

REPÚBLICA DE COLOMBIA



JUZGADO SEGUNDO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO  
DE GUADALAJARA DE BUGA (V.)

Guadalajara de Buga (V.), veintiuno (21) de marzo de dos mil veinticinco (2025).

**Sentencia**

**PROCESO No.**

76-111-33-33-002-[2020-00203](#)-00

**ACCIONANTE:**

CLAUDIA PATRICIA PEÑARANDA Y OTROS

[gerardopz302@gmail.com](mailto:gerardopz302@gmail.com)

[olgavivianasr@hotmail.com](mailto:olgavivianasr@hotmail.com)

**ACCIONADO:**

NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE

[dtvalle@mintransporte.gov.co](mailto:dtvalle@mintransporte.gov.co)

[notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co](mailto:notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co)

[cmansilla@mintransporte.gov.co](mailto:cmansilla@mintransporte.gov.co)

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVIAS)

[njudiciales@invias.gov.co](mailto:njudiciales@invias.gov.co)

[fvalencia@invias.gov.co](mailto:fvalencia@invias.gov.co)

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)

[buzonjudicial@ani.gov.co](mailto:buzonjudicial@ani.gov.co)

[svega@ani.gov.co](mailto:svega@ani.gov.co)

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA (PISA S.A.)

[gerencia@impactoabogados.co](mailto:gerencia@impactoabogados.co)

[joseamoralesabogados@gmail.com](mailto:joseamoralesabogados@gmail.com)

SEGUROS ALFA S.A.

[notificaciones@velezgutierrez.com](mailto:notificaciones@velezgutierrez.com)

[mzuluaga@velezgutierrez.com](mailto:mzuluaga@velezgutierrez.com)

[ngutierrez@velezgutierrez.com](mailto:ngutierrez@velezgutierrez.com)

[servicioalcliente@segurosalfa.com.co](mailto:servicioalcliente@segurosalfa.com.co)

MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.

[notificaciones@gha.com.co](mailto:notificaciones@gha.com.co)

[njudiciales@mapfre.com.co](mailto:njudiciales@mapfre.com.co)

[jbobadilla@gha.com.co](mailto:jbobadilla@gha.com.co)

AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.

[notificacionesjudiciales@axacolpatria.co](mailto:notificacionesjudiciales@axacolpatria.co)

[joserios@ilexgrupoconsultor.com](mailto:joserios@ilexgrupoconsultor.com)

[saramsaavedra@gmail.com](mailto:saramsaavedra@gmail.com)

LA PREVISORA COMPAÑÍA DE SEGUROS S.A.

[notificacionesjudiciales@previsora.gov.co](mailto:notificacionesjudiciales@previsora.gov.co)

[luiseduardo@ospinazamora.com](mailto:luiseduardo@ospinazamora.com)

[gestionjudicial@ospinazamora.com](mailto:gestionjudicial@ospinazamora.com)

**MEDIO DE CONTROL:**

REPARACIÓN DIRECTA

Se decide en la presente Sentencia, la demanda interpuesta por los señores Claudia Patricia Peñaranda en nombre propio y representación de su hijo menor de edad Juan José Castillo Peñaranda, Jesús Erfilio Castillo, Diana Carolina Castillo Peñaranda y Consuelo Peñaranda Gardezabal, a través del medio de control de reparación directa, en contra de la Nación – Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de

Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Proyectos de Infraestructura Pisa S.A., en el cual se llamó en garantía a Seguros Alfa S.A., MAPFRE Seguros Generales de Colombia S.A., Axa Colpatría Seguros S.A. y La Previsora Compañía de Seguros S.A.

## **ANTECEDENTES**

### **Pretensiones**

- 1.- Se declare administrativamente responsables a las entidades demandadas Nación – Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías (INVIAS), Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y Proyectos de Infraestructura S.A. PISA, por todos los perjuicios materiales y morales causados a los demandantes con ocasión de las lesiones padecidas por la señora Claudia Patricia Peñaranda, en el accidente de tránsito acaecido el 31 de mayo de 2018 en la vía Buga – Tuluá – La Paila – La Victoria código 2505 a la altura del kilómetro 99 más 340 metros.
- 2.- Que como consecuencia de lo anterior, se condene a las entidades demandadas a pagar a los demandantes todos los perjuicios patrimoniales y morales señalados en la demanda.
- 3.- Que la condena se indexe a la fecha de la sentencia, de conformidad con la variación del IPC, y que devenguen intereses moratorios desde la ejecutoria de la sentencia hasta que efectúe el pago.

## **HECHOS**

- 1.- Se refiere en la demanda, que el 31 de mayo de 2018 en la vía Buga – Tuluá – La Paila – La Victoria Código 2505, a la altura del kilómetro 99 más 340 metros, la señora Claudia Patricia Peñaranda sufrió accidente de tránsito ocasionado por un obstáculo en la vía y su falta de señalización, cuando conducía la motocicleta de su propiedad marca KYMCO modelo 2017.
- 2.- Una vez ocurrido el accidente fue trasladada a la clínica Dumian Medical de la ciudad de Tuluá, donde se le diagnosticaron múltiples traumas en virtud de lo cual ha tenido incapacidades consecutivas.

## **CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA**

**Parte demandada INVIAS** (archivo [24ContestacionINVIAS.pdf](#) del expediente electrónico)

Contestó la demanda dentro del término para ello dispuesto, oponiéndose a las pretensiones de la demanda, argumentando que el presente asunto no puede ser fallado bajo el régimen de responsabilidad presunta sino por el de falla probada, comoquiera que la señora Claudia Patricia Peñaranda al momento

de ocurrir el accidente participaba de una actividad peligrosa que imponía diligencia, pericia y cuidado, buen mantenimiento del vehículo en que se movilizaba y cumplimiento de las normas de tránsito.

Adujo además, que no existe relación de causalidad directa, inmediata y exclusiva entre el hecho y el daño que sea imputable al INVIAS, por cuanto la evidencia allegada con la demanda carece de poder de convicción y por tanto resulta insuficiente para enrostrar la responsabilidad administrativa y patrimonial a la entidad por los presuntos daños sufridos por los demandantes.

Refirió además, que la entidad desconoce las reales circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el accidente, lo que da cuenta conforme a la prueba documental, que todo ocurrió por culpa exclusiva de la víctima.

Propuso las excepciones que denominó: falta de legitimación en la causa por pasiva; incumplimiento del actor de su carga probatoria; inexistencia de responsabilidad por carencia de nexo causal; y compensación del culpas.

De otro lado, llamó en garantía a MAPFRE Seguros Generales de Colombia S.A.

**Parte demandada Ministerio de Transporte** (archivo [25ContestacionMTTransporte](#) del expediente electrónico)

Contestó dentro del término para ello dispuesto, manifestado oposición a la totalidad de las pretensiones de la demanda por carecer de fundamento legal y fáctico, toda vez que no se logra demostrar que se haya generado omisión y/o actuación de conformidad con sus obligaciones funcionales, legales y reglamentarias que constituya causa eficiente y/o determinante del hecho y del daño, y porque se configura falta de legitimación en la causa por pasiva de la entidad, por no ser la autoridad competente para ser vinculada al presente proceso por carencia de competencia funcional y por ende de responsabilidad alguna en el accidente relacionado en los hechos de la demanda, máxime cuando dicha vía está a cargo funcionalmente de autoridad administrativa distinta a la cartera ministerial, que goza de autonomía administrativa, presupuesta y de representación.

Refirió además, que no se encuentra acreditado ni probado en el expediente la presunta ejecución de actividad u omisión alguna de la entidad, que haya sido la causa eficiente del accidente padecido y que no se logra acreditar a través de ningún medio eficiente que el hecho haya acaecido con las circunstancias de tiempo, modo y lugar esgrimidas en la demanda, y al contrario, se denota una clara configuración de los medios exceptivos de la culpa exclusiva de la víctima.

Propuso las excepciones que denominó: falta de legitimación material y sustantiva en la causa por pasiva; inexistencia de responsabilidad del ente demandado; causal exonerativa de responsabilidad – el hecho y/o culpa exclusiva de la víctima; la actividad de conducción requiere de conocimiento y pericia; e inexistencia de falla alguna imputable al Ministerio de Transporte – inexistencia de nexo causal respecto del hecho y el presunto daño causado.

**Parte demandada Proyectos de Infraestructura PISA S.A.** (archivo [26ContestacionPISA.pdf](#) del expediente electrónico)

Contestó la demanda dentro del término para ello dispuesto, refiriéndose al contrato de concesión 001 de 1993, suscrito con el departamento del Valle del Cauca para la construcción, conservación, mantenimiento y operación de la segunda calzada de la vía Buga – Tuluá – La Paila – La Victoria, y la rehabilitación, mantenimiento, conservación y operación de la calzada existente, y señalando que la entidad cumple y ha cumplido con las obligaciones de construcción, mantenimiento y operación derivadas del aludido contrato de concesión en toda la extensión del corredor vial a su cargo, incluida la señalización.

Arguyó además, que para el día y hora de los hechos, el estado de la vía era bueno, sin obstáculos, el tiempo seco y normal, y dada la hora (04:30 p.m.) existía suficiente visibilidad para prestar atención a la carretera. Sumado a ello, la señalización era adecuada, incluida la de puente angosto, en razón de lo cual las condiciones de la vía no tuvieron nexo alguno con la producción del accidente. Máxime cuando metros antes del ingreso al puente se encontraba señal de tránsito que indicaba a los conductores la existencia de un puente angosto y el ancho de los carriles no tiene reducción alguna y conservan el mismo ancho que corresponde a toda la vía.

Propuso como excepción la que denominó culpa exclusiva de la víctima directa.

Llamó en garantía a Seguros Alfa S.A.

**Parte demandada Agencia Nacional de Infraestructura** (archivo [28ContestacionANI](#) del expediente electrónico)

Contestó dentro del término para ello dispuesto, oponiéndose a la prosperidad de todas las pretensiones de la demanda por considerar que carecen de fundamento jurídico, fáctico y probatorio, que permita concluir que en el presente asunto la entidad ha causado algún perjuicio de los alegados, comoquiera que los perjuicios mencionados por la parte actora no son responsabilidad de la ANI, por cuanto los mismos no corresponden a actuaciones desarrolladas u omitidas por la misma.

Propuso como excepción la que denominó falta de legitimación en la causa por pasiva.

