



Duitama, Julio 14 de 2025

Doctora
 LILIANA PATRICIA QUINTERO PINTO
 JUEZ TERCERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO JUDICIAL
 DUITAMA.

=====

E. S. D.

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA
 RADICACIÓN: 15238-3333-003-2018-00480-00
 DEMANDANTES: AURORA RAMIREZ CORREA Y OTROS
 DEMANDADOS: NACIÓN COLOMBIANA- MUNICIPIO DE DUITAMA Y OTROS
 ASUNTO: RECURSO DE APELACION CONRA SENTENCIA.

.....

LUIS VICENTE PULIDO ALBA, Apoderado de la Parte Demandante dentro del referido medio de control, con el debido respeto, me permito allegar **RECURSO DE APELACION** contra la sentencia de primera instancia de fecha junio 28 de 2025 para ante el H. **TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOYACÁ** con el fin de confrontar los hechos y elementos probatorios conducentes, pertinentes, oportunos y eficaces ajustados a la **“...regulación, el control y vigilancia...”** del **SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE Y MOVIIDAD DE ACARACTER NACIONAL** violatorio los fundamentos de orden Constitucional y legal donde los **DEMANDADOS** están obligando a funcionar una **VIA NACIONAL POR VIAS DEL AREA URBANA – CARRERA 42 – DEL MUNICIPIO DE DUITAMA** coligiendo y por **“VIAS DE HECHOS y/o mejor con DEFECTOS DE PROCEDIBILIDAD”** plasmando en la sentencia que se impugna, **NEGANDO PRETENSIONES desconociendo las regulaciones Constitucionales, legales y normas vigentes inaplicándolas también excluyendo PRECEDENTES JURISPRUDENCIALES vinculantes y de obligatoriedad sobre las “COCAUSACIONESE POR EL FUNCIONAMIENTI ILEGAL DE LA DOBLE CALZADA Briceño-Tunja-Sogamoso (B.T.S.) VIA NACIONAL (TRAFICO PESADO) que utiliza VIA URBANA la CARRERA 42 DE DUITAMA,** que incontrovertiblemente son las **ACCIONES Y OMISIONES** de las **AUTORIDADES ACCIONADAS** que materializan los **ERRORES ADMINISTRATIVOS** causantes de los **DAÑOS ANTIJURIDICOS** personales, ciertos, determinados y determinables de que son victimas los **DEMANDANTES**, debiéndose destacar que, al proceso y plasmado está en la sentencia impugnada, donde se reconoce que están **COMPROBADOS LOS DAÑOS**, razones entre otras que, serán argumentadas incluyendo las incongruencias de la parte **MOTIVA** con la **RESOLUTIVA** y que, en **SEGUNDA INSTANCIA** serán estudiados para confrontar y acoger los fundamentos, hechos y elementos probatorios reclamados en el **RECURSO DE APELACION** para acceder a **REVOCAR LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA** y en su defecto instaurar las **PRETENSIONES DE LA DEMANDA**, recurso que se propone como sigue:

I. DE LA SENTENCIA IMPUGNADA.-

Bajo la premisa que, incontrovertible es que, en el **SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD** existe **“...regulación, control y vigilancia...”** -Art.365 y concordantes de la Constitución Política de Colombia y leyes vigentes – determinante y aplicable para la **VIA DE CARACTER NACIONAL BRICEÑO-TUNJA-SOGAMOSO “B.T.S.”** para su **DISEÑO, CONSTRUCCION, SEÑALIZACIÓN, MANEJO Y CONTROL** que debió diseñarse, construirse por **FUERA DEL PERIMTETRO DEL AREA – CARRERA 42- VIA URBANA DE DUITAMA** donde ocurrieran los hechos del accidente de transito donde el día 10 de abril de 2017 resultó lesionada la señora **AURORA RAMIREZ CORREA** atropellada por el tractocamión de placas **SKV 531** conducido por **BREINER ALFONSO OLARTE VARGAS** profesional licenciado o autorizado para ejercer



la ACTIVIDAD DE CONDUCCION DE VEHICULOS DE CARGA PESADA - TRACTOCAMION - y que, dicha actividad esta calificada como " ...de alto o altísimo riesgo..." donde los DEMANDADOS no demostraron que sus gestiones administrativas estuvieron ajustadas a la regulación vigente siendo esas la causal primaria de accidentes con lesionados y muertos en la carrera 42 via urbana de Duitama por la actividad " ...de alto o altísimo riesgo..." conducción de vehículos pesados – tractocamiones - que, lesionaron a AURORA RAMIREZ CORREA con fallas en el SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD y, sin que los DEMANDADOS hayan demostrado que su gestión administrativa estuvo ajustada a la regulación vigente COCAUSANTE de los DAÑOS ANTIJURIDICOS personales, ciertos, determinados y determinables que fuero ACEPTADOS Y PLAMSADOS en la sentencia que se impugna, por cuya virtud la PARTE DEMANDANTE demostró que el accidente ocurrió en una VIA DE CARACTER NACIONAL su DISEÑO, CONSTRUCCION, SEÑALIZACIÓN, MANEJO Y CONTROL estuvo ajustado a la regulación vigente pero, es la propia sentencia la que en su parte motiva ACEPTA Y PLASMA tales hechos que ratifican a favor de los DEMANDANTES que, existiendo regulación como en el caso que fue violada por los ACCIONADOS la CARGA PROBATORIA se invierte y queda bajo su responsabilidad porque, esta determinado en PRECEDENTE JURISPRUDENCIAL: "... al actor le bastará probar la existencia del daño y la relación de causalidad ente este y el hecho de la administración realizado en el desarrollo de la actividad riesgosa..."

Al efecto, la Juzgadora de primera instancia en la sentencia impugnada plasma:

"...Del daño antijurídico

106. El daño antijurídico es la lesión injustificada a un interés protegido por el ordenamiento; es toda afectación que no está amparada por la ley o el derecho, que contraría el orden legal o que está desprovista de una causa que la justifique, vulnerando de manera directa el principio alterum non laedere²⁶, en tanto resulta contrario al ordenamiento jurídico dañar a otro sin repararlo por el desvalor patrimonial que sufre. Reductivamente, se dice que daño antijurídico es aquel que la persona no tiene el deber jurídico de soportar, descripción que sin embargo ilustra el fenómeno lesivo indemnizable, pero que resulta insuficiente para explicarlo integralmente".²⁷

107. En el caso sub examine, el daño alegado son las lesiones debidamente acreditadas, como consecuencia, del atropellamiento sufrido por la señora AURORA RAMIREZ CORREA, acaecido el 10 de abril de 2017, en la carrera 42 con calle 22 del municipio de Duitama:

i) En primer lugar, en la Epicrisis del Hospital Regional de Duitama, se señala como motivo de consulta: "VICTIMA DE ACCIONANTE DE TRÁNSITO, EN CALIDAD DE PEATON, CON TRACTOMULA, CON FRACTURA ABIERTA DE MIEMBRO INFERIOR IZQUIERDA, DEFORMIDAD DE PIE DERECHO, PERDIDA DE COCIENCIACIA. TRIGE"(índice 46, arch 2 pág. 42 SAMAI).

ii) De acuerdo a la historia Clínica de la señora AURORA RAMIREZ CORREA de "Clínica Boyacá de Duitama" del 22 de abril de 2017, la paciente cuenta con diagnósticos de "FRACTURAS PIE IZQUIERDO; "FX PERONE DERECHO"; "NECROSIS DORSO PIE IZQUIERDO"; "TEP CRÓNICO AGUDIZADO EN TRATAMIENTO"; "TVP DESCARTADA M INFERIOR DERECHO" (índice 46, arch 2 pág. 61 -69 SAMAI).

