑOZ BUITRÓN, YURY TATIANA MUÑOZ BUITRÓN Y LINETH DANIELA MUÑOZ BOLAÑOS, tal como dan cuenta plenamente los registros civiles de nacimiento de los mismos obrantes a folios 55 a 61 del archivo digital "*001 demanda y anexos*". Hechos estos que además fueron claramente referidos en los mismos términos por parte de los testigos WILMER JAVIER SAMBONI ZÚÑIGA y DERLY MARICELA BUITRÓN MOSCOSA.

2. **DAÑO A LA SALUD.**

Al respecto es preciso indicar que es procedente que se reconozca por parte del Despacho, en favor de la señora MARÍA ELSA MUÑOZ la suma de dinero solicitada en el petitum de la demanda por concepto de este perjuicio, debido a que al interior del plenario quedo plenamente acreditado que las misma sufrió diversas afectaciones a la salud e integridad psicofísica con ocasión del accidente de tránsito del que se vio victima el día 18 de julio de 2019, concretándose estas, entre otras cosas a: Trauma en cabeza y cefalea postraumática, dolor en región temporal izquierda, trauma facial, dolor y edema a nivel de la articulación temporomandibular izquierda, contusión de la región lumbosacra y de la pelvis, dolor crónico, dorsalgia, hipoacusia neurosensorial, todo lo cual requirió de diversas atenciones médicas. Aspectos y eventualidades todas estas que se encuentran plenamente acreditadas al interior del plenario con la historia clínica obrante a folios 114 a 153 del archivo digital denominado "*01 demanda y anexos*" y con el testimonio de los señores WILMER JAVIER SAMBONI

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

ZÚÑIGA y DERLY MARICELA BUITRÓN MOSCOSA rendido en audiencia de fecha de 05 de junio de 2025 (**MINUTO 1:55:02 Y 2:11:27).**

3. **PERDIDA DE LA OPORTUNIDAD.**

Al respecto es preciso indicar que es procedente que se reconozca por parte del Despacho, en favor de la señora MARÍA ELSA MUÑOZ la suma de dinero solicitada en el petitum de la demanda por concepto de este perjuicio, debido a que al interior del plenario quedo plenamente acreditado que la misma perdió la oportunidad de preservar la salud e integridad psicofísica que ostentaba de manera previa a la ocurrencia del siniestro del que se vio víctima el cual sobrevino al mal estado de la vía, ello como quiera que la misma padeció según se acredito al interior del plenario con la historia clínica obrante a folios 114 a 153 del archivo digital denominado "*01 demanda y anexos*: trauma en cabeza y cefalea postraumática, trauma cerrado de tórax y de abdomen, herida en brazo izquierdo, entre otros, los cuales dieron lugar a que fuese atendida por urgencias en el nivel uno, Punto de atención Bolívar de la Empresa Social del Estado, Suroccidente ESE., donde se llevó a cabo sutura con tres puntos de herida en codo izquierdo, posterior a lo cual y por dolor torácico y dolor abdominal fue remitida en la misma fecha a la Clínica Santa Gracia, Dumian Medical S.A.S. donde permaneció hospitalizada por alrededor de dos días inicialmente.

Ahora bien, de manera posterior a ello, la misma se vio obligada a asistir a continuas y reiteradas citas y controles por la especialidad de ortopedia y traumatología y por medicina del dolor y cuidados paliativos en la Clínica Santa Gracia, en atención a su critico estado de salud derivado de la eventualidad acaecida el día 18 de julio de 2019, concretamente:

1. La llevada a cabo el día 06 de agosto de 2019, donde fue atendida por parte del ortopedista y traumatólogo, Dr. Jonathan Males Hoyos, quien al realizar examen físico evidencio "*DOLOR A LA PALPACIÓN DE REGIÓN PARAVERTEBRAL LUMBAR BILATERAL"* por lo que estableció como diagnostico "*LUMBAGO NO ESPECIFICADO*" y le prescribió como plan de manejo "METOCARBAMOL, *RX DE COLUMNA LUMBAR, RX DE PELVIS, CONTROL CON RESULTADOS y CONTROL DEL DOLOR"*
2. La realizada el día 03 de septiembre de 2019, donde fue atendida por parte del ortopedista y traumatólogo, Dr. ALEXANDER GAMBA, quien evidencia al examen físico *"dolor a la palpación dorso lumbar, dolor costal, movilidad de caderas sin alteración, neurovasculares sin déficit"* por lo que establece como diagnostico "*CONTUSIÓN DE LA REGIÓN LUMBOSACRA Y DE LA PELVIS",* y en virtud de ello, le ordeno: "*15 sesiones, terapia sedativa en región dorso lumbar, 15 sesiones, terapia sedativa en caderas"* y control en un mes.
3. La llevada a cabo el día 15 de noviembre de 2019, donde fue atendida por parte del Ortopedista y Traumatólogo, Dr. ALEXANDER GAMBA, quien evidencia al examen físico: "*dolor leve a la palpación dorso lumbar no dolor en hombros, movilidad de hombros completa, flexión de columna adecuada"* por lo que establece como diagnostico "*DOLOR EN LA COLUMNA DORSAL",* y en virtud de ello, le ordeno: "*15 sesiones, terapia sedativa dorso lumbar, consulta por especialidad en dolor y cuidados paliativos"* y control en dos mes
4. La realizada el día 11 de diciembre de 2019, cuando asistió a cita por primera vez con medicina del dolor y cuidados paliativos, siendo atendida por parte del Dr. FARIDT HERNAN CRIOLLO MUÑOZ, quien al llevar a cabo examen físico evidencio ***"DOLOR SEVERO A LA PALPACIÓN PARAVERTEBRAL DORSAL BILATERAL"*** por lo que estableció como diagnósticos " *OTRO DOLOR CRÓNICO Y DORSALGIA NO ESPECIFICADA"* en virtud de lo cual le prescribió "*1- PROGRAMACIÓN*

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

PRIORITARIA PARA BLOQUEO SIMPÁTICO RECTOR DE LA ESPINA DERECHO GUIADO POR ECOGRAFÍA (DOL015-53114-52101)+ BLOQUEO SIMPÁTICO DORSAL ERECTOR DE LA ESPINA IZQUIERDO (DOL01553114-52101) A REALIZADO POR ALGESIOLOGO EN QUIRÓFANO. 2- ACETAMINOFÉN 325 MG/ CODEÍNA 15 MG, UNA TAB. VÍA ORAL CADA 12 HORAS POR 30 DÍAS 3- CICLOBENZAPRINA TAB. 10 MG, UNA TAB VÍA ORAL CADA 24 HORAS POR 30 DÍAS. 4- CITA DE CONTROL POR ALGESIOLOGIA EN 30 DIA.

5. La llevada a cabo l día 17 de enero de 2020, cuando fue atendida por parte del ortopedista y traumatólogo ALEXANDER GAMBA, quien al examen físico evidencio "*dolor a la palpación de región dorsal, limitación para la flexión de columna, hombro izq con movilidad completa, neer neg, hawkins neg"* por lo que en atención a ello, se estableció como diagnóstico "*DORSALGIA NO ESPECIFICADA*" y le prescribió consulta con fisioterapia para *: "10 sesiones, movilidad más terapia sedativa en hombro y codo izq.; 15 sesiones, terapia sedativa dorso lumbar"* y control en dos meses por su especialidad.
6. La realizada el día 09 de febrero de 2020, donde se llevó a cabo procedimiento quirúrgico consistente en *"BLOQUEO SIMPÁTICO RECTOR DE LA ESPINA DERECHO GUIADO POR ECOGRAFÍA + BLOQUEO SIMPÁTICO DORSAL ERECTOR DE LA ESPINA IZQUIERDO GUIADO POR ECOGRAFÍA"* tal como había sido prescrito, sin complicaciones

Aunado a lo ante dicho la señora María Elsa Muñoz con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el día 18 de julio de 2019, sufrió disminución de la agudeza auditiva, por lo que se vio en la obligación de asistir a diversas citas y controles por otorrinolaringología, concretamente con el Dr. FRANCISCO EDUARDO MOSQUERA, en la Clínica Santa Gracia así:

1. La llevada a cabo el día 03 de septiembre de 2019, para cuando presentaba *"hipoacusia izquierda posterior al accidente";* oportunidad está en la que el citado galeno establece como diagnostico *"HIPOACUSIA, NO ESPECIFICADA"* y en atención a ello, le ordena estudios audiológicos
2. La realizada el día 10 de diciembre de 2019, cuando asistió a control con el citado Otorrinolaringólogo y con los resultados de los estudios audiológicos que le fueron ordenados, con base en los cuales el mismo reitero el diagnóstico de *"HIPOACUSIA, NO ESPECIFICADA"* y procedió a ordenarle "*TOMOGRAFÍA COMPUTADA DE OÍDO PEÑASCO Y CONDUCTO AUDITIVO INTERNO"* y control
3. La llevada a cabo el día 07 de enero de 2020, cuando asistió a control con el citado galeno y con los resultados del TAC de oído peñasco y conducto auditivo interno, en el que no se observan fracturas, por lo que, en atención a ello, se estableció como diagnóstico ***"HIPOACUSIA NEUROSENSORIAL, SIN OTRA ESPECIFICACIÓN"*** y procedió a ordenarle "*selección de audífono bilateral"* y control en un año.

4. POR LA AFECTACIÓN RELEVANTE A BIENES O DERECHOS CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONALMENTE PROTEGIDOS.

En virtud de lo acreditado dentro del proceso es procedente que por parte del Despacho se condene a las entidades demandadas a todas y cada de las pretensiones esgrimidas bajo este perjuicio en el petitum de la demanda, en atención a la afectación directa y fehaciente de los derechos convencional, constitucional y legalmente protegidos de la señora MARÍA ELSA

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

MUÑOZ a la SALUD, INTEGRIDAD PERSONAL y LA VIDA DIGNA, ello como quiera que la misma sufre incluso hasta la fecha diversas afectaciones a su salud e integridad psicofísica, entre ellas ostensible dolor, diminución de la agudeza visual, disminución de la capacidad auditiva, entre otros, todo ello con ocasión del accidente de tránsito del que se vio victima el día 18 de julio de 2019 el cual tuvo lugar a raíz del negligente, irregular y omisivo actuar desplegado por parte de las entidades demandadas, ello como quiera que en primer lugar, por parte del Instituto Nacional de Vías – INVIAS-, se omitió llevar a cabo el mantenimiento rutinario y periódico, realizando la corrección, adecuación, reparación, el parcheo y/o similares de la vía identificada con el código: 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", específicamente respecto del hundimiento, fisuras abiertas, fisuras en media luna, perdida de las capas de la estructura, bache y demás deformidades que presentaba la misma en el tramo comprendido entre el PR 1+310 a 1+340, los cuales desencadenaron la ocurrencia del siniestro acaecido el día 18 de julio de 2019, por su puesto acompasados con la omisión de la referida entidad de realizar la señalización tanto vertical como horizontal de la vía y de los defectos e irregularidades antes expuestos y demás relacionados en el aludido sector como lo indican los manuales de señalización del Ministerio de Transporte, para efectos de evitar o disminuir los riesgos de accidentalidad, de lesiones y muertes de las personas en sus desplazamientos en esta sección vial, como sucedió en el asunto sub judice, pese a ser estas sus obligaciones; De igual forma por cuanto por parte del Ministerio de Transporte, se omitió el cumplimiento de la obligación de orientar, coordinar y controlar al Instituto Nacional de Vías- INVIAS como se lo exigía la ley al ser este un establecimiento público descentralizado del orden nacional adscrito al mismo, lo cual condujo a que NO constara y asegurara que el mismo cumpliera con sus actividades y funciones, con lo que posibilito el ante dicho actuar de este último y aunado a ello, en razón de que el mismo y la Agencia Nacional de Seguridad Vial omitieron planificar, articular y gestionar la seguridad vial para prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos, entre otras por la vía identificada con el código: 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa*", pese a ser estas sus obligaciones, como sucedió en el caso en concreto.