**Llamada en garantía Seguros Alfa S.A.** (archivo [012ContestacionLLamamiento.pdf](#) del expediente electrónico)

Contestó la demanda dentro del término para ello dispuesto, oponiéndose a las pretensiones de la demanda, comoquiera que las mismas carecen de fundamento fáctico y jurídico para ser reconocidas.

Expresó además, que en el caso bajo estudio, de conformidad con el relato de hechos efectuado por la parte actora y las pruebas aportadas por la misma, es necesario concluir que los elementos constitutivos de la responsabilidad civil extracontractual están lejos de ser demostrador toda vez que no hay evidencia suficiente ni sólida, que justifique las pretensiones incoadas, ya que no se evidencia en el plenario prueba alguna que permita concluir con certeza la ocurrencia del accidente, ni que el mismo haya tenido lugar como consecuencia de la existencia de una falla de señalización, iluminación o una falla en el diseño de las vías, en razón de lo cual no hay posibilidad de inferir que el accidente descrito se haya derivado de la inobservancia de una obligación jurídica radicada en cabeza de Proyectos de Infraestructura Pisa S.A.

Propuso las excepciones que denominó: coadyuvancia frente a los medios exceptivos propuestos por Proyectos de Infraestructura S.A. (PISA); no está demostrada dentro del proceso la ocurrencia del accidente en el que los demandantes fundan su acción, ni las condiciones de tiempo, modo y lugar en las que el mismo pudo haber ocurrido; inexistencia de los elementos constitutivos de la responsabilidad en cabeza de Proyectos de Infraestructura S.A. – PISA; ausencia de prueba del nexo causal entre la actividad desplegada por las demandadas y el daño alegado; ruptura del nexo causal por hecho exclusivo y determinante de la víctima; improcedencia de la obligación solidaria en punto tocante al resarcimiento de perjuicios reclamados – eventual multiplicidad o concurrencia de causas en la producción del daño; e inexistencia y/o sobreestimación de los perjuicios cuya indemnización reclama la parte actora.

Frente al llamamiento, adujo que ante la evidente ausencia de responsabilidad en cabeza de Proyectos de Infraestructura S.A. (PISA), por sustracción de materia no puede atribuirse responsabilidad en contra de la aseguradora.

Como excepciones frente al llamamiento en garantía propuso las que denominó: no se configuró siniestro alguno que tuviese la virtualidad de afectar la póliza No. 284001; la cobertura de la póliza no operó por cuanto se configuró una exclusión expresa a su amparo; la póliza No. 284001 únicamente está llamada a cubrir la responsabilidad civil extracontractual del asegurado; la cobertura de la póliza se encuentra limitada a lo estrictamente convenido en su clausulado; debe respetarse la suma asegurada como límite máximo de indemnización; existencia de deducible; disminución de la suma asegurada por pago de

indemnizaciones con cargo a la póliza No. 284001; y prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro.

**Llamada en garantía MAPFRE Seguros Generales de Colombia S.A.** (archivo [013ContestacionMapfre.pdf](#) del expediente electrónico)

Manifestó su oposición a las pretensiones de la demanda, argumentando que carecen de fundamentos fácticos y jurídicos que hagan viable su prosperidad.

Señaló también, que en el caso concreto el INVIAS no tenía a su cargo el mantenimiento, conservación ni la administración de la vía; así como que la señora Claudia Patricia Peñaranda se encontraba en el ejercicio de una actividad peligrosa y por tanto se presume su culpa, sumado a lo cual se tiene que la parte demandante no ha logrado acreditar los elementos estructurales que permiten que confluya este tipo de declaratoria de responsabilidad.

Propuso como excepciones las que denominó: coadyuvancia de las excepciones que interpuso en Instituto Nacional de Vías – INVIAS frente a la demanda; falta de legitimación en la causa por pasiva respecto del Instituto Nacional de Vías – INVIAS; inexistencia de falla o falta en la prestación del servicio por parte de INVIAS; inexistencia del nexo causal entre el accidente y el actuar del INVIAS; hecho exclusivo de la víctima como eximente de responsabilidad; concurrencia de culpas; improcedencia del reconocimiento del daño emergente; la tasación de los perjuicios extrapatrimoniales – daño moral solicitados por la parte actora es excesiva; improcedencia de reconocimiento del daño a la vida de relación y/o daño fisiológico toda vez que es una categoría de daño superada desde el 2014; y enriquecimiento sin causa.

Frente al llamamiento en garantía, refiere oponerse a la prosperidad de las pretensiones del llamamiento en garantía en la medida que exceda los límites y coberturas acordadas, y/o desconozcan las condiciones particulares y generales de la póliza y las disposiciones que rigen el contrato de seguro; así como también si exceden el ámbito amparado otorgado o no se demuestra la realización del riesgo asegurado o se comprueba una causa de exclusión.

Como excepciones al llamamiento en garantía, propuso las que denominó: congruencia entre la sentencia y lo solicitado en el llamamiento en garantía; no se ha configurado siniestro a la luz de la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 2201217017756, y por tanto no existe obligación indemnizatoria a cargo de MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A.; exclusiones; carácter meramente indemnizatorio que revisten los contratos de seguros; en todo caso, la obligación indemnizatoria de la compañía aseguradora se debe ceñir al porcentaje pactado en el coaseguro; en

cualquier caso, de ninguna forma se podrá exceder el límite del valor asegurado; y en la póliza de responsabilidad civil No. 2201217017756, existe un deducible que encuentra a cargo del asegurado.

Llamó en garantía a Axa Colpatría Seguros S.A. y a La Previsora S.A. Compañía de Seguros.

**Llamada en garantía Axa Colpatría Seguros S.A.** (archivo [011ContestacionLlamamientoGarantiaAxaSeguros.pdf](#) del expediente electrónico)

Contestó dentro del término para ello dispuesto, oponiéndose a la totalidad de las pretensiones contenidas en la demanda por cuanto corresponden a conjeturas y apreciaciones que carecen de respaldo fáctico y jurídico.

Adujo además, que no contando la parte actora con el sustento probatorio, no es posible siquiera pensar en imponer una condena, menos aun cuando no se logra determinar la responsabilidad del INVIAS; sumado a lo cual se tiene que es clara la responsabilidad de la víctima en el evento, quien ejercía una actividad peligrosa. Por lo que no se dan los elementos que estructuran la responsabilidad en cabeza de la entidad asegurada.

Propuso como excepciones las que denominó: falta de legitimación en la causa por pasiva en cabeza del INVIAS; ausencia de nexo causal/inexistencia de responsabilidad en cabeza del demandado; inexistencia de falla del servicio – inexistencia de responsabilidad – inexistencia de nexo causal; inexistencia de la prueba del perjuicio; culpa exclusiva de la víctima; y cobro de lo no debido.

Frente al llamamiento en garantía, solicita que en el momento de entrar a resolver sobre la relación contractual que existe entre el llamante y Axa Colpatría, se circunscriba a los términos, condiciones y exclusiones de la póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual contenida en la póliza líder No. 220127017756 / 8001482211 que se prueben en el proceso, vigentes al momento de producirse el presunto siniestro, y siempre y cuando el asegurado haya cumplido cabalmente sus obligaciones, no haya violado prohibiciones que le imponen el contrato y la ley, y no se encuentre en alguna de las exclusiones previstas en las condiciones generales y particulares del contrato de seguro.

Como excepciones al llamamiento en garantía, propuso las que denominó: falta de amparo; prescripción de la acción derivada del contrato de seguro; inexistencia de la prueba del perjuicio; sujeción a los términos, condiciones, amparos, límites y exclusiones de la póliza líder; inexistencia de solidaridad; y coaseguro pactado – límite participación porcentual.

## **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

**Parte Demandante** (archivo [83AlegatosConclusionDte.pdf](#) del expediente electrónico)

Presentó sus alegatos dentro del término para ello dispuesto y realizó un recuento de los términos en que traba la litis. Así mismo, refirió que el accidente fue causado debido a las fallas en el servicio por cuanto en la vía de ocurrencia del accidente no existían las señalizaciones preventivas, tales como «puente estrecho», «fin de la berma» o «inicio de paso peatonal», ni se encontraba pintado el realce o andén contra el cual chocó la señora Claudia Patricia, ya que después de la barda derecha del puente en el sentido que ocurrió el accidente no tenía ningún tipo de señalización.

Finalizó su argumentación aduciendo que se encuentra plenamente configurada y acreditada la responsabilidad patrimonial de las entidades demandadas en los hechos ocurridos el 31 de mayo de 2018, y los daños causados a cada uno de los demandantes. En razón de ello, solicita que se acceda a las pretensiones de la demanda y que se nieguen las excepciones formuladas por las entidades demandadas.

**Parte demandada Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)** (archivo [75AlegatosConclusionANI.pdf](#) del expediente electrónico)

Presentó sus alegatos dentro del término para ello dispuesto, señalando que surtido el debate probatorio, se tiene claro que la vía sobre la cual ocurrió el accidente de marras, corresponde a una vía concesionada, por lo que no está a cargo de la ANI obligación alguna de vigilancia o control respecto de actuaciones de los contratistas encargados de la construcción, mantenimiento o administración de la vía, por lo que se configura la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva.

**Parte demandada Ministerio de Transporte** (archivo [039AlegatosConclusionMapfre](#) del expediente electrónico)

Presentó los alegatos de conclusión dentro del término para ello dispuesto, reiteró los argumentos expuestos en la contestación de la demanda, y señaló que el Ministerio de Transporte no es el encargado de la construcción, conservación y mantenimiento de las vías nacionales no concesionadas (incluida la demarcación y señalización vial), no es la encargada de las vías concesionadas en ningún aspecto técnico o contractual, tampoco es el competente de las vías a cargo de jurisdicción territorial, llámese departamental o municipal; en razón de lo cual se debe declarar la falta de legitimación en la causa por pasiva de la entidad.

**Parte demandada Instituto Nacional de Vías – INVIAS** (archivo [85AlegatosConclusionInvias.pdf](#) del expediente electrónico)

Presentó los alegatos de conclusión dentro del término para ello dispuesto, reiterando las razones de la defensa que fueron aducidas en la demanda y expresando que el INVIAS no es la entidad llamada a responder por las pretensiones de la parte demandante, ya que al momento del hecho dañoso no tenía injerencia directa o indirecta en la administración ni en el mantenimiento del tramo de la carretera en el que ocurrió el siniestro.

Señaló también que en el asunto bajo estudio no está probada la falla alegada, ya que no existe medio de prueba que tenga la suficiencia para demostrar que el daño alegado sea producto de la falta de cumplimiento de funciones y objetivos que recaen en cabeza de los entes demandados, máxime cuando quedó acreditada la culpa exclusiva de la víctima.