iii) Conforme al informe quirúrgico de la SOCIEDAD CLÍNICA BOYACÁ LTDA, correspondiente a la señora AURORA RAMIREZ CORREA, se estableció como diagnóstico "HERIDAS DE OTRAS PARTES DEL PIE" e intervenciones practicadas bajo anestesia: " INJERTO DE PIEL DEDOS (TRES O MÁS); INJERTO DE PIEL EN ÁREA GENERAL MÁS DEL 16%; DESBRIDAMIENTO POR LESIÓN DE TEJIDOS PROFUNDOS MÁS DEL 5% ÁREA CORPORAL; AMPUTACIÓN DE DEDOS PIE (UNO A DOS); DESBRIDAMIENTO POR LESIÓN DE TEJIDOS PROFUNDOS MÁS DEL 5% ÁREA CORPORAL; DESBRIDAMIENTO POR LESIÓN DE TEJIDOS PROFUNDOS MÁS DEL 5% ÁREA CORPORAL" (índice 46, arch 2 pág. 51-59 SAMAI)

iv) Además, en el informe pericial del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses Unidad Básica Duitama, practicado el 13 de octubre de 2017 a la señora RAMIREZ CORREA, solicitado por la Fiscalía 24 SAU se plasmó: “La examinada refiere que el día 10 /04 de 2017, sufrió un accidente de tránsito en calidad de peatón al ser atropellada., (...) INTERPRETACIÓN Y CONCLUSIONES Al examen presenta lesiones actuales consistentes con el relato de los hechos. Mecanismo traumático de lesión: Contundente. Incapacidad médico legal DEFINITIVA CINCUENTA Y CINCO (55) DÍAS. SECUELAS MÉDICO LEGALES: DEFORMIDAD FÍSICA QUE AFECTA EL CUERPO DE CARÁCTER PERMANENTE, PERTURBACIÓN DEL ÓRGANO SISTEMA DE LA LOCOMOCIÓN DE CARÁCTER POR DEFINIR. (...)” (índice 46, arch 2 pág. 72-73 SAMAI).
v) Que conforme al informe de policía de tránsito, el día 10 de abril de 2017 se registró el atropello del vehículo de placas, víctima AURORA RAMIRÉZ CORREA, descripción de las lesiones “FRACTURA MULTIPLE EN PIE IZQUIERDO Y FRACTURA EN PIE DERECHO”, hospital o clínica de atención “HOSPITAL REGIONAL DE DUITAMA” (índice 46, arch 2 pág. 34-37 SAMAI).

108. Así las cosas, el daño tiene el carácter de antijurídico, pues se trata de la afectación de un derecho protegido por el ordenamiento jurídico, cuya lesión no encuentra justificación legal. En efecto, la vida en condiciones dignas es uno de los derechos inherentes e inalienables de la persona y se constituye en presupuesto esencial para la realización de los demás derechos. Se encuentra protegido en el Preámbulo de la Constitución Política, que proclama dentro de los fines del Estado asegurar la vida de sus integrantes, y en el artículo 11 Superior, que establece que “el derecho a la vida es inviolable”.28
112...113...114...115...116...122 a 130...

171. Finalmente, debe destacarse que no obra en el expediente prueba alguna que permita establecer que la conducta de la víctima fue inducida, facilitada o no evitada por una omisión o falla atribuible al municipio de Duitama, a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), o la CSS CONSTRUCTIORES S.A., pues el accidente, correspondió a una situación ajena al ámbito del control, deber o intervención de dicha entidades, pues como se refirió previamente, las mismas demuestran haber cumplido con los deberes que le atañe, tales como la existencia de señalización, demarcación, semaforización, existencia de pasos peatonales (puente peatonal a 100 metros de ocurrido el accidente) entre otros, lo cual impide atribuir responsabilidad alguna a los aquí demandados...

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Tercero Administrativo Oral del Circuito Judicial de Duitama, actuando en nombre de la República y por autoridad de la Ley;

V. RESUELVE:

PRIMERO.- Declarar no Probadada la Excepción de caducidad propuesta por los demandados NOE ANTONIO PEÑA GOMEZ, IVAN DARIO PEÑA CASTAÑEDA y BEIMER ALFONSO OLARTE VARGAS.

SEGUNDO.- Declarar no probada la causal exonerativa de responsabilidad de “HECHO EXCLUSIVO DE LA VÍCTIMA” planteada por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA; el MUNICIPIO DE DUITAMA; los demandados NOE ANTONIO PEÑA GOMEZ, IVAN DARIO PEÑA CASTAÑEDA y la llamada en garantía EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., por las razones expuestas en la parte motiva de esta decisión.

TERCERO.- NEGAR las pretensiones de la demanda, atendiendo a las consideraciones realizadas en la parte motiva de la presente providencia.

CUARTO.- NO CONDENAR en costas a la parte demandante, por las razones antes expuestas...”

Indefectiblemente que debe operarse el DERECHO A LA DEFENSA DE LA PARTE DEMANDANTE, interponiendo el RECURSO DE APELACION contra la precitada SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA para garantizar los derechos fundamentales de los Demandantes y también para evitar que sea un antecedente judicial que afecta el



bienestar y mejoramiento social de la condiciones sociales de la comunidad, cuyos alcances de una **CONCLUSION JUDICIAL QUE ATAÑE A DERECHOS FUNDAMENTALES, DERECHOS E COLECTIVOS** relacionados con el **SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE Y MOVILIDAD EL CONFLICTO QUE POR DECADAS AFECTA LA CARRERA 42 DEL MUNICIPIO DE DUITAMA**: Los Demandantes, Colombianos, Boyacenses, Transeúntes y habitantes de Duitama que, sean atropellados lesionados o muertos por vehículos de tráfico pesado que Constitucional y legalmente deben transitar sobre la **VIA DE CARÁCTER NACIONAL POR FUERA DEL LAS VIAS DEL PERIMETRO URBANO – CARRERA 42 DEL MUNICIPIO DE DUITAMA** – por **ACCIONES Y OMISIONES** (ART. 90 C.N.), tienen o no, derecho a reclamar **DAÑOS ANTIJURIDICOS** cuando tácitamente como en el presente caso: “... correspondió a una situación ajena al ámbito del control, deber o intervención de dicha entidades, pues como se refirió previamente, las mismas demuestran haber cumplido con los deberes que le atañe, tales como la existencia de señalización, demarcación, semaforización, existencia de pasos peatonales (puente peatonal a 100 metros de ocurrido el accidente) entre otros, lo cual impide atribuir responsabilidad alguna a los aquí demandados...”

II. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES, LEGALES Y ARGUMENTOS APLICABLES SOBRE LA “REGULACION, CONTROL Y VIGILANCIA DEL SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE Y MOVILIDAD”.

En casos similares por **ACCION DE REPARACION DIRECTA** en accidentes de tránsito actividad calificada de “...**alto altísimo riesgo...**” ídem en “...**conurrencia de culpas...**” de la **PARTE DEMANDADA: AUTORIDADES Y POR FUERO DE ATRACCION PARTICULARES**, sean tomado determinaciones judiciales que constituyen **PRECEDENTE JURISPRUDENCIAL** determinante: “... **al actor le bastará probar la existencia del daño y la relación de causalidad ente este y el hecho de la administración realizado en el desarrollo de la actividad riesgosa...**”

Se reitera, a las **AUTORIDADES E INTEGRANTES DE LA PARTE DEMANDADA**, les corresponde demostrar que su actuación estuvo ajustada a la normatividad Constitucional y legal invocada por la **PARTE DEMANDANTE** y que en suma, debe aplicarse en la sentencia impugnada en condiciones de **IGUALDAD** razonada, equitativa, proporcionada y justa, ceñida al **DEBIDO PROCESO**.-

La **PARTE DEMANDANTE** invocó la existencia de la institucionalidad dentro del actual Estado Social de Derecho invocada los **ARTICULOS 2,4, 6, 13, 29, 90, 93, 94, 95, 209, 228, 365** y concordantes de la C.N. sobre la “...**regulación, control, vigilancia...**” que el Estado mantendrá frente al **SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD** y que, técnicamente refiere al **DISEÑO, CONSTRUCCION, SEÑALIZACIÓN, MANEJO Y CONTROL DE VIAS NACIONES – TRAFICO PESADO – POR AREAS Y VIAS URBANAS – CARRERA 42 DUITAMA**- incontrovertible violación por **ACCIONES Y OMISIONES** en **HECHOS** que materializan los **ERRORES ADMINISTRATIVOS** causantes de los **DAÑOS ANTIJURIDICOS** de que son víctimas los **DEMANDANTES**; de suyo incluyendo puntual y concretamente:

La **LEY 105 DE 1993**.