5. **LUCRO CESANTE:**

De conformidad con lo acreditado al interior del proceso, es procedente que por parte del Despacho se proceda a reconocer en favor de la señora MARÍA ELSA MUÑOZ, la suma dineraria solicitada por este concepto en el petitum de la demanda, atendiendo para ello los criterios expuestos en la misma, en tanto que este perjuicio representa los ingresos dejados de percibir por parte de la misma dado que con ocasión del siniestro acaecido el día 18 de julio de 2019, la misma no pudo continuar desempeñándose en las labores comerciales que antes desarrollaba y raíz de las cuales devengaba de manera mensual la suma aproximada de OCHOCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS ($ 850.000) M/CTE., para la fecha de los hechos, ello según se acredito plenamente al interior del plenario con el testimonio de los señores WILMER JAVIER SAMBONI ZÚÑIGA y DERLY MARICELA BUITRÓN MOSCOSA rendido en audiencia de fecha de 05 de junio de 2025 (**MINUTO 1:55:02, 2:01:37, 2:11:27, 2:12:34)**

VIII. **P E T I C I O N E S**

Por las anteriores consideraciones, solicito a usted como titular de este despacho judicial y como director de este proceso ventilado a través del medio de control de reparación directa y conforme al principio de inmediación:

1. ACCEDER A LAS PRETENSIONES planteadas en la demanda, DECLARANDO ADMINISTRATIVA Y PATRIMONIALMENTE RESPONSABLE a las entidades demandadas y

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com

llamadas en garantía por las diversas afectaciones a la salud e integridad psicofísica que sufrió la señora MARÍA ELSA MUÑOZ con ocasión del siniestro vial del cual se vio victima el día 18 de julio de 2019, ello como quiera que tales eventualidades sobrevinieron a raíz de que el vehículo de servicio público de placas TKK 602 en el que se desplazaba como pasajero a la altura del kilómetro 1+380 metros de la vía identificada con el código 1203, denominada "*La Lupa-Bolívar-Santiago-Santa Rosa"* se precipitó al abismo, debido al mal estado de la vía y a la ausencia de señalización de tales defecto como quedó expuesto en precedencia y por los consecuentes perjuicios tanto materiales, como inmateriales derivados de ello y sufridos por parte de todos y cada uno de los demandantes, ello de conformidad con las ante dichas consideraciones y conclusiones que se desprenden del material probatorio obrante al interior del plenario.

2. DECLARAR **NO PROBADAS** las **EXCEPCIONES DE MÉRITO** propuestas por parte de las entidades demandadas y de las llamadas en garantía en aplicación de las pautas legales y los criterios jurisprudenciales aplicables para este tipo de asuntos, y por aparecer demostrados todos y cada uno de los elementos que configuran la responsabilidad patrimonial de las mismas en los términos reseñados a lo largo de la presente argumentación.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 6 de la ley 2213 de 2022 y lo reglado numeral 8 del artículo 162 de la ley 1437 de 2011, adicionado por el artículo 35 de la ley 2080 de 25 de enero de 2021, de manera simultánea a la radicación de este libelo ante el Despacho, se comunica del mismo a los demandados, llamados en garantía y al Ministerio Publico, a saber: NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE, AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS-INVIAS, MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., al MINISTERIO PUBLICO, Doctor IVAN ANDRÉS LIEVANO PAJOY a través de sus correos electrónicos a saber: notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co; jdorado@mintransporte.gov.co; aangel@mintransporte.gov.co, notificacionesjuridicas@ansv.gov.co; javier.carpio@ansv.gov.co. njudiciales@invias.gov.co, cmamian@invias.gov.co, njudiciales@mapfre.com.co, notificaciones@gha.com.co, ialievano@procuraduria.gov.co, respectivamente. De los mismos también se corre traslado a la entidad vinculada AGENCIA NACIONAL DE DEFENSA JURÍDICA DEL ESTADO, a través de su correo electrónico: notificacionesjudiciales@defensajuridica.gov.co; Lo antes indicado para efectos de que se dé por acreditado el requisito exigido en la ante dicha norma.

Suscribo con mi más alta consideración.

CÉSAR NICOLÁS IMBACHI PEREZ
C.C. No. 1.061.782.053 expedida en Popayán Cauca
T.P. No. 313.602 del C.S.J.

Scanned with CamScanner

Calle 4 No. 4-18 Interior 101 Edif. ALTOZANO - Centro Histórico - Cel. 3137335594 – 3122582680 Popayán – Cauca
Email: luderguzman96@hotmail.com y nico_1.140@hotmail.com