**Parte demandada Instituto Proyectos de Infraestructura PISA S.A.** (archivo [78AlegatosConclusionPisa.pdf](#) del expediente electrónico)

Presentó sus alegaciones finales dentro del término para ello dispuesto, refiriendo que ni existió, ni la demandante logró demostrar la presencia del presunto obstáculo que haya contribuido al accidente sufrido, pues las pruebas documentales aportadas dan cuenta de que no existió obstáculo en el carril por donde transitaba la demandante. Adujo además, que el accidente ocurrió exclusivamente por la conducta asumida por la motociclista, en razón de lo cual debe asumir las consecuencias de sus actos.

**Llamado en garantía MAPFRE Seguros Generales de Colombia S.A.** (archivo [80AlegatosConclusionMapfreSeguros.pdf](#) del expediente electrónico)

Presentó sus alegatos dentro del término para ello dispuesto, y reiteró los argumentos expuestos en el escrito de contestación de la demanda y del llamamiento, señalando que es manifiesta la falta de legitimación en la causa por pasiva del INVIAS por cuanto el espacio público comprendido por la vía en la que ocurrió el accidente del asunto no es del resorte de las obligaciones de la entidad.

Refirió además, que en el presente caso se presentó la culpa exclusiva de la víctima como causal de exoneración de responsabilidad, ya que de conformidad con las pruebas que obran en el expediente, la causa efectiva del accidente de tránsito fue la conducta de la señora Claudia Patricia Peñaranda, consistente en el uso inadecuado de la berma.

**Llamado en garantía Seguros Alfa S.A.** (archivo [81AlegatosConclusionSegurosAlfa.pdf](#) del expediente electrónico)

Presentó sus alegatos dentro del término para ello dispuesto, reiteró las excepciones propuestas, y adujo que no se probó que existiera un obstáculo en la vía, así como tampoco que hubiera incumplimiento de

las obligaciones en cabeza de Proyectos de Infraestructura S.A. PISA, en razón de lo cual solicita que se denieguen las pretensiones de la demanda.

**Llamado en garantía La Previsora S.A. Compañía de Seguros** (archivo [82AlegatosConclusionPrevisora.pdf](#) del expediente electrónico)

Presentó sus alegatos dentro del término para ello dispuesto, señaló que con los elementos materiales de prueba y evidencia física que se aportaron no pudieron demostrar la posible causa eficiente del accidente o por lo menos que haya sido provocado por el INVIAS. Expresó además, que las entidades demandadas actuaron con diligencia, cuidado y respeto por los protocolos de conducción y desplazamiento sobre las vías nacionales, bajo las consideraciones de la ley o normas de circulación y tránsito, y que los demandantes no demostraron la falla en el servicio de la entidad demandada.

**Llamado en garantía Axa Colpatria Seguros S.A.** (archivo [84AlegatosConclusionAxaSeguros.pdf](#) del expediente electrónico)

Presentó sus alegatos dentro del término para ello dispuesto, y adujo que no se probó el nexo causal existente entre el daño alegado objeto de litigio y la falla en el servicio. Dijo además, que quedó demostrado que no hubo falla alguna en el estado de la vía que pudiera generar el daño, por lo que fue la propia imprudencia de la señora Claudia Patricia Peñara

**Ministerio Público**

Según lo señalado en la [constancia secretarial](#) del 18 de septiembre de 2024, guardaron silencio.

**CONSIDERACIONES**

Vistos los antecedentes del caso, procede el Juzgado a emitir la sentencia que en Derecho corresponda, teniendo en cuenta para ello el siguiente,

**PROBLEMA JURÍDICO**

El problema jurídico se contrae en establecer, como primera medida, el régimen de responsabilidad del Estado aplicable al caso particular.

Igualmente se analizará, si la Nación – Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de infraestructura (ANI) y la sociedad Proyectos de Infraestructura Pisa S.A., son administrativa y extracontractualmente responsables por los perjuicios materiales y morales causados

presuntamente a los demandantes, con ocasión del supuesto accidente de tránsito ocurrido el 31 de mayo de 2018 cuando la señora Claudia Patricia Peñaranda se desplazaba en su motocicleta por la vía Buga – Tuluá – La Paila – La Victoria a la altura del kilómetro 99 más 340 metros.

De la misma manera, se analizará la falta de legitimación en la causa por pasiva de la Nación – Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (Invías), así como de las llamadas en garantía Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A. y AXA Colpatría Seguros S.A.

Así mismo, se analizará la prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro, propuesta por las llamadas en garantía Seguros Alfa S.A., AXA Colpatría Seguros S.A. y La Previsora Compañía de Seguros S.A.

De ser necesario, se analizará si las aseguradoras llamadas en garantía deben responder por las actuaciones desplegadas por sus llamantes, evento en el cual se determinará cuál es el monto asegurado conforme a las respectivas Pólizas, las deducciones y los siniestros asegurados.

### **Régimen de responsabilidad del Estado**

La responsabilidad del Estado en Colombia, tuvo sus inicios en providencia de la Corte Suprema de Justicia del año 1896, en donde se determinó que todas las naciones deben protección a sus habitantes, nacionales y extranjeros, y si bien es cierto que un Estado, como persona jurídica, no es susceptible de responsabilidad penal, sí está obligado a las reparaciones civiles por los daños que resultan por un perjuicio imputable a sus funcionarios públicos.

El Constituyente de 1991 se encargó de integrar este aspecto de responsabilidad estatal, en el artículo 90 de la Constitución, de la siguiente manera:

*«Artículo 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.*

*En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste».*

El Consejo de Estado sobre este tópico ha dicho:

*«Con la Carta Política de 1991 se produjo la “constitucionalización” de la responsabilidad del Estado y se erigió como garantía de los derechos e intereses de los administrados y de su patrimonio, sin distinguir su condición, situación e interés. De esta forma se reivindica el*

*sustento doctrinal según el cual la “acción administrativa se ejerce en interés de todos: si los daños que resultan de ella, para algunos, no fuesen reparados, éstos serían sacrificados por la colectividad, sin que nada pueda justificar tal discriminación; la indemnización restablece el equilibrio roto en detrimento de ellos”.*

(...)

*Según lo prescrito en el artículo 90 de la Constitución Política, la cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado, y la imputación del mismo a la administración pública tanto por la acción, como por la omisión de un deber normativo».<sup>1</sup>*

### **Jurisprudencia del Consejo de Estado frente a los daños causados por la falta de mantenimiento y señalización de las vías**

A partir de lo señalado, se explica entonces que en este tipo de casos donde se discute la omisión de mantenimiento y señalización en las vías, el Tribunal de Cierre de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa ha analizado casos similares, a la luz del régimen subjetivo de responsabilidad, bajo el título de imputación de falla probada del servicio, veamos:

*«De acuerdo con las declaraciones rendidas en el proceso y las distintas pruebas documentales aportadas al mismo -informe del accidente de tránsito-, es preciso concluir que, sumado al deterioro y mal estado de la vía, la zona del accidente no contaba con señalización alguna que advirtiera la existencia de los huecos, situación que imposibilitó a la víctima cerciorarse de su existencia y, por tanto, evitar el peligro que significaban. De esta forma, considera la Sala que el INVIAS incumplió su deber de velar por el mantenimiento y señalización de la carretera en que ocurrió el accidente, pues, sumado al deterioro de la misma, no ubicó las señales necesarias para prevenir a los usuarios y transeúntes sobre la existencia de los huecos en la vía. Esto se afirma en razón a que el INVIAS no instaló la cantidad mínima de señales temporales requeridas tratándose de la aproximación a obstáculos y/o peligros sobre la vía -que en el caso concreto lo constituyen los huecos-, obligación impuesta por las Resoluciones No. 001937 de marzo 30 de 1994 y 5246 de julio 2 de 1985, a través de las cuales se expidió el Manual sobre dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras, proferidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte. En el caso concreto está acreditado que, pese a la existencia de huecos en la vía –en términos técnicos, “depresiones”-, en la zona del accidente no se encontraba instalada ninguna de estas señales que advirtieran su presencia. Por tanto, se encuentra que, sumado al incumplimiento de*

---

<sup>1</sup> Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. C.P. Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa. Bogotá, 26 de febrero de 2015. Radicación: 68001-23-15-000-1999-02617-01.

*la obligación de mantenimiento de la carretera, se configuró **la falla del servicio** consistente en la falta de señalización de los huecos presentes en la carretera que significaban peligro para los usuarios y transeúntes, pues de cumplirse con este requerimiento, la señora Ruiz Valencia hubiera advertido y, eventualmente, evitado el accidente».<sup>2</sup> (Negrilla fuera del texto original)*

Nótese como entonces, en este tipo de casos el análisis de responsabilidad del Estado debe hacer bajo el régimen subjetivo y mediante el título de imputación de falla probada del servicio, en el cual es indispensable demostrar el daño antijurídico, la falla en el servicio, esto es, el desconocimiento de los deberes de la administración consistentes en la obligación de implementar las señales preventivas, vigilar la realización de las obras públicas, controlar el tránsito en calles y carreteras y prevenir los riesgos que con ellos se generan, y finalmente el nexo de causalidad entre los dos primeros, de tal suerte la falla del servicio haya sido la directa generadora del daño alegado.

En consecuencia, en casos de omisión por parte de una autoridad pública en el cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha atribuido, es necesario efectuar el contraste entre el contenido obligacional, que en abstracto son las normas pertinentes que fijan la obligación para el órgano administrativo implicado, de un lado, y de otro, el grado de cumplimiento u observancia del mismo por parte de la autoridad demandada en el caso concreto; análisis que se realizará desde la óptica del régimen subjetivo de responsabilidad.

Visto lo anterior, procede el Despacho a analizar el caso de marras, bajo el régimen subjetivo que surge a partir de la comprobación de la existencia de los siguientes tres (03) elementos:

- 1) El daño.
- 2) La falla del servicio propiamente dicha.
- 3) Una relación de causalidad entre los dos primeros elementos, es decir, la comprobación de que el daño se produjo como consecuencia de la falla del servicio.

Explicado lo anterior, prosigue el Despacho con el análisis uno a uno de los elementos constitutivos de la falla del servicio.

#### **i) El daño**

---

<sup>2</sup> Sentencia del Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. C.P. Dr. Enrique Gil Botero. Bogotá, 22 de julio de 2009. Radicación: 76001-23-31-000-1995-01182-01(16333).