MANUAL DE DISEÑO DE VIAS DEL INVIA.

MANUEAL DE SEÑALIZACION VIAL DEL MIJNISTERIO DE TRANSPORTE.

MANUAL DE DISPOSITIVOS PARA LA REGULACION DE TRANSITO EN LAS CALLES Y CARRERAS DE LAS CIUDADES Y POBLACIONES DEL PAIS, ACUERDO VIGENTE DEL ESQUEMA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE DUITAMA.-



De la regulación precedente, sea suficiente destacar lo relacionado con la precitada **"...regulación..."** que al tenor del ART. 365 y concordantes de la C.N., la **JUZGADORA DE PRIMERA INSTANCIA ACEPTA, PLASMA E INFIERE** en la **SENTENCIA IMPUGNADA** de la cual se transcribe:

"...111. Argumentó, que Aurora Ramírez Correa resultó lesionada en un accidente de tránsito

en la Doble Calzada Briceño–Tunja–Sogamoso, que al pasar por Duitama utiliza la Carrera 42, una vía urbana, sin contar con señalización adecuada, afirmando que esto ha generado congestión vehicular y peatonal, así como un aumento alarmante de accidentes debido a fallas en el diseño, construcción y señalización de la vía; además, que la autopista ha dividido físicamente la ciudad, aislando sectores como la Comuna 8, lo que obliga a peatones a cruzar por zonas peligrosas. Además, el accidente fue consecuencia de la omisión en la construcción de la variante de Duitama y del uso indebido de una vía suburbana como corredor nacional, en contravía de normas como la Ley 105 de 1993 y el Manual de Diseño de INVIAS.

112. Conforme con el material probatorio allegado, se encuentra demostrado que entre el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS y el CONSORCIO SOLARTE Y SOLARTE (luego CSS CONSTRUCTORES S.A.29) se celebró contrato de concesión No. 377 del 15 de julio de 2002,30 el cual fue cedido y subrogado mediante Resolución No. 003045 del 22 de agosto de 2003 por parte del INVÍAS al INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONESINCO, entidad creada por el Decreto 1800 de 26 de junio , que reemplazó al INVÍAS para los efectos de: "estructurar, planear, contratar, ejecutar y administrar los contratos de concesión de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial en las concesiones en los modos carretero, fluvial marítimo férreo y portuario)31, siendo posteriormente cambiada la naturaleza jurídica del INCO, mediante Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011, de ESTABLECIMIENTO PÚBLICO a AGENCIA NACIONAL ESTATAL DE NATURALEZA ESPECIAL del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autónomo y autonomía administrativa, financiera y técnica, cambiando su denominación a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA- ANI 32, entidad que es responsable de la supervisión, control y cumplimiento de las obligaciones pactadas en el referido contrato de concesión, en lo que corresponde al proyecto vial Briceño- Tunja – Sogamoso.33

113. Igualmente, se debe señalar que el objeto del contrato de concesión No. 377 del 15 de julio de 200234 consiste en : "...el Otorgamiento al CONCESIONARIO de una concesión para que realice, por su cuenta y riesgo, los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento, la operación y el mantenimiento de los Trayectos, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INVÍAS dados en concesión, para la cabal ejecución del Proyecto, bajo el control y vigilancia del INVÍAS..."(Subrayado del Despacho).

114. A su vez, dentro de las obligaciones principales del concesionario en la etapa de construcción establece entre otras la de rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento de los proyectos, así:

"Durante esta etapa el CONCESIONARIO deberá cumplir, sin perjuicio de las demás obligaciones contempladas en este Contrato, con las siguientes obligaciones: (...)

6.2.4. Construir y poner en funcionamiento la infraestructura de operación de acuerdo con lo establecido en las Especificaciones Técnicas de Operación y Mantenimiento para aquellos Trayectos en donde se requiera.(...)"35

115. Ahora bien, debe mencionarse que el Decreto 4165 de 2011 del 3 de noviembre de 2011 36, estableció en el artículo 3° el objeto de la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI, así:

"... Como consecuencia del cambio de naturaleza, la Agencia Nacional de Infraestructura, tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos



sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación.”

116. Por su parte, el artículo 4° del mismo Decreto estableció como funciones generales de la ANI, entre otras, las siguientes:

“... Como consecuencia del cambio de naturaleza, son funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura:

(...)

8. Realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por las entidades encargadas de la planeación del sector transporte y por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, (Conpes).

(...)

16. Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, de acuerdo con las condiciones contractuales. (...),

...

121. De otro lado, el director territorial Boyacá del Instituto Nacional de Vías, el 3 de noviembre de 2021 certificó lo siguiente:

“... certifico que la Carrera 42 sobre el área urbana del Municipio de Duitama, es decir desde el Sector Higueras ubicado en el PR46+500 Ruta 5502 hasta el Cruce con la Avenida Camilo Torres ubicado en el PR 1+235 Ruta 6210, hace parte del Corredor vial Briceño - Tunja - Sogamoso, de orden nacional a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, el cual fue concesionado para su operación y mantenimiento a la Concesión “BTS CONCESIONARIO S.A.S.”. (Índice 46, arch 51 SAMAI).

122. Conforme con lo enunciado, en criterio del Despacho se puede inferir que a las obligaciones pactadas en el Contrato de Concesión No. 0377 de 2002, el CONCESIONARIO SOLARTE SOLARTE, luego CSS CONSTRUCTORES S.A., tiene la responsabilidad de construir, rehabilitar, ejecutar, operar y mantener todos los tramos correspondientes al proyecto vial denominado doble calzada Briceño- Tunja- Sogamoso, de acuerdo con los pliegos, las especificaciones técnicas de construcción, rehabilitación y mejoramiento establecidos por la ANI, en la que se incluye la Carrera 42 sobre el área urbana del Municipio de Duitama, es decir desde el Sector Higueras ubicado en el PR46+500 Ruta 5502 hasta el Cruce con la Avenida Camilo Torres ubicado en el PR 1+235 Ruta 6210, lugar donde se señala acaeció el accidente de tránsito el 10 de abril de 2017, donde resultó atropellada la señora AURORA RAMIREZ CORREA por el vehículo tractocamión de placa SKV531.

123. Ahora bien, el artículo 6° de la Ley 1551 de 2012, le asigna a los Municipios, entre otras las siguientes funciones:

(...)

23. En materia de vías, los municipios tendrán a su cargo la construcción y mantenimiento de vías urbanas y rurales del rango municipal. Continuarán a cargo de la Nación, las vías urbanas que formen parte de las carreteras nacionales, y del Departamento las que sean departamentales.

(...)

124. Por otro lado, debe recordarse que según el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, son autoridades de tránsito el Ministerio de Transporte, los Gobernadores y los Alcaldes, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital, la Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras, los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, los corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, la Superintendencia General de Puertos y Transporte, las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o. de ese artículo 40, y los agentes de Tránsito y Transporte.