A partir de 1991 con la expedición de la Constitución, se consagró en su artículo 90 el concepto de “daño antijurídico” como fundamento de la responsabilidad patrimonial del Estado, el cual deriva su calificación de antijurídico atendiendo a que el sujeto que lo padece no tiene el deber jurídico de soportarlo, y así fue definido por la jurisprudencia del Consejo de Estado, veamos:

«El concepto de daño antijurídico cuya definición no se encuentra en la Constitución ni en la ley, sino en la doctrina española, particularmente en la del profesor Eduardo García de Enterría, ha sido reseñado en múltiples sentencias desde 1991 hasta épocas más recientes, como el perjuicio provocado a una persona que no tiene el deber jurídico de soportarlo».<sup>3</sup>

En este caso en particular, el daño alegado consiste precisamente en las lesiones padecidas por la señora Claudia Patricia Peñaranda, con ocasión del accidente de tránsito acaecido el 31 de mayo de 2018, para lo cual se aportó al informativo copia de la historia clínica de la señora Claudia Patricia Peñaranda, que reposa en el archivo [04Anexo2 HC](#) del expediente electrónico. Veamos:

De fls. 1 a 196, reposa historia clínica de la atención recibida por la señora Claudia Patricia Peñaranda el 31 de mayo de 2018 en la clínica Dumian Medical, según la cual sufrió trauma craneoencefálico severo, trauma abdomen, trauma tórax, trauma cervical. Veamos:



EPICRISIS

|                                                           |              |                                                           |                    |
|-----------------------------------------------------------|--------------|-----------------------------------------------------------|--------------------|
| PACIENTE: CLAUDIA PATRICIA PEÑARANDA                      |              | IDENTIFICACION: CC 66720698                               | HC: 66720698 - CC  |
| FECHA DE NACIMIENTO: 4/11/1971                            | EDAD: 46años | SEXO: F                                                   |                    |
| TIPO AFILIADO: Cotizante                                  |              | ESTADO CIVIL:                                             |                    |
| RESIDENCIA: CARRERA 33 42B 44                             |              | VALLE DEL CAUCA-TULUA                                     | TELEFONO: NO TIENE |
| NOMBRE RESPONSABLE PACIENTE:                              |              | PARENTESCO:                                               | TELEFONO:          |
| NOMBRE ACOMPAÑANTE:                                       |              | PARENTESCO:                                               | TELEFONO:          |
| FECHA INGRESO: 31/5/2018 - 16:02:00                       |              | FECHA EGRESO: -                                           | CAMA: H411-A       |
| DEPARTAMENTO: 080805 - HOSPITALIZACION - MARIANGEL DUMIAN |              | SERVICIO: HOSPITALARIO                                    |                    |
| CLIENTE: POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS S.                  |              | PLAN: ARL - POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS+45(C. MARIANGEL) |                    |

(...)

| FECHA      | MOTIVOS DE CONSULTA Y ENFERMEDAD ACTUAL                                                                                                                                                                                                      |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2018-05-31 | 17:08 camilo.ramirez - CAMILO ANDRES RAMIREZ SALGADO                                                                                                                                                                                         |
|            | MOTIVO DE CONSULTA :<br>URGENCIA VITAL                                                                                                                                                                                                       |
|            | ENFERMEDAD ACTUAL :<br>PACIENTE QUIEN INGRESA REMITIDA DE ANDALUCIA COMO URGENCIA VITAL POR PRESENTAR TRAUMA CRANECEFALICO SEVRO POR ACCIDENTE DE TRANSITO, ES INTUBADA EN ANDALUCIA EN MAL ESTADO GENERAL SE INIDCA REALIZACION DE IMAGENES |

(...)

<sup>3</sup> Sentencia del Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección “A”. C.P. Dr. Hernán Andrade Rincón. Bogotá, 26 de mayo de 2011. Radicación: 19001-23-31-000-1998-03400-01(20097).

| FECHA      | EVOLUCIONES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2018-05-31 | <p>17:15 SERVICIO: URGENCIAS</p> <p>camilo.ramirez - CAMILO ANDRES RAMIREZ SALGADO</p> <p>ESPECIALIDAD: MEDICO GENERAL</p> <p>DIAGNÓSTICO CLÍNICO:</p> <p>TRAUMA CRANECEFALICO SEVERO</p> <p>TRAUMA ABDOMEN</p> <p>TRAUMA TORAX</p> <p>TRAUMA CERVICAL</p> <p>PLAN:</p> <p>VOM</p> <p>ANÁLISIS(JUSTIFICACIÓN):</p> <p>PACIENTE QUIEN INGRESA CON CUADRO CLINICO DE TRAUMA CRANEONCEFALICO SEVERO INGRESA ANISOCORICA SE INDICA TOMA DE IMAGENES Y VAL POR UCO</p> |

Conforme con lo anterior, queda claro que la señora Claudia Patricia Peñaranda con ocasión del accidente de tránsito que se presentó el 31 de mayo de 2018, sufrió lesiones diagnosticadas como: «trauma craneoencefálico severo», «trauma abdomen», «trauma tórax» y «trauma cervical»; razón por la cual se impone concluir que el primer elemento de la responsabilidad se encuentra acreditado, dado que se lesionó un bien jurídicamente tutelado, como lo es la integridad física; y el ordenamiento jurídico no les impone a los demandantes el deber o la carga de tolerar los daños irrogados.

**(ii) La falla del servicio propiamente dicha**

La falla del servicio se da cuando el hecho dañoso es causado por la vulneración del contenido obligatorio a cargo del Estado, contenido obligatorio que se puede derivar de textos específicos como lo son las leyes, reglamentos o estatutos que establecen las obligaciones y deberes del Estado y sus servidores, también de deberes específicos impuestos a los funcionarios y al Estado, o de la función genérica que tiene el Estado y se encuentra consagrada en el inciso segundo de la Constitución Política, que no es otra cosa que el deficiente funcionamiento de la administración, porque no funcionó cuando ha debido hacerlo o porque lo hizo de manera tardía o equívoca.

En el caso concreto, la falla del servicio atribuida a las entidades demandadas consiste en la presunta omisión en la señalización de la vía en la cual ocurrió el accidente que dio lugar a la presente demanda, ya que no existían señalizaciones preventivas como «puente estrecho», «fin de la berma», «inicio de paso peatonal».

No obstante, atendiendo que la entidad demandada Proyectos de Infraestructura S.A. PISA en el escrito de contestación de la demanda aceptó que la vía en cuestión está a su cargo en virtud de contrato de concesión No. 001 del 30 de diciembre de 1993, pues expresamente dijo lo siguiente: **«PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A. - PISA, y el Departamento del Valle del Cauca, en adelante EL DEPARTAMENTO, suscribieron el Contrato de Concesión No. 001 de 1993 de fecha 30 de diciembre de 1993, para la construcción, conservación, mantenimiento y operación de la segunda calzada de la vía Buga - Tuluá - La Paila – La Victoria, y la rehabilitación, mantenimiento, conservación y operación de la calzada existente. De conformidad con lo anterior, es necesario indicar que las obligaciones para el**

Concesionario, derivadas del contrato 001 de 1993 son Construcción, Mantenimiento y Operación...

En este sentido, PISA realiza permanentemente (24 horas al día), actividades tendientes a mantener la vía estado transitable y minimizar los riesgos que en ella se presentan, a través de las siguientes medidas: 1.1. Teniendo una Infraestructura vial en excelentes condiciones (carpeta asfáltica, señalización, etc)....». (SIC) (Subrayado fuera del texto original), es entonces diáfana la falta de legitimación en la causa por pasiva de la Nación – Ministerio de Transporte, de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), ergo, se declarará probada la misma en la parte resolutive de esta sentencia.

Ahora bien, para el caso concreto, según se refirió en líneas precedentes y de acuerdo a la fijación del litigio, la falla del servicio atribuida a Proyectos de Infraestructura S.A. PISA, consiste en la presunta omisión en la señalización de la vía en la cual ocurrió el accidente que dio lugar a la presente demanda, ya que no existían señalizaciones preventivas como «puente estrecho», «fin de la berma», «inicio de paso peatonal», deber cuyo contenido obligatorio se encuentra sustentado en el contrato de concesión previamente aludido No. 001 de 1993, y que reposa de fs. 23 a 49 del archivo [26ContestacionPISA](#) del expediente electrónico. Veamos:

....., de noviembre 30 de 1993, previa Licitación Pública Internacional No. 001/93. **CLAUSULA PRIMERA. OBJETO.** EL CONCESIONARIO se obliga por medio de este contrato de obra pública por el sistema de concesión, según lo establecido en el Decreto Extraordinario Departamental 1300/92, a construir, conservar, mantener, explotar y operar la Segunda Calzada de la vía que une las Ciudades de Buga-Tuluá-La Paila (Cruce de la alambrada) y a rehabilitar, conservar, mantener, explotar y operar la calzada existente que une las Ciudades de Buga-Tuluá-La Paila (Cruce de la alambrada). Las actividades incluidas para cumplir el objeto del contrato son: el diseño para construcción, la financiación, la construcción, el suministro, la instalación, el montaje y la prueba de los equipos, la puesta en funcionamiento y la operación del proyecto, las cuales deben hacerse en un todo de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en este

(...)

de nivelación y demás elementos que se requieran para la construcción y disposición de las obras. **CLAUSULA VIGESIMA CUARTA. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO.** Desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Construcción", hasta la entrega final del proyecto, al término del Contrato, el CONCESIONARIO asume entera responsabilidad por su conservación. En caso que se produzca daño, pérdida o desperfecto de algún elemento constitutivo del proyecto, por cualquier causa que sea, con salvedad y excepción de los hechos debidos a fuerza mayor o caso fortuito, el CONCESIONARIO deberá repararlas y reponerlas a su propia costa de manera que a su entrega al Departamento del Valle del Cauca las obras estén en

buenas condiciones y en buen estado y de conformidad en todos los aspectos con los requisitos de este contrato y con las instrucciones del Interventor. Dentro del mismo término, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al Departamento del Valle del Cauca por falta de señalización, o por deficiencia en ella. La señalización temporal durante la etapa de Construcción para la prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en las obras y la señalización informativa y preventiva del proyecto durante la etapa de operación, debe cumplir con las estipulaciones y especificaciones del Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, y de las resoluciones vigentes sobre la materia, expedidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte. PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL

De conformidad con los apartes del contrato de concesión No. 001 de 1993 que fueron traídos a colación, es claro para esta instancia judicial que Proyectos de Infraestructura S.A. PISA, como concesionario que tiene a su cargo de la vía en la cual acaeció el siniestro que dio lugar a la presente demanda, tiene a su cargo, no solo la conservación y mantenimiento del proyecto, sino la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del mismo, en razón de lo cual tiene la obligación de responder por los perjuicios ocasionados a terceros por falta de señalización o por deficiencia en ella.