125. De suerte que, para el caso de los Municipios, los Alcaldes responden en su jurisdicción por la instalación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control del tránsito, las cuales se determinan mediante estudios que contengan las necesidades y el inventario general de la señalización (parágrafo 1° del artículo 115). Igualmente, deben expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el ordenamiento adecuado del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas (parágrafo 3° del artículo 6°).

126. Finalmente, debe indicarse que en los precisos términos del art. 8241, 31542 de la Constitución Política y la Ley 9 de 1989, le corresponde a los Municipios en el área de su jurisdicción velar por la debida protección e integridad del espacio público.

III. DE LOS HECHOS COMPROBADOS.-

Los hechos que fueron propuestos en la demanda, debatidos y colegidos por la **JUZGADORA DE PRIMERA INSTANCIA** ciertamente que, de las transcripciones que anteceden contenidas en los numerales 111 a 126 dejan **demostrados los hechos** ocurridos en el accidente del 10 de abril de 2017 sobre la **VIA DE CARÁCTER NACIONAL, DOBLE CALZADA BRICEÑO -TUNJA – SOGAMOSO “B.T.S.”** sitio carrera 42 a la altura del semáforo salida a Sogamoso, accidente causado por el tractocamión de placas **SKV 531** conducido por **BREINER ALFONSO OLARTE VARGAS** donde resulta gravemente lesionada la **AURORA RAMIREZ CORREA** tal como se detalló en los hechos de la demanda y que, con los documentos técnicos probatorios demuestran los **DAÑOS ANTIJURIDICOS** que fueron plasmados en la sentencia en su acápite transcrito de los numerales 106 a 108 destacando que, las autoridades vinculadas como integrantes de la **PARTE DEMANDADA**, a la fecha, no **desvirtuaron los hechos, tampoco que hayan demostrado que sus atribuciones fueron cumplidas y ajustadas** (ART. 365 y concordantes de la C.N. y demás normas vigentes) a la **regulación, control y vigilancia** relacionadas con el **SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE Y MOVILIDAD...diseño, construcción, señalización, manejo, mantenimiento, vigilancia de VIA NACIONAL “B.T.S.”** que debe ser diseñada y construida por fuera del área urbana – carrera 42 - del **MUNICIPIO DE DUITAMA**, muy por el contrario, cobra mayor vigencia el **PRECEDENTE JURISPRUDENCIAL** donde se determina:

“... al actor le bastará probar la existencia del daño y la relación de causalidad ente este y el hecho de la administración realizado en el desarrollo de la actividad riesgosa...”

IV. DE LA REGULACION VIGENTE APLICABLE Y DE LOS ELEMENTOS PROBATORIOS.

Los elementos probatorios conducentes, pertinentes, oportunos y eficaces formal y judicialmente están formal y judicialmente recaudados al proceso y **EXISTE:**

1.- PRUEBA SOBRE LA NORMATIVIDAD REGULADORA Y VIGENTE QUE INEXPLICABLEMENTE NO SE HA APLICADO Y SE PRETERMITE, IGNORA Y DESCONOCE EN ESTA SENTENCIA IMPUGNADA:

La **LEY 105 DE 1993.**

MANUAL DE DISEÑO DE VIAS DEL INVIAS.

MANUEAL DE SEÑALIZACION VIAL DEL MIJNISTERIO DE TRANSPORTE.

MANUAL DE DISPOSITIVOS PARA LA REGULACION DE TRANSITO EN LAS CALLES Y CARRERAS DE LAS CIUDADES Y POBLACIONES DEL PAIS.



LEY 388 de 1997 Y PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL ACUERDO No 039 de 2009 actual "P.O.T." CONGELADO EN SU DESARROLLO URBANISTICO DESDE EL ACUERDO No 010 del AÑO 2002 DETERMINANDO .-

A lo anterior, ha de adicionar subsiguientemente en su momento y acápite pertinente, los PRECEDENTES JURISPRUDENCIALES vigentes, aplicables, vinculantes y de obligatoriedad que se proponen en la sustentación de este recurso de apelación.-

2.- LA PRECITADA REGULACION CONSTITUCIONAL AUNADA A LOS SOPORTES LEGAL REGULADOS COMO DETERMINANTES OBLIGATORIOS PARA QUE LA "VIA NACIONAL BRICEÑO-TUNJA-SOGAMOSO B.T.S." HAYA TENIDO DISEÑO, CONSTRUCCION, SEÑALIZACION, MANTENIMIENTO, MANEJO Y CONTROL POR FUERA DEL AREA URBANA Y, NO ESTAR UTILIZANDO LA -CARRERA 42 VIA URBANA - DEL MUNICIPIO DE DUITAMA PARA TARICO PESADO QUE CORRESPONDE A VIAS DE CARÁCTER NACIONAL Y QUE, POR OMISION O EXTRALIMITACION CONSTITUYE LA PRIMERA CAUSA DEL ACCIDENTE DE UN TRACTOCAMION DONDE RESULTA LESIONANA AURORA RAMIREZ CORREA SUMANDOSE LA CONCURRENCIA DE CULPAS DEL CONDUCTOR Y PEATON DONDE LA JURISPRUDENCIA DETERMINA "... RESPONSABILIDAD POR COCAUSACIONES..."

"...El Proyecto BTS, designado en la Red Vial Primaria de la Nación como Ruta 55, fue diseñada como una vía de doble calzada, de alta velocidad, con estándares de diseño geométrico, plasmados en los Estudios y Diseños ejecutados por la firma D.I.S. LTDA. ENRIQUE DÁVILA LOZANO en el año 1989 y ajustados en el año 1998 a dos calzadas con dos carriles cada una y separada central de veinte metros, velocidad de diseño de 100- 120 km/hora. Contaba este diseño con cuatro variantes entre las cuales estaba la Variante Paipa- Duitama, de longitud 12.1km. El objeto de estas variantes es evitar el paso de tránsito nacional por los sectores urbanos, evitando problemas de inseguridad en la población..."

3.- A plenitud incontrovertible para demostrar la precitada regulación vigente y aplicable, acude la propia JUZGADORA DE PRIMERA INSTANCIA cuando en la sentencia probatoriamente plasma lo que a continuación se transcribe:

"... 112. Conforme con el material probatorio allegado, se encuentra demostrado que entre el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS y el CONSORCIO SOLARTE Y SOLARTE (luego CSS CONSTRUCTORES S.A.29) se celebró contrato de concesión No. 377 del 15 de julio de 2002,30 el cual fue cedido y subrogado mediante Resolución No. 003045 del 22 de agosto de 2003 por parte del INVÍAS al INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONESINCO, entidad creada por el Decreto 1800 de 26 de junio , que remplazó al INVIAS para los efectos de: "estructurar, planear, contratar, ejecutar y administrar los contratos de concesión de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial en las concesiones en los modos carretero, fluvial marítimo férreo y portuario)31, siendo posteriormente cambiada la naturaleza jurídica del INCO, mediante Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011, de ESTABLECIMIENTO PÚBLICO a AGENCIA NACIONAL ESTATAL DE NATURALEZA ESPECIAL del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autónomo y autonomía administrativa, financiera y técnica, cambiando su denominación a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA- ANI 32, entidad que es responsable de la supervisión, control y cumplimiento de las obligaciones pactadas en el referido contrato de concesión, en lo que corresponde al proyecto vial Briceño- Tunja – Sogamoso.33

113. Igualmente, se debe señalar que el objeto del contrato de concesión No. 377 del 15 de julio de 2002(34) consiste en : "...el Otorgamiento al CONCESIONARIO de una concesión para que realice, por su cuenta y riesgo, los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento, la operación y el mantenimiento de los Trayectos, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INVÍAS dados



en concesión, para la cabal ejecución del Proyecto, bajo el control y vigilancia del INVÍAS...”(Subrayado del Despacho).

114. A su vez, dentro de las obligaciones principales del concesionario en la etapa de construcción establece entre otras la de rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento de los proyectos, así:

**“Durante esta etapa el CONCESIONARIO deberá cumplir, sin perjuicio de las demás obligaciones contempladas en este Contrato, con las siguientes obligaciones:
(...)”**

6.2.4. Construir y poner en funcionamiento la infraestructura de operación de acuerdo con lo establecido en las Especificaciones Técnicas de Operación y Mantenimiento para aquellos Trayectos en donde se requiera.(...)”35

115. Ahora bien, debe mencionarse que el Decreto 4165 de 2011 del 3 de noviembre de 2011 36, estableció en el artículo 3° el objeto de la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI, así:

“... Como consecuencia del cambio de naturaleza, la Agencia Nacional de Infraestructura, tendrá por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación.”

116. Por su parte, el artículo 4° del mismo Decreto estableció como funciones generales de la ANI, entre otras, las siguientes:

“... Como consecuencia del cambio de naturaleza, son funciones generales de la Agencia Nacional de Infraestructura:
(...)”

8. Realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por las entidades encargadas de la planeación del sector transporte y por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, (Conpes).
(...)”

16. Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo, de acuerdo con las condiciones contractuales. (...),”

121. De otro lado, el director territorial Boyacá del Instituto Nacional de Vías, el 3 de noviembre de 2021 certificó lo siguiente:

“... certifico que la Carrera 42 sobre el área urbana del Municipio de Duitama, es decir desde el Sector Higueras ubicado en el PR46+500 Ruta 5502 hasta el Cruce con la Avenida Camilo Torres ubicado en el PR 1+235 Ruta 6210, hace parte del Corredor vial Briceño - Tunja - Sogamoso, de orden nacional a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, el cual fue concesionado para su operación y mantenimiento a la Concesión “BTS CONCESIONARIO S.A.S.”. (Índice 46, arch 51 SAMAI).

122. Conforme con lo enunciado, en criterio del Despacho se puede inferir que a las obligaciones pactadas en el Contrato de Concesión No. 0377 de 2002, el CONCESIONARIO SOLARTE SOLARTE, luego CSS CONSTRUCTORES S.A., tiene la responsabilidad de construir, rehabilitar, ejecutar, operar y mantener todos los tramos correspondientes al proyecto vial denominado doble calzada Briceño- Tunja- Sogamoso, de acuerdo con los pliegos, las especificaciones técnicas de construcción, rehabilitación y mejoramiento establecidos por la ANI, en la que se incluye la Carrera 42 sobre el área urbana del Municipio de Duitama, es decir desde el Sector Higueras ubicado en el



PR46+500 Ruta 5502 hasta el Cruce con la Avenida Camilo Torres ubicado en el PR 1+235 Ruta 6210, lugar donde se señala acaeció el accidente de tránsito el 10 de abril de 2017, donde resultó atropellada la señora AURORA RAMIREZ CORREA por el vehículo tractocamión de placa SKV531.

123. Ahora bien, el artículo 6° de la Ley 1551 de 2012, le asigna a los Municipios, entre otras las siguientes funciones:

“(...)

23. En materia de vías, los municipios tendrán a su cargo la construcción y mantenimiento de vías urbanas y rurales del rango municipal. Continuarán a cargo de la Nación, las vías urbanas que formen parte de las carreteras nacionales, y del Departamento las que sean departamentales.

(...)”

124. Por otro lado, debe recordarse que según el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, son autoridades de tránsito el Ministerio de Transporte, los Gobernadores y los Alcaldes, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital, la Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras, los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, los corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, la Superintendencia General de Puertos y Transporte, las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o. de ese artículo 40, y los agentes de Tránsito y Transporte.

125. De suerte que, para el caso de los Municipios, los Alcaldes responden en su jurisdicción por la instalación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control del tránsito, las cuales se determinan mediante estudios que contengan las necesidades y el inventario general de la señalización (parágrafo 1° del artículo 115). Igualmente, deben expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el ordenamiento adecuado del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas (parágrafo 3° del artículo 6°).

126. Finalmente, debe indicarse que en los precisos términos del art. 82(41), 315(42) de la Constitución Política y la Ley 9 de 1989, le corresponde a los Municipios en el área de su jurisdicción velar por la debida protección e integridad del espacio público...”

4.- PRUEBA TECNICA que se contiene en el DICTAMEN PERICIAL que en su oportunidad presentó la PARTE DEMANDANTE con el objeto de demostrar que, las AUTORIDADES INTEGRANTES DE LA PARTE DEMANDANTE por ACCIONES Y OMISIONES materializaron ERRORES ADMINISTRATIVOS que envolvieron el hecho ocurrido en el accidente de lo cual sobrevienen los DAÑOS ANTIJURIDICOS personales, ciertos, determinados y determinables que se contiene en el CONCEPTO TECNICO emitido por ARTURO MEDINA VEGA ingeniero de TRANSPORTES Y VIAS respaldado desde su formación académica y especializaciones profesionales, con amplísima experiencia académica y laboral a lo largo de muchísimos años advertidos en su dictamen de fecha elaborado el día 10 de febrero de 2018 y sustentado en audiencia publica del 15 de febrero de 2022; se reitera, la PARTE DEMANDANTE también cumplió con la DEMOSTRACION DE LOS HECHOS a través de esta PRUEBA TECNICA y de la cual la JUZGADORA DE PRIMERA INSTANCIA plasmó en la sentencia impugnada de la cual se transcribe:

“...127. Preciado lo anterior, debe señalarse que la parte demandante busca acreditar que las entidades demandadas faltaron al cumplimiento de sus obligaciones, y para demostrarlas circunstancias que envolvieron el hecho dañoso, así como el daño, allegó dictamen pericial rendido el 10 de febrero de 2018 por el Ingeniero de Transporte y Vías, ARTURO MEDINA VEGA del cual se rindió contradicción en audiencia de pruebas celebrada el día 15 de febrero de 2024, en el cual se concluyó lo siguiente:

“(...)

1. En lo referente al proyecto inicial se obviaron las VARIANTES por los centros urbanos utilizando vías como La Autopista Norte Duitama para hacer el empuje con otras nacionales, inclusive, sin el cumplimiento de las especificaciones



para vías de Orden nacional (Ruta 55 - 03 con Ruta 62. Mediante contrato adicional 01 de 2003, se cambiaron los diseños originales, sin ninguna justificación de orden técnico, eliminando las variantes y disminuyendo condiciones de diseño, que han generado alta inseguridad en el proyecto final.

2. El Proyecto BTS, designado en la Red Vial Primaria de la Nación como Ruta 55, fue diseñado como una vía de doble calzada, de alta velocidad, con estándares de diseño geométrico, plasmados en los Estudios y Diseños ejecutados por la firma D.I.S. LTDA. ENRIQUE DÁVILA LOZANO en el año 1989 y ajustados en el año 1998 a dos calzadas con dos carriles cada una y separador central de veinte metros, velocidad de diseño de 100-120 km/hora. Contaba este diseño con cuatro variantes entre las cuales estaba la Variante Paipa- Duitama, de longitud 12.1 km. El objeto de estas variantes era evitar el paso del tránsito nacional por los sectores urbanos, evitando problemas de inseguridad en la población.

3. En lo referente a mantenimiento de semáforos no se hace cada año o menos como lo refiere el Manual de señalización y se deberían tener registros de esto mantenimientos que deben ser presentados por la autoridad competente, inclusive para casos de accidentes, como el presente.