No obstante lo anterior, recae en la parte demandante la carga de allegar al plenario los medios probatorios que sirvan para acreditar no solo la falla del servicio de la entidad, sino el nexo de causalidad entre tal falla y el daño irrogado.

Mencionado lo anterior, es pertinente enlistar las pruebas más relevantes allegadas al informativo a efectos de determinar si en efecto se configura la falla alegada por la parte demandante. Veamos:

En el archivo [03Anexo1](#) del expediente electrónico, reposan los siguientes documentos:

- A fls. 17 a 19, reposa formato único de noticia criminal de fecha 01 de junio de 2018 que fue registrada por la Policía Nacional en relación con el siniestro en el cual resultó lesionada la señora Claudia Patricia Peñaranda. Del mismo se destaca lo siguiente:

Uso de sustantivos

Relato de los hechos:

SIENDO APROXIMADAMENTE LAS SIENDO LAS 14:30 HORAS, DÍA DE HOY 31 DE MAYO DE 2018, FUIMOS INFORMADO VÍA AVANTE POR PARTE DE LA CONCESIÓN PISA, AL PARECER SOBRE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO TIPO COQUE CON OBJETO FIJO (ANDEN), EN LA VÍA CALI ANDALUCÍA KILOMETRO 99 + 340 METROS, PUENTE RIO ZABALATE, JURISDICCIÓN DE TULUÁ, DE INMEDIATO NOS TRASLADAMOS AL LUGAR DE LOS HECHOS, AL LLEGAR AL SITIO SE OBSERVA LA ESCENA

CONTAMINADA POR LOS USUARIOS DE LA VÍA, ASÍ MISMO UN VEHÍCULO TIPO MOTOCICLETA, MARCA KYMCO, PLACA DPQ42E. DONDE RESULTA UNA PERSONA LESIONADA Y ES REMITIDA A LA CLÍNICA MARÍA ÁNGEL. POR TAL MOTIVO PROCEDEMOS A INICIAR LAS ACTUACIONES DE POLICÍA JUDICIAL.

PROCEDEMOS A INSPECCIONAR EL LUGAR DE LOS HECHOS, TRATÁNDOSE DE UNA VÍA CON LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS, VÍA NACIONAL, TRAMO DE VÍA, TIEMPO SECO, RECTA, PLANO, UN SENTIDO, UNA CALZADA, DOS CARRILES, ASFALTO, ESTADO BUENO, SUPERFICIE NORMAL, ESTADO BUENO SIN ILUMINACIÓN ARTIFICIAL, LÍNEA DE CARRIL BLANCA SEGMENTADA, LÍNEA BORDE BLANCA Y AMARILLA, VISIBILIDAD NORMAL. EN EL LUGAR SE OBSERVA UN (1) VEHÍCULO EL CUAL AL PARECER COLISIONA CONTRA EL PUENTE VEHICULAR IDENTIFICADO ASÍ; VEHÍCULO 01: TIPO MOTOCICLETA, MARCA KYMCO, PLACA DPQ42E, SERVICIO PARTICULAR, MODELO 2017, COLOR BLANCO INFINITO MOTOR NO. KN255Y1028290, CHASIS NO. 9FLU62018HCA55697, LICENCIA DE TRANSITO NÚMERO 10013287361, MATRICULADO EN TULUÁ, DE PROPIEDAD Y CONDUCTOR EL SEÑOR CLAUDIA PATRICIA PEÑARANDA CALLE CON CEDULA NO. 66720698,

DE INMEDIATO PROCEDE A FIJAR FOTOGRÁFICAMENTE Y TOPOGRÁFICAMENTE LA ESCENA, SE REALIZA INSPECCIÓN A LUGARES Y VEHÍCULO, SE INMOVILIZAN EL VEHÍCULO EN EL PARQUEADERO ROTULADO Y BAJO CADENA DE CUSTODIA. POSTERIORMENTE NOS TRASLADAMOS A LA CLÍNICA DONDE AL PARECER SE IDENTIFICA AL CONDUCTOR DE LA MOTOCICLETA COMO CLAUDIA PATRICIA PEÑARANDA CEDULA 66720698 EXP Y NACIDA EN TULUÁ EL DÍA 04, MES NOV, AÑO 1971, DIRECCIÓN CARRERA 33 NUMERO 42 B 44, CELULAR 3176813579. HECHOS: CÓDIGO 157: POR ESTABLECER. SE DEJA CONSTANCIA QUE SE INGRESA BAJO ESTA CLAVE YA QUE LAS UNIDADES QUE CONOCIERON DEL PT. VÍCTOR GÓMEZ LATORRE CEDULA 94477885, PLACA 088311, NO CUENTAN CON USUARIO AL SISTEMA SPOA

- A fls. 21 a 22, obra informe policial de accidentes de tránsito No. C-0007463, de fecha 31 de mayo de 2018, correspondiente a siniestro vial en el que se vio involucrada como conductora la señora Claudia Patricia Peñaranda. Del mismo se destaca lo siguiente:



INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO No. C-000746301

1. ORGANISMO DE TRÁNSITO 76634

2. GRAVEDAD  
CON MUERTOS ☐ CON HERIDOS ☒ SOLO DAÑOS ☐

3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS  
CÓDIGO DE RUTA 2505 VÍA Y KILOMETRO O SITIO, DIRECCIÓN Y CIUDAD Chiriquí Km 99+340 Lat. 4° 13' 45" Long. 76° 16' 04"

3.1 LOCALIDAD O COMUNA

4. FECHA Y HORA  
FECHA Y HORA DE OCURRENCIA 31/05/2018 14:30  
FECHA Y HORA DE LEVANTAMIENTO 31/05/2018 14:45

5. CLASE DE ACCIDENTE  
CHOQUE ☒ CAÍDA OCUPANTE ☐ 4  
ATROPELLO ☐ INCENDIO ☐ 5  
VOLCAMIENTO ☐ OTRO ☐ 6

5.1. CHOQUE CON  
VEHÍCULO ☐ 1  
TREN ☐ 2  
SEMÓFORO ☐ 3  
OBJETO FIJO ☒ 4

5.2. OBJETO FIJO  
MURO ☐ 1  
POSTE ☐ 2  
ÁRBOL ☐ 3  
BARANDA ☐ 4  
VALLA, SEÑAL ☐ 5  
TARIMA, CASETA ☐ 6  
VEHÍCULO ESTACIONADO ☐ 7  
OTRO ☒ 8

6. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR  
6.1. ÁREA 6.2. SECTOR 6.3. ZONA 6.4. DISEÑO 6.5. CONDICIÓN CLIMÁTICA

7. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS  
7.1. GEOMÉTRICAS 7.2. UTILIZACIÓN 7.3. CALZADAS 7.4. CARRILES 7.5. SUPERFICIE DE RODADURA 7.6. ESTADO 7.7. CONDICIONES 7.8. ILUMINACIÓN ARTIFICIAL 7.9. CONTROLES DE TRÁNSITO 7.10. VISIBILIDAD

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS  
8.1 CONDUCTOR APELLIDOS Y NOMBRES CLAUDIA PATRICIA PEÑARANDA CC 66720698 NAC 04/11/71 SEXO F GRAVEDAD HERIDO

(...)

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |                                                                                      |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>8.3. CLASE VEHÍCULO</b><br>AUTOMÓVIL <input type="checkbox"/> M. AGRÍCOLA <input type="checkbox"/><br>BUS <input type="checkbox"/> M. INDUSTRIAL <input type="checkbox"/><br>BUSETA <input type="checkbox"/> BICICLETA <input type="checkbox"/><br>CAMIÓN <input type="checkbox"/> MOTOCARRO <input type="checkbox"/><br>CAMIONETA <input type="checkbox"/> MOTOTRICICLO <input type="checkbox"/><br>CAMPERO <input type="checkbox"/> TRACCIÓN ANIMAL <input type="checkbox"/><br>MICROBÚS <input type="checkbox"/> MOTOCICLO <input type="checkbox"/><br>TRACTOCAMIÓN <input type="checkbox"/> CUATRIMOTO <input type="checkbox"/><br>VOLQUETA <input type="checkbox"/> REMOLQUE <input type="checkbox"/><br>MOTOCICLETA <input checked="" type="checkbox"/> SEMI-REMOLQUE <input type="checkbox"/>                                                                                                              |  | <b>8.4. CLASE SERVICIO</b><br>OFICIAL <input type="checkbox"/><br>PÚBLICO <input type="checkbox"/><br>PARTICULAR <input checked="" type="checkbox"/><br>DIPLOMÁTICO <input type="checkbox"/><br><b>8.5. MODALIDAD DE TRANS.</b><br>MIXTO <input type="checkbox"/><br>CARGA <input type="checkbox"/><br>EXTRADIMENSIONADA <input type="checkbox"/><br>EXTRAPESADA <input type="checkbox"/><br>MERCANCÍA PELIGROSA <input type="checkbox"/><br>CLASE DE MERCANCÍA <input type="text"/> |  | <b>PASAJEROS</b><br>COLECTIVO <input type="checkbox"/><br>INDIVIDUAL <input type="checkbox"/><br>MASIVO <input type="checkbox"/><br>ESPECIAL TURISMO <input type="checkbox"/><br>ESPECIAL ESCOLAR <input type="checkbox"/><br>ESPECIAL ASALARIADO <input type="checkbox"/><br>ESPECIAL OCASIONAL <input type="checkbox"/><br><b>8.6. RADIO DE ACCIÓN</b><br>NACIONAL <input type="checkbox"/><br>MUNICIPAL <input type="checkbox"/> |  | <b>8.8. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO</b><br>en montonera delantero y to |  |
| <b>8.7. FALLAS EN:</b> FRENOS <input type="checkbox"/> DIRECCIÓN <input type="checkbox"/> LUCES <input type="checkbox"/> BOCINA <input type="checkbox"/> LLANTAS <input type="checkbox"/> SUSPENSIÓN <input type="checkbox"/> OTRA <input type="checkbox"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |                                                                                      |  |
| <b>8.9. LUGAR DE IMPACTO</b> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;">             FRONTAL <input checked="" type="checkbox"/>  </div> <div style="margin-right: 10px;">             LATERAL <input type="checkbox"/>  </div> <div style="margin-right: 10px;">             POSTERIOR <input type="checkbox"/>  </div> <div style="margin-right: 10px;">             Otro <input type="checkbox"/>  </div> <div style="flex-grow: 1;">  </div> </div> |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |                                                                                      |  |