4. No se tiene señalización apropiada para este tipo de intersección dada la importancia de las vías nacionales que la componen dentro del cruce inapropiado por el sector suburbano de la ciudad de Duitama, hecho que no fuera contemplado dentro del diseño original del Proyecto BTS y que fuera acomodado su paso por la autopista norte, con los consiguientes riesgos y consecuencias como el atropellamientos de peatones.

5. Es evidente el abandono en mantenimiento y control de la intersección, con la falta de actualización y reemplazo de señales en pintura y cambio de elementos de control de tráfico deteriorados o dañados.

6. No se aprecia la presencia de autoridad de ningún orden que haga respetar la señalización y los dispositivos de control de tráfico y prevenir accidentes.

7. No se garantiza la seguridad de los PEATONES como prioridad ante su desventaja en este tipo de intersecciones.

8. No existen políticas de educación y culturización de los demás usuarios de la vía para preservar la vida; cuando en el plan de ordenamiento territorial de Duitama (POT) se refiere a los peatones se hace muy pasajeramente y sí, se debe proporcionar los elementos necesarios para su desplazamiento seguro, pero no se llevan a la práctica.

9. - De acuerdo a las Normas de diseños contempladas en el Manual de Diseño de Vías del INVIAS, en la Ley 105 del 93, en los diseños ajustados, no se contemplaron elementos importantes para la seguridad de una vía de estas especificaciones, como el diseño de las intersecciones viales a nivel y desnivel, todos los cruces peatonales a nivel y desnivel, importantísimos en los cruces urbanos y suburbanos de una vía.

La CAUSACION PURAMENTE MATERIAL DEL ATROPELLAMIENTO- para el caso, para el día 10 de AGOSTO de 2017, BEIMER ALFONSO OLARTE VARGAS ... era el conductor del vehículo de placas SKV 531, ..., y los propietarios: NOE ANTONIO PEÑA GOMEZ, e IVAN DARIO PEÑA CASTEÑEDA propietarios del tracto camión de cuyo arrollamiento al PEATON , sobrevinieron las lesiones a AURORA RAMIREZ CORREA, no se puede desconocer la existencia de COCAUSACION originadas en las FLAGRANTES VIOLACIONES a las leyes y normas vigentes de la "Red vial primaria- ruta 55 DOBLE CALZADA BRICEÑO TUNJA-SOGAMOSO B.T.S.; NO APLICAN LAS NORMAS DE DISEÑO, CONSTRUCCION, SEÑALIZACION, PREVENCION, MANEJO Y CONTROL IGNORANDOSE FACTORES TECNICOS, lo cual indefectiblemente constituye la COCAUSACION que unida a lo sumado a la CAUSACION PURAMENTE MATERIAL origina la RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA POR LA QUE SE ACCIONA EN REPARACION DIECTA.

(...).

- El Proyecto BTS, designado en la Red Vial Primaria de la Nación como Ruta 55, fue diseñado como una vía de doble calzada, de alta velocidad, con estándares de diseño geométrico, plasmados en los Estudios y Diseños ejecutados por la firma D.I.S. LTDA. ENRIQUE DÁVILA LOZANO en el año 1989 y ajustados en el año 1998 a dos calzadas con dos carriles cada una y separador central de veinte metros, velocidad de diseño de 100- 120 km/hora. Contaba este diseño con cuatro variantes entre las cuales estaba la Variante Paipa- Duitama, de longitud 12.1 km. El objeto de estas variantes era evitar el paso del tránsito nacional por los sectores urbanos, evitando problemas de inseguridad en la población.

- Mediante contrato adicional 01 de 2003, se cambiaron los diseños originales, sin ninguna justificación de orden técnico, eliminando las variantes y disminuyendo condiciones de diseño, que han generado alta inseguridad en el proyecto final.

- El diseño de una carretera, pese a ser abordado de forma separada en planta, perfil y en sección transversal, tiene como producto final una franja tridimensional en



la cual la totalidad de sus elementos deben generar un conjunto único de interacción con los usuarios y determinarán las condiciones reales de operación.

- Durante el proceso de diseño es necesario anticipar la interacción de los elementos de la carretera con las condiciones probables de operación vehicular, así como con el entorno que ésta afectará, con el fin de evitar problemas y sobrecostos derivados de estas omisiones. (...) (índice 46, arch 3, pág. 1- 35 SAMAI)..."

5.- DESCONOCIMIENTO DEL VALOR PROBATORIO, DESCALIFICACION, TERGIVERSACION, VALORACION PROBATORIA DIFERENTE AL SER IGNORADO EL CONTENIDO DE LO CONTEXTUALIZADO EN EL OBJETO DEL DICTAMEN PERICIAL.-

Las apreciaciones plasmadas en la sentencia impugnada, a la luz de la valoración probatoria integral del DICTAMEN PERICIAL y confrontadas con todos los demás elementos probatorios allegados por las PARTES y, para el presente caso, el DICTAMEN PERICIAL Y DEMAS PRUEBAS de la PARTE DEMANDANTE en su momento procesal, no fueron impugnados por adolecer de requisitos como pruebas conducente, pertinente, oportuna y eficaz a la luz del procedimiento fueron decretadas y practicadas la PRUEBA TESTIMONIAL idem el DICTAMEN PERICIAL acorde a los artículos 226 siguientes y concordantes del C.G.P., pero la **inconformidad radica en que**, su existencia, texto y alcance probatorio, estudio y valoración integral carece de imparcialidad respecto del DICTAMEN PERICIAL Y PRUEBA TESTIMONIAL porque rayan con **"VIAS DE HECHO y/o DEFECTOS DE PROCEDIBILIDAD"** verificables en la sentencia impugnada de la cual se transcribe:

"...128. De lo anterior se desprende que el informe pericial fue elaborado el 10 de febrero de 2018, es decir, diez meses después de ocurrido el accidente señalado en la demanda, el cual tuvo lugar el 10 de abril de 2017. En ese sentido, las conclusiones del perito se fundamentan únicamente en una inspección ocular del sitio, sin respaldo técnico adicional que permita acreditar que las condiciones del lugar al momento de la visita eran idénticas a las existentes el día del accidente.

129. Además, no es posible acreditar mediante la prueba pericial aportada, los hechos o circunstancias que rodearon la ocurrencia del accidente sucedido diez meses atrás, ni su posible evitabilidad. Aunque se señala que el Proyecto BTS (Ruta 55), originalmente concebido como una vía de doble calzada con variantes para evitar el tránsito por zonas urbanas, fue modificado sin justificación técnica mediante contrato adicional en 2003, eliminando dichas variantes y reduciendo las condiciones de seguridad vial, y que además, se empleó la Autopista Norte de Duitama en contravía a los estándares nacionales, lo cierto es que tales afirmaciones se sustentan únicamente en una valoración visual del lugar de los hechos.

130. En consecuencia, el Despacho concluye que el dictamen pericial presentado por la parte demandante carece de fuerza de convicción para demostrar las circunstancias invocadas en la demanda y atribuir responsabilidad a las entidades demandadas...