- A f. 41, reposa licencia de tránsito No. 10013287361, en la cual consta que la motocicleta marca Kymco de placa DPQ42E, modelo 2017, es propiedad de la señora Claudia Patricia Peñaranda.
- En el archivo [14Videodelaccidente.mp4](#) del expediente electrónico, obra video tomado por el señor Guillermo Libreros el día del accidente, es decir, el 31 de mayo de 2018.
- En concordancia con lo anterior, en diligencia de testimonio rendida por el aludido señor Guillermo Libreros en la [audiencia de pruebas](#) que se celebró el 03 de diciembre de 2024. Del testimonio rendido se destaca lo siguiente:

*PREGUNTADO: de manera libre y espontánea cuente qué sabe sobre un accidente de tránsito que ocupa actualmente nuestra atención. CONTESTA: el 31 de mayo del 2018, yo soy una persona que transito constantemente a Bugalagrande, Andalucía, por razones en ese entonces de un trabajo que tenía con unos ingenieros de un puente que se estaba construyendo sobre el río Bugalagrande... ese día iba en una moto que había contratado en Tuluá porque estaba cogido de la tarde... eran como las dos de la tarde más o menos y echándome al puente de allá vi el accidente. No tuve más que coger el celular y marcar el video. Hice el video sobre los hechos, no sabía de quién se trataba la persona. Llegué allí, lo que logré captar y como tenía que seguir, seguí. Después a los días me di cuenta de que era don Jesús, un señor que también trabaja construcción conocido conmigo. Y entonces yo le dije, ve, yo tengo este video, se lo hice presente a él y entonces ahora estoy en esta causa precisamente por haberle hecho esa diligencia. PREGUNTADO: usted presenció exactamente el momento en que el conductor de la motocicleta cae al suelo o usted ya vio después cuando ya había ocurrido el accidente, cuando la moto ya estaba en el suelo... CONTESTA: yo no vi la caída de la persona, ni el estrellón tampoco de la motocicleta... yo venía ya retirado, cuando vi la montonera entonces arrimé y filmé de ahí para allá... y vi a la persona que estaba en el suelo, la posición de la moto en que estaba y un momentico allí ya había personal y seguí... PREGUNTADO: además de la motocicleta que usted presenció, había algún otro vehículo allí en el lugar del accidente. CONTESTA: en la parte de atrás antes de llegar, había un carro estacionado, un carro blanco*

estacionado que son de los carros que supuestamente puede haber bajado gente a ir a prestar algún auxilio porque son de los carros piratas que trabajan de Andalucía a Tuluá... que se llaman Líneas del Valle, era lo único que le recuerdo. **No recuerdo más nada, ni haber visto obstáculos, ni haber visto muestras de nada más.** Yo fui muy claro con el video a la parte amplia de la berma, donde no se ve nada más, sino que de ahí para adelante...

En ese orden de ideas, queda acreditado que el video aportado con la demanda, fue tomado el día y en el lugar de los hechos.

- A fls. 102 a 105 del archivo [26ContestacionPISA](#) del expediente electrónico, reposa el registro de accidente atendido No. ACC 7283-18. Del mismo se destaca lo siguiente:

CONCESION VIA BUGA - TULUA - LA PAILA-LA VICTORIA

REGISTRO ACCIDENTE ATENDIDO

|                          |                                |                         |                    |       |
|--------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------|-------|
| FECHA                    | MEDIO INFORME                  | TURNO                   | REGISTRO N°        | FOTOS |
| 2018-05-31               | CELULAR USUARIO                | 14:00 - 22:00           | 7383 18            | SI    |
| TIPO ACCIDENTE           | CAUSA PROBABLE                 | INVOLUCRADOS            |                    |       |
| COLISION ELEMENTO FIJO   | 157. OTRA                      | MOTO                    |                    |       |
| HORA-DURACION EMERGENCIA | RUTA                           | CROQUIS                 | A CARGO DE QUIÉN?  |       |
| 14:30 - 01:35:00         | TULUA - LA PAILA (SUR - NORTE) | SI                      | PT. GOMEZ LA TORRE |       |
| LUGAR: ZABALETA          |                                | ABSCISA: EJE ORIENTAL 1 | 99 +               | 340   |

(...)

DETALLES DE IMPLICADOS

| INVOLUCRADO N°1                    | INVOLUCRADO N°2           |
|------------------------------------|---------------------------|
| Tipo: MOTO                         | Tipo:                     |
| Marca : KYMCO                      | Marca :                   |
| Linea : AGILITY DGTL 125 3.9"      | Linea :                   |
| Modelo : 2017                      | Modelo :                  |
| Placa : DPQ42E                     | Placa :                   |
| Color : BLANCO INFINITO            | Color :                   |
| Afectacion LEVE del vehiculo :     | Afectacion del vehiculo : |
| Conductor MUJER                    | Conductor                 |
| Nombre: CLAUDIA PATRICIA PEÑARALDA | Nombre:                   |
| C.C. N° : 66.720.698               | C.C. N° :                 |
| de : TULUA                         | de :                      |
| Dirección: CARRERA 30 42B-44       | Dirección:                |
| Ciudad: TULUA                      | Ciudad:                   |
| *eléfono: N/D                      | Teléfono:                 |

(...)



- A fls. 116 a 130 del archivo [26ContestacionPISA](#) del expediente electrónico, reposa registro fotográfico del lugar del accidente y metros antes del mismo, tomadas por funcionarios de PISA, el 31 de mayo de 2018, día del siniestro bajo estudio, correspondiendo la primera, la segunda, la quinta, la décima, la duodécima, la décimo tercera y la décimo quinta, a las que fueron relacionadas en registro de accidente de tránsito No. ACC 7283-18, rendido por Pisa.

- En el archivo [07Anexo3album fotografico.pdf](#) del expediente electrónico, reposan fotografías del lugar de los hechos que fueron aportadas por la parte demandante, y según se refiere en la demanda, fueron tomadas el día de ocurrencia del siniestro en el que resultó lesionada la señora Claudia Patricia Peñaranda, es decir, el 31 de mayo de 2018.

En relación con las fotografías que allí reposan, que fueron aportadas por la parte demandante, pese a no estar allí señalada la hora, ni el lugar en el cual se tomaron, ni la persona que las tomó, se valorarán las correspondientes a la vía en la cual acaecieron los hechos, toda vez que cotejadas las mismas con las aportadas por PISA, en concomitancia con lo manifestado por el ingeniero Mauricio Pérez, que rindió testimonio en el presente asunto, se concluye que en efecto corresponden al lugar del siniestro vial bajo estudio.

- En concordancia con lo anterior, en diligencia de testimonio rendida por el ingeniero Mauricio Pérez, en la [audiencia de pruebas](#) que se celebró el 03 de diciembre de 2024, este se pronunció en relación con el informe realizado por PISA, así como respecto del video del lugar del accidente, aportado por la parte demandante en el escrito de demanda. Del testimonio rendido se destaca lo siguiente:

«CONTESTADO: tengo relación laboral con la firma PISA, Proyectos de Infraestructura... Estoy en el cargo desde febrero del año 2010...».

Puestas de presente fotografías visibles a folio 7 del escrito de contestación de la demanda, que a continuación se adjuntan, el testigo contestó:



«PREGUNTADO: usted está familiarizado o reconoce estas fotografías, y si así es, sabe quién las tomó y cuándo. CONTESTA: efectivamente, las fotos superiores **corresponden a la carretera concesionada en el tramo Tuluá - Andalucía, en el puente sobre la quebrada Zabaletas.** PREGUNTADO: sabe ingeniero quién tomó esas fotografías o en qué circunstancias fueron tomadas. CONTESTA: claro, nosotros en nuestras actividades de operación, cuando se presenta un siniestro vial, tenemos un equipo de trabajo que acude... y dejan todo el registro fotográfico de lo que sucede y ven en el sitio... **Estas fotografías fueron tomadas por funcionarios de Pisa. Las fotos superiores las tomamos en Pisa.**».

Preguntado sobre las imágenes visibles a folio 10 de la contestación de la demanda, contestó:



«PREGUNTADO: estas fotografías ingeniero son de las mismas que ustedes toman como lo dijo ahorita o son diferentes. Las reconoce. CONTESTA: sí señor, cuando tenemos siniestros viales, este personal que atiende este tipo de eventos toman fotografías de la señalización previa a los eventos en unas distancias considerables para dejar todo el registro tanto de señalización como del evento que se ha presentado. PREGUNTADO: qué significa esa señal de tránsito que aparece ahí en esta fotografía del folio 10. CONTESTA: este tipo de señal, tal como lo establece el manual de señalización vial de Colombia, **es una señal preventiva que advierte a los usuarios que se va a presentar un puente angosto**. PREGUNTADO: a qué distancia de ese puente angosto al que usted se refiere está apostada esta señal. CONTESTA: **este tipo de señales se ubican entre 100 a 150 m antes del puente**. PREGUNTADO: para el caso concreto esta señal de tránsito era una advertencia para el puente donde presuntamente ocurrió el accidente que se está investigando en este proceso. CONTESTA: por supuesto su Señoría, **en el momento en que inició la operación de ese tramo vial, se instala esta señal y se debe conservar y mantener en ese mismo punto para anunciar esta situación sobre la vía**. PREGUNTADO: y a qué distancia está esta señal antes del puente. CONTESTA: no tengo la distancia exacta, pero siempre se instalan 100 a 150 metros antes del puente...».

Preguntado sobre documentos visibles a folios 102 y siguientes (registro de accidente de tránsito No. ACC7383-18, contesta:

«PREGUNTADO: usted reconoce los documentos que le acabamos de poner de presente. Si es así, de qué se trata esos documentos. CONTESTA: Sí, señor, efectivamente, son formatos y documentos que nosotros diligenciamos cada vez que ocurre un siniestro sobre la carretera e incluyen toda la información que podemos recopilar del evento que se ha presentado. Son parte de los archivos internos de la compañía para hacer control sobre estas situaciones en la carretera y este documento que acabamos de poner de presente corresponde al del accidente que nos ocupa. PREGUNTADO: y las fotografías que aparecen allí coincide con el evento que se está analizando, sabe quién levantó, quién llenó este informe y quién tomó las fotografías. CONTESTA: nosotros hacemos el diligenciamiento en vía por parte de un inspector de tráfico y se transmite toda la información a la oficina y a través de unos programas de uso... en todo caso, **este formato lo levantó personal de Pisa...** este formato es manejado por nosotros en Pisa para diligenciar todos los eventos, todo lo que ocurre en un siniestro».