143...SIENDO LA SUMA DE ESTAS LAS CAUSALES ES QUE SE PRODUCE EL ACCIDENTE, SE PUDO CONCLUIR DENTRO DE LA PRESENTE INDAGACION QUE SI LA SEÑORA AURA RAMIREZ CORREA NO HUBIERA VIOLADO LAS NORMAS DE TRANSITO ANUNCIADAS, NUNCA SE HUBIESE PRODUCIDO EL ACCIDENTE, POR LO QUE LA INFRACCIÓN AL DEBER DE CUIDADO PROVINO MUY SEGURAMENTE UNICAMENTE DE PARTE DEL PEATON, AUNADO A QUE A UNOS METRSO DE DISTANCIA HABÍA ADMÁS UN PUENTE PEATONAÑ (SIC), COMO LA MISMA VÍCTIMA LO SEÑALA, EL CUAL PODRÍA HABER UTILIZADO ... PARA NO PONER EN PELIGRO SU INTEGRIDAD. POR PARTE DEL CONDUCTOR DEL TRACTO CAMIÓN VENÍA POR SU VIA , ESTABA EN EL SEMÁFORP EN VERDE, Y CUANDO EL PEATÓN TRATA DE ESQUIVARLO AL MAXIMO COMO SE OBSERVA EN LAS FOTOS Y EL CROQUIS, DONDE IGUALMENTE SE VE LA HUELLA DE FRENADA, LO QUE HACE FALTA PARA EVITAR ATROPELLAR AL PEATON, Y QUE DESAFORTUNADAMENTE PESE A SUS ESFUERZOA TÉRMINA EL VEHÍCULO CON LA LLANTA TRASERA DEL CABEZOTE COGIENDO EL PIE IZQUIERDO DE LA VICTIMA (...)"(índice 46, arch. 42, pág. 134-142 SAMAI).

144. Ahora bien, en el interrogatorio de parte rendido por la señora AURORA RAMIREZ CORREA, en la audiencia de pruebas celebrada el 15 de febrero de 2022 45, dijo que el día 10 de abril de 2017 se trasladó de su casa aproximadamente a las once y cuarto, tomó la buseta C1 de "TURES", en el antiguo terminal que iba para la ciudadela y se bajó en la 42, pasó el primer carril a coger la buseta para Tibasosa a trabajar, se encontraba el semáforo en rojo; precisó que iban más peatones cruzando, ella iba detrás, estaban los carros parados, alcanzó a pasar hasta la mitad cuando de repente vio que la mula la cogió por la parte delantera y cayó al piso, después despertó en el hospital..."



6.- EL ACUERDO No 039/2009 QUE AJUSTO Y RETOMO EL ARTICULADO DEL ACUERDO No 010 DE 2002, CORROBORA LA REGULACION QUE SE PLASMA EN LA SENTENCIA Y QUE DETERMINA LA RESPONSABILIDAD DEL MUNICIPIO DE DUITAMA, pues está determinado:

“...ARTICULO 17 NUMERAL 1. ZONA SUBURBANA AUTOPISTA NORTE:

“Este sector, Higuera y Centro Poblado de Guadalupe, está determinado en el POT de la ciudad de Duitama como zona Suburbana, Artículo 17, numeral 1. Zona suburbana Autopista Norte. En este mismo artículo se define suelo suburbano como las áreas ubicadas dentro del mismo suelo rural, en las que se mezclan los usos del suelo y, en este sector las formas de vida del área rural y el casco urbano de la ciudad.-

EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS. Los ARTICULOS 60-64 del POT, ha definido como el conjunto de espacios y construcciones de uso público-privado, cuya función es la prestación de servicios que atienden y satisfacen las necesidades recreativas, culturales, de salud, de educación, de abastecimiento, del culto, etc., requeridas por la ciudad de Duitama. Hay equipamientos sociales, relacionados con instituciones de salud; equipamientos educativos destinados a la satisfacción de necesidades de escolaridad de la población; equipamientos culturales, administrativos, de seguridad, religiosos y de culto, de abastecimiento y de servicios urbanos especiales.

ARTICULO 94. PLANES PARCIALES...1 PLAN PARCIAL SUR. Delimitado entre la autopista central del norte, Canal de Vargas y Camellón de Narvaez, incluyendo los terrenos de la Villa Olímpica y la urbanización Juan Grande...Mientras se inicia el desarrollo del plan parcial de la zona sur de Duitama se congela todo proceso de urbanización...

ARTICULO 95. UNIDADES DE PLANIFICACION RURAL. Es un instrumentos de la Unidad de planificación, que hace referencia a la zona suburbana y al centro poblacional y específicamente en las justificaciones hace referencia a la necesidad de reglamentar la parte de amenazas y riesgos, teniendo en cuenta que esta zona tiene el paso de la líneas de alta tensión, canal Vargas, el paso del Rio Surba y el paso de Doble Calzada BTS y dentro de sus objetivos está diseñar los estudios técnicos para la solución de infraestructuras viales, ciclo-rutas, y de servicios públicos.-

2. UNIDAD DE PLANIFICACION RURAL ZONA INDUSTRIAL Y SERVICIOS. Corresponde al área ubicado dentro de la zona suburbana Autopista Norte comprende los terrenos localizados entre la Autopista Norte hasta los linderos norte del área prevista para la zona franca y desde la vía de acceso al grupo Mecanizado Silva Plazas hasta la vía de acceso que linda con los predios del ICA...se congela todo tipo de licencias de construcción, urbanización y parcelación...”

En SEGUNDA INSTANCIA debe ser retomado el estudio integral de las demás pruebas existentes a en su integridad para verificar si existen pruebas conducente, pertinentes, oportunas y eficaces que, hayan sido aportadas, solicitadas, decretadas y debatidas con las cuales las ENTIDADES o AUTORIDADES ADMINISTRATIVAS y demás vinculados por FUERO DE ATRACCION, demostraron que al momento de los hechos, antes o después, su gestión, funciones o atribuciones fueron cumplidas a cabalidad acorde a la “...regulación, control, y vigilancia...” que (ART. 365 y concordantes de la C.N.) el Estado mantendrá frente al SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE Y MOVILIDAD cuando inconstitucional e ilegal imponen tráfico vehicular de una VIA DE CARACTER NACIONAL por VIAS DEL AREA URBANA -CARRERA 42- DEL MUNICIPIO DE DUITAMA: IGNORANDOSE COMO FACTOR DE CAUSACION DE ACCIDENTES, MUERTES Y LESIONES PERMANENTES DE INOCENTES CIUDADANOS QUE, COMO LOS HOY DEMANDANTES... A LA POSTRE, ADEMÁS DE SER VICTIMAS DE LOS ERRORES ADMINISTRATIVOS Y FALLAS DEL DISEÑO, CONSTRUCCION, SEÑALIZACION, MANTENIMIENTO, MANEJO Y CONTROL DE LA VIA... TAMBIEN SON VICTIMAS DENEGANDO SUS PRETENSIONES AHORA POR ERROR JUDICIAL O JURISDICCIONAL...

V. DE LOS PRECEDENTES JURISPRUDENCIALES, VIGENTES, UNIFICADORES Y DE OBLIGATORIEDAD.



1.- FALLAS DEL DISEÑO, CONSTRUCCION, SEÑALIZACION, CONTROL Y MANEJO DE LA VIA SON COCAUSALES UNIFICADORAS, VINCULANTES Y DE OBLIGATORIEDAD, AUNADAS A LA EVENTUAL CONCURRENCIA DE CULPAS ENTRE CONDUCTORES Y PEATONES:

“PRECEDENTE JURISPRUDENCIAL DEL CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, CONSEJERO PONENTE: DOCTOR DANIEL SUÁREZ HERNÁNDEZ, REF.: EXPEDIENTE NO. 13540, ACTORES: LUIS CRUZ DELGADO Y OTROS, DEMANDADOS: DISTRITO CAPITAL -SECRETARIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE - Y EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO -IDU:

“...Los hechos probados configuran un típico caso de responsabilidad patrimonial por daño antijurídico, en el entendido de que el factor de imputación que compromete la responsabilidad de los entes demandados, de manera solidaria, está configurado tanto por la omisión y descuidos manifiestos y evidentes, en que incurrió la entidad encargada del mantenimiento y conservación de dicha vía arterial, de una parte y, la inobservancia de las obligaciones legales que competían a ambas entidades demandadas, con especial acento a la Secretaría de Transito y Transportes del Distrito Capital, referidas a la correcta, oportuna y adecuada señalización que ha debido adoptarse en el lugar donde se presentó el accidente, en atención a que, tal cual se infiere de los hechos acreditados, la vía pública se encontraba obstruida en uno de sus carriles o calzadas, por la existencia de morros de arena o tierra que impedían la libre circulación de los vehículos en el sentido originalmente trazado en aquél lugar...”