Puestas de presente fotografías visibles a folio 116 y siguientes, contestó:

«PREGUNTADO: reconoce estas fotografías, y si las reconoce qué puede decirnos de ellas. CONTESTA: **son fotografías de señalización que existe en el tramo de Andalucía**. PREGUNTADO: estas fotografías tienen algo que ver con el accidente que nos ocupa acá en este

proceso. CONTESTA: algunas de las fotografías son en una ubicación un poco lejana del sitio del accidente, no está tan cerca del punto del siniestro. Ya la que se está mostrando como la de puente angosto y la de 90 km/h ya son en una zona mucho más cercana al sitio del accidente o al puente sobre la quebrada Zabaletas. PREGUNTADO: pero estas fotografías son de las que habitualmente toma Pisa o el personal de Pisa cuando existe un accidente de tránsito. CONTESTA: sí señor, nosotros siempre tomamos con buena antelación, como ya lo había dicho, toda la señalización antes del sitio del accidente, y obviamente, fotografías que ilustren la situación presentada son típicas de nuestra ejecución y nuestras actividades de recolección de información en la vía... nosotros no sabemos cuándo se va a presentar el siniestro y cuando se presenta se hace un recorrido anterior al punto. PREGUNTADO: más o menos qué distancia antes del accidente empiezan a tomar el resto fotográfico. CONTESTA: **podemos tomar 1 km antes, 500 m antes, dependiendo de la zona.** PREGUNTADO: dice la demanda que la señora Peñaranda iba conduciendo su motocicleta y de un momento a otro tropezó con el puente. Usted habló hace un ratito de que ese puente era angosto con relación seguramente al ancho de la vía. El carril, los carriles o el carril por donde transitaba la señora Peñaranda sufre alguna reducción con respecto al tramo anterior al puente. CONTESTA: no. **Los carriles mantienen su ancho y su especificación de manera normal en el recorrido de toda la calzada. Lo que se reduce en la zona del puente es la berma.** El ancho de la berma se reduce o a veces es inexistente, pero **los carriles de circulación estipulados para estas vías se deben mantener en su mismo ancho y longitud.** PREGUNTADO: qué ancho tiene el carril por donde transitaba la señora Peñaranda antes del puente y dentro del puente. CONTESTA: **la distancia del ancho debe ser la misma antes y sobre el puente,** debe estar entre 3,60 y 3,70 metros de ancho cada carril y **no hay reducción del carril, de los carriles no hay ninguna reducción sobre el puente.** PREGUNTADO: si lo que dice la demandante que ella transitaba por la vía y de golpe se tropezó, se estrelló contra el puente, implica que podría ir transitando por el carril, o por qué otra zona de la vía podría ir transitando para que pudiera haberse tropezado o estrellado, digámoslo con alguna parte de la infraestructura del puente. PREGUNTADO: **si la señora viene transitando sobre el carril derecho de tránsito de la vía no tiene por qué encontrarse con ningún tipo de obstáculo** o con algún tipo de elemento... **la única manera de poder encontrarse con el puente es transitando por la berma y no por el carril...** PREGUNTADO: usted recuerda ese informe que levantaron los empleados de Pisa contra qué obstáculo se habría estrellado la señora Claudia Patricia... CONTESTA: **en el informe se advierte un accidente contra un elemento fijo, un elemento fijo de la carretera, el cual obviamente no está dentro de la zona de tránsito normal de los vehículos, que son los carriles,** que están siempre marcados y en buen estado. PREGUNTADO: esta fotografía que aparece ahí en pantalla corresponde a la del accidente que se está investigando en el proceso de la referencia. CONTESTA: por el lugar, por la ubicación y por la fecha, me da entender que es el mismo... PREGUNTADO: frente a la reducción de la vía, y cuando algo habló de reducción de la vía, usted ya especificó que era de la berma o de las bermas.

Qué obligación tiene el concesionario vial Pisa en este caso. CONTESTA: frente a esa situación que se va a presentar un momento en que en un puente se va a reducir, **en estos casos lo que procedemos es instalar la señalización adecuada para advertir la situación de estrechamiento, en este caso la señal preventiva de puente angosto.** PREGUNTADO: alguna otra obligación o solamente esa. CONTESTA: en cuanto a las obligaciones de mantenimiento pues obviamente tenemos que tener la vía totalmente despejada, limpia. Debemos tener la señalización en el mejor estado posible. Todo esto es revisado y es totalmente inspeccionado por la interventoría del proyecto, que es un contratista del departamento. Todo esas labores que se deben hacer para que la vía siempre esté en el mejor estado... PREGUNTADO: conoce usted cuál es el propósito de las bermas en la infraestructura vial. Si lo conoce, también dígame al despacho cuáles son sus limitaciones o provisiones de uso. CONTESTA: **las bermas son una parte de la infraestructura que sirve para atenciones de emergencia, para parqueos provisionales, para detenciones momentáneas,** son parte de ese componente vial más por Código Nacional de Tránsito, **no son habilitadas ni están habilitadas para el tránsito de vehículos de manera rutinaria, como si fuera un carril más de la vía...** PREGUNTADO: según el diseño geométrico del puente al que se ha hecho referencia, existe algún tipo de riesgo para que circulen al mismo tiempo, dos vehículos, en este caso un vehículo sobre cada calzada. CONTESTA: no señor, no existe ningún riesgo, ni hay ningún impedimento, **ni existe ninguna limitante para que dos vehículos puedan transitar cada uno en un carril.** PREGUNTADO: es posible establecer a título de conclusión del informe que ustedes presentaron, qué pudo haber sucedido para presentarse el accidente. CONTESTA: nosotros catalogamos el accidente tal como aparece en nuestro informe, como una colisión con un elemento fijo, es decir que **hubo una muy alta probabilidad de un tránsito por la berma y una colisión con el bordillo que existe sobre el puente de la quebrada Zabaletas.** PREGUNTADO: dentro del informe, igualmente ustedes hacen una descripción de la vía, usted podría informarle al despacho con relación a la normatividad de tránsito, si la vía la cual estamos observando en la fotografía cumple o no con las condiciones exigidas por el Código Nacional de Tránsito y Transporte. CONTESTA: nuestra vía es una vía de orden nacional que cumple con todas las especificaciones y características de las normas de construcción que existían en el momento de haberse dado el servicio, y eso pues ha seguido siendo certificado, tanto su condición y su estado por interventorías que cada seis meses miden todos los parámetros de la carretera, es decir, **la vía cumple con toda su especificación en cuanto al diseño geométrico que establece el Ministerio de Transporte como lineamiento para la construcción de carreteras.** PREGUNTADO: usted pudo establecer en la realización del informe la hora aproximada de ocurrencia del accidente. CONTESTA: entiendo que fue el 31 de mayo en horas de la tarde. Siempre nosotros llegamos momentos después de ocurrida la situación, cuando nos es informada a nuestra central de emergencias las situaciones que hay en la vía y ahí llega nuestro personal... tuvo que haber sido la hora de la tarde tipo entre dos, tres de la tarde... PREGUNTADO: en el informe ustedes dicen que hay una alta probabilidad de que el vehículo tipo

motocicleta haya golpeado la parte fija del inicio del puente, donde viene en la misma dirección de la berma, donde la berma empieza a desaparecer. La pregunta es que si ustedes dentro en su informe pudieron constatar en ese sitio fijo, en donde posiblemente pudo haber recibido el golpe con la motocicleta, si se presentó algún tipo de señal, vestigio que implicara efectivamente el golpe con la motocicleta. CONTESTA: no veo esa evidencia, no, no tengo esa evidencia. PREGUNTADO: cómo entonces llegaron a la conclusión de que había una colisión con elemento fijo. Había algún tipo de rastro en los rines de la moto que advirtieran una colisión con ese elemento fijo. CONTESTA: nosotros **hacemos ese levantamiento de información en conjunto con la policía de tránsito y transporte**. Muchas veces se recogen testimonios de personas que estaban transitando en el punto y como lo manifesté también en unas preguntas anteriores, **la dinámica del accidente daba a entender ese tipo de golpes en el sitio, un golpe de motocicletas que comúnmente transitan por la berma y no tienen la precaución de este elemento...** PREGUNTADO: yo sí quisiera saber específicamente por qué los empleados de Pisa llegaron a la conclusión de que el accidente se dio por colisión con elemento fijo, cuál fue ese rastro o si hubo un testigo en el momento, por qué ustedes llegaron a esa conclusión. CONTESTA: su Señoría, deberíamos revisar el informe IPAT generado por la policía de tránsito y transporte donde se llega a esa conclusión y como le digo, **nosotros levantamos información en conjunto y tomamos también la conclusión o la definición que hace la policía en el sitio del accidente**. Si se revisa el IPAT ahí debe estar una conclusión emitida por esta entidad o esta autoridad... PREGUNTADO: sírvase informarle a este despacho si dicho andén se encontraba pintado para el momento del accidente o señalizado con pintura reflectiva, en el momento del accidente de la señora Claudia Patricia. CONTESTA: los andenes no se marcan con pintura reflectiva doctora. La señal reflectiva es la señal que está antes del puente que indica el paso angosto en ese punto donde existe esa estructura. PREGUNTADO: el color amarillo que reposa en todos los bordes, a ese me refiero. CONTESTA: no es pintura reflectiva. Esa es una demarcación que se hace eventualmente para avisar la presencia de un obstáculo y pues obviamente en horas diurnas no tiene ningún sentido la reflectividad en ese punto. PREGUNTADO: esos muros se encontraban pintados en el día del accidente. CONTESTA: se encuentran tal como se observa en las fotografías. **El muro, el bordillo, la baranda del puente están pintados de amarillo».**

Puesto de presente el video del accidente aportado por la parte demandante, el testigo contestó:

«PREGUNTADO: ingeniero, este es **un video que fue aportado con el escrito de la demanda**. Actualmente reposa en el expediente electrónico en el archivo 014... quiero es que usted lo observe y me diga si este corresponde al sitio que estábamos viendo en las fotografías que acabamos de cerrar. CONTESTA: efectivamente, su Señoría, **el sitio corresponde**. PREGUNTADO: teniendo en cuenta el registro fotográfico y filmico que se ha puesto de presente, dígame al despacho cuál es el propósito que tiene la línea longitudinal que está entre los dos

carriles, esa línea blanca. Cuál es el propósito de esa de esa línea según el manual expedido por el Ministerio de Transporte. CONTESTA: **la línea longitudinal blanca, que es totalmente continua, establece la imposibilidad de traspaso de un vehículo por fuera de ella. Es decir, usted si va por el carril derecho de la vía, no puede salirse de ese carril para para tomar la berma o para o para salirse de ese punto. Las líneas longitudinales continuas establecen una canalización que impide el traspaso de las mismas, que es muy diferente a la línea central, que es segmentar, esa que permite que usted pueda hacer maniobras prudentes dentro de los dos carriles de circulación. Pero cuando la línea es continua, el manual establece que son líneas que no son traspasables».**

Enlistadas las pruebas anteriormente referidas, y analizadas las mismas, encuentra este despacho acreditado que el 31 de mayo de 2018, aproximadamente a las dos y treinta de la tarde, la señora Claudia Patricia Peñaranda sufrió accidente de tránsito cuando se desplazaba en motocicleta de su propiedad, en la vía que de Tuluá conduce a La Paila en sentido sur norte, y que dicho siniestro fue atendido por la Policía de Tránsito, dejándose registro de ello mediante Informe Policial de Accidentes de Tránsito de dicha fecha. Así mismo, quedó acreditado que resultó gravemente lesionada.

Se acreditó además, que atendiendo que el concesionario de la vía es Proyectos de Infraestructura S.A. Pisa, funcionarios de dicha entidad acudieron al lugar de los hechos el mismo día de ocurridos los mismos, e hicieron un informe del siniestro vial acaecido, levantando además registro fotográfico tanto del lugar del accidente como de la vía metros antes del lugar en el que ocurrió el mismo.

De otro lado, se demostró que el lugar de los hechos corresponde a un puente en condición climática normal; que la vía en la cual ocurrió el suceso que dio lugar a esta demanda estaba en buen estado, era del orden nacional, recta, con andén, de un sentido, superficie de asfalto, estaba seca, tenía línea de carril blanca segmentada, línea de borde blanca y línea de borde amarilla, y su visibilidad era normal.

Está también demostrado, que el choque acaecido fue contra un objeto fijo que se identificó como el andén del puente, y que como daños materiales a la motocicleta se determinó que se rompió el rin de la llanta delantera.

Se advierte igualmente acreditado, tanto con las fotografías aportadas por la parte demandante como por la parte demandada, así como de acuerdo a lo referido en el informe policial de tránsito, el registro de accidente de tránsito y el testimonio rendido por el ingeniero Mauricio Pérez, que la vía estaba en buen estado, bien señalizada y demarcada, y que tanto las barandas como los bordes («andén») y el muro del puente estaban demarcados (pintados) con color amarillo.

Se avizora también, que varios metros antes del ingreso al puente en comento, está fijada la señal preventiva de puente angosto (SP-23), que se utiliza para alertar a los conductores sobre la presencia de puentes estrechos, esto es, cuya medida se reduce en relación con el ancho que venía presentando la vía antes del ingreso al puente.

De la misma manera, se advierte acreditado, que tal como fue referido por el ingeniero Pérez Prado, una vez sobre el puente, los dos carriles que componen la calzada mantienen la misma medida que presentaban antes del puente, evidenciándose claramente que la reducción sobre la que alerta la señal de tránsito se da en relación con la berma y no con la medida de los carriles, por lo que siempre y cuando el conductor se desplace dentro de la demarcación de los carriles, no deberá realizar maniobra alguna para poder ingresar al puente o tendiente a evitar obstáculo fijo que esté en el mismo. De lo que se deduce entonces sin lugar a hesitación, que dado que los carriles mantuvieron su tamaño aun sobre el puente, el estrechamiento alertado no implicaba riesgo alguno para los conductores que por allí transitaran.

Ahora, dicho lo anterior, y adentrándose el despacho en el análisis y estudio de la configuración de la falla alegada en el escrito de demanda, y que se hizo consistir en que en la vía de ocurrencia del siniestro no existían las señales preventivas que alertaban sobre *«puente estrecho»*, *«fin de la berma»* e *«inicio de paso peatonal»*, y que ello fue la causa de ocurrencia del accidente, debe decir el despacho que no se evidencia configurada falla alguna, como a continuación pasa a explicarse.

En lo que respecta a la inexistencia de la señal preventiva de *«puente estrecho»*, es patente que no es cierto, ya que se ha referido con suficiencia en líneas precedentes, y las fotografías aportadas dan fe de ello, que previo al ingreso al puente del asunto, para la fecha de los hechos, estaba fijada la señal que alerta sobre la existencia de puente angosto, misma que además se observa en buenas condiciones y plenamente visible.

Ahora, en lo que respecta a la falta de señal en relación con el fin de la berma e inicio de paso peatonal, si bien en efecto no se acreditó que existiera señalización a ese respecto, también lo es que no existe señal de tránsito relativa a tales circunstancias (fin de la berma e inicio de paso peatonal), de lo que fácilmente se deduce que no existe entonces el deber de anunciar tales circunstancias al administrador de la respectiva vía.

En relación con la berma, el Código Nacional de Tránsito, establece lo siguiente:

*«Artículo 2. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

*(...)*

*Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia*

(...)

*Artículo 73. Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:*

(...)

*Por la berma o por la derecha de un vehículo.*

(...).

*Artículo 131. Multas. El nuevo texto es el siguiente: Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:*

(...)

*D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.*

*D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique».*

En ese orden de ideas, dado que es plenamente diáfano que las bermas, en las vías que cuentan con ellas, no están dispuestas para el tránsito de vehículos, con excepción de los vehículos de emergencia, sino para el tránsito de peatones y semovientes, y eventualmente para el estacionamiento de vehículos, no se requiere anunciar la terminación de dicha parte de la estructura de la vía. Máxime, cuando en el caso particular, se itera, pese a la consecuente reducción de la calzada por la reducción de la berma, además de estar anunciado el estrechamiento por la existencia del puente, quedó plenamente acreditado que los carriles de circulación de los vehículos mantuvieron su tamaño antes y después del puente.

A lo que se suma, que si bien existe un paso peatonal sobre el puente, el mismo ocupa el espacio que ocuparía la berma, por lo que tampoco tiene incidencia en el tamaño de los carriles sobre el puente, ya que no implica su modificación.

No obstante lo anterior, aun si en gracia de discusión se hubiese configurado falla por parte de Proyectos de Infraestructura S.A. Pisa en relación con la señalización y reducción de la vía, lo aducido en el escrito de demanda, así como en el escrito de alegatos en el que se refirió: *«ni tampoco se encontraba pintado el realce o anden contra el cual choco la señora Claudia Patricia»* (SIC), en conjunto con lo consignado en el IPAT, esto es, que el accidente ocurrió contra un objeto fijo que fue el andén del puente, y el daño sufrido por la motocicleta que fue el rin de la llanta delantera del vehículo, lleva a la conclusión que el siniestro vial de marras acaeció por imprudencia y falta de pericia de la señora Peñaranda, por cuanto se desplazaba por la vía en cuestión sobre la berma y no ocupando el carril para ello dispuesto, de conformidad con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.

En ese orden de ideas, aun habiéndose acreditado falla en el servicio por parte de la entidad demandada, situación que no se dio, no estaría acreditado el nexo de causalidad entre la falla y el daño irrogado por evidenciarse una culpa exclusiva de la víctima, ante la flagrante violación de la normatividad de tránsito.

Bajo es entendido, y al no acreditarse probatoriamente los dos últimos elementos del título de imputación por falla probada del servicio, se torna imperativo para este operador judicial, despachar desfavorablemente las súplicas de la demanda.

### **Costas**

Por otra parte y siguiendo lo dispuesto en el artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en concordancia con el artículo 365 del Código General del Proceso, se advierte que se condenará a la parte vencida en el proceso al pago de costas de esta instancia, en el evento de haberse causado y en la medida de su comprobación, las cuales serán liquidadas por la Secretaría de este Despacho, de conformidad con lo establecido en el artículo 366 del CGP.

Adicionalmente a ello, se cumple con los requisitos del artículo 47 de la Ley 2080 de 2021<sup>4</sup> para imponer condena en costas, comoquiera que la falla del servicio alegada en la demanda no fue demostrada.

Por ello, en aplicación del numeral 4 del artículo 366 del C.G.P. en concordancia con el Acuerdo 10554 del 2016, proferido por la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura, y atendiendo los criterios fijados en el artículo 5 numeral 1 del mencionado Acuerdo, se fijan agencias en derecho en suma equivalente al 4% de lo pedido.

**En mérito de lo expuesto, el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Buga,  
Administrando Justicia en nombre de la República de Colombia  
y por autoridad de la Ley, profiere el siguiente**

---

<sup>4</sup> “ARTÍCULO 47. Adiciónese el siguiente inciso al artículo 188 de la Ley 1437 de 2011: En todo caso, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas cuando se establezca que se presentó la demanda con manifiesta carencia de fundamento legal.”.

## FALLO

**PRIMERO.- Declarar** probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por la Nación – Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), por las razones expuestas en la parte considerativa de este proveído.

**SEGUNDO.- Negar** las pretensiones de la demanda, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta Sentencia.

**TERCERO.- Condenar** en costas de esta instancia a la parte vencida en el proceso, en el evento de haberse causado y en la medida de su comprobación, las cuales serán liquidadas por la Secretaría de este Despacho siguiendo lo dispuesto en el artículo 188 del CPACA en concordancia con el artículo 366 del Código General del Proceso.

**CUARTO.- Fijar** como agencias en derecho el 4% de lo pedido, de conformidad con lo establecido en el numeral 4 del artículo 366 del C.G.P. en concordancia con el Acuerdo 10554 del 2016.

**Notifíquese y Cúmplase,**

Firmado Por:

**Juan Miguel Martinez Londoño**

Juez Circuito

Juzgado Administrativo

002

Buga - Valle Del Cauca

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

Código de verificación: **0132c7f325745d96be4f8f6a1ba9584d676e80714296fa637fd0bd222926ad58**

Documento generado en 21/03/2025 10:15:54 AM

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