*En eventos como éste, las varias causas que concurren al desenlace fatal, deben analizarse bajo la noción de causalidad jurídica, que ensancha sus contornos, para dar cabida a una serie de hipótesis que por su resultado antijurídico -daño antijurídico-, comprometen la responsabilidad de las autoridades públicas demandadas. La **cocausación** configura la eventual responsabilidad solidaria en la obligación indemnizatoria cuya fuente es el daño antijurídico, correspondiéndole al acreedor -víctima del daño - elegir en contra de quién persigue la indemnización. No habiéndose demandado al tercero en el presente proceso, las entidades públicas demandadas por virtud de la condena que habrá de proferirse, se encuentran habilitadas para perseguirlo y obtener el reconocimiento de una parte de la indemnización, dependiendo de la participación causal que el tercero haya podido tener en el evento dañoso. La participación del otro conductor de vehículo de servicio público, en manera alguna configura el hecho de tercero...”*

2.- FALLA DEL SERVICIO COMO TITULO GENERAL DE IMPUTACION.

A.- SENTENCIA DEL CONSEJO DE ESTADO, SECCION TERCERA, FECHA 19 DE JUNIO DE 2008 RADICACION No 76001-23-31-000-1994-00736-01 (15263) CONSEJERA PONENTE DRA MYRIAM GUERRERO DE ESCOBAR- “FALLA DEL SERVICIO COMO TITULO GENERAL DE IMPUTACION Y SU IMPORTANCIA EN EL REGIMEN DE RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA – FALLA PROBADA DEL SERVICIO (DAÑO SUFRIDO, FALTA EN LA PRESTACION DEL SERVICIO Y NEXO DE CAUSALIDAD)”.-

3.- REGIMEN DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO EN ACCIDENTES DE TRANSITO.

Igualmente esta aceptado jurisprudencialmente que el:

“... Régimen de responsabilidad patrimonial del Estado por accidentes de tránsito derivados de obstáculos que sobre una vía no están debidamente señalizados y por omisión o inactividad en el cumplimiento de las obligaciones de conservación, mantenimiento y recuperación de las vías... Atendiendo la jurisprudencia del Consejo de Estado, en estos casos de responsabilidad patrimonial del Estado debe dilucidarse bajo el título de imputación de la falla en el servicio, para lo cual es necesario, de una parte, hacer un contraste entre el contenido obligacional fijando en abstracto en la legislación para el ente administrativo involucrado y, por otro lado, el grado de cumplimiento u observancia por parte de la autoridad demandada en el caso concreto, para lo cual la mencionada Corporación ha establecido las siguientes sub-reglas:

“(1) que la responsabilidad que deriva de incumplir obligaciones de control que se ejercen en las vías no es objetiva, debiéndose establecer que se produjo un incumplimiento de alguna o todas ellas; (2) lo que implica encuadrar dicha responsabilidad bajo el régimen de la falla en el servicio, sin perjuicio de analizar de los demás fundamentos; (3) debe acreditarse de la actividad desplegada de la administración pública fue inadecuada ante el deber que legalmente le correspondía asumir; (4) para lo anterior se precisa establecer el alcance de la obligación legal incumplida o cumplida inadecuadamente para la administración



pública para lo que se consideran los siguientes criterios: (i) "en qué forma debió haber cumplido el Estado con su obligación"; (ii) "qué era lo que a ella podía exigírsele"; y, (iii) "sólo si en las circunstancias concretas del caso que se estudia se establece que no obró adecuadamente, esto es, que no lo hizo como una administración diligente, su omisión podrá considerarse como causa del daño cuya reparación se pretende"

4.- PROTECCION DE DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS FRENTE AL SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOBRE LA CARRERA 42 VIA UIRBANA DEL MUNICIPIO DE DUITAMA:

SENTENCIA DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOYACA SALA DE DECISION No 4 DE FECHA 13 DE NOVIEMBRE DE 2018, ACCION POPULAR RADICACION No 15001233300020140053000 MAGISTRADO PONENTE: JOSE ASCENCION FERNANDEZ OSORIO, de lo cual se transcribe:

"...no se puede considerar vulnerado el derecho colectivo a la moralidad pública sin hacer el juicio de moralidad de la actuación del funcionario para establecer si incurrió en conductas amañadas, corruptas o arbitrarias y alejadas de los fines de la correcta función pública. Aquí es donde se concreta el segundo elemento. Consiste en que esa acción u omisión del funcionario en el desempeño de las funciones administrativas debe acusarse de ser inmoral; debe evidenciarse que el propósito particular del servidor se apartó del cumplimiento del interés general, en aras de su propio favorecimiento o del de un tercero. Este presupuesto está representado en factores de carácter subjetivo opuestos a los fines y principios de la administración, traducidos en comportamientos deshonestos, corruptos o cualquier denominación que se les dé; en todo caso, conductas alejadas del interés general y de los principios de una recta administración de la cosa pública, en provecho particular..."

"... Sea lo primero manifestar que en materia de acciones populares la carga de la prueba la tiene el actor; es así como el artículo 30 de la ley 472 de 1998 dispone lo siguiente: "ARTICULO 30. CARGA DE LA PRUEBA. La carga de la prueba corresponderá al demandante. Sin embargo, si por razones de orden económico o técnico, si dicha carga no pudiere ser cumplida, el juez impartirá las órdenes necesarias para suplir la deficiencia y obtener los elementos probatorios indispensables para proferir un fallo de mérito, solicitando dichos experticias probatorias a la entidad pública cuyo objeto esté referido al tema materia de debate y con carga a ella. En el evento de no existir la posibilidad de allegar la prueba respectiva, en virtud de lo establecido en el inciso anterior, el juez podrá ordenar su practica con cargo al Fondo para la Defensa de los Derechos e Intereses Colectivos..."

"...En el corredor vial paso urbano por este municipio se tienen dispuestas diferentes señales reglamentarias que advierten al usuario de la vía la necesidad y obligación de reducir la velocidad, así como la precaución en cruces peligrosos, teniendo en cuenta lo establecido en el CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE LEY 769 DE 2002 en el CAPITULO XI Límites de velocidad "Artículo 106. Límites de velocidad e zonas urbanas público..."

Informe Consorcio Interventoría BTS				
Año	Muertos	Lesionados	Peatones involucrados	Total accidentes
2009	1	1	1	10
2010	0	12	0	25
2011	2	16	1	25
2012	2	16	1	25
2013	0	2	1	20
2014	0	13	2	27
2015	1	5	0	29
2016	0	10	2	26
2017	0	1	2	8
TOTALES	6	76	10	195

Sentencia del Tribunal Administrativo de Boyacá Sala de Decisión No 4 de fecha 13 de noviembre de 2018, Acción Popular No 15001233300020140053000 MAGISTRADO PONENTE: JOSE ASCENCION FERNANDEZ OSORIO. Pag. 30

Informe Secretaria de Transito de Duitama				
Año	Muertos	Lesionados	Peatones involucrados	Total accidentes
2012	3	9	2	53
2013	1	9	1	40
2014	0	15	1	45
2015	1	16	5	56
2016	2	23	6	71
2017	0	2	1	13



TOTALES	7	74	16	278
---------	---	----	----	-----

Sentencia del Tribunal Administrativo de Boyacá Sala de Decisión No 4 de fecha 13 de noviembre de 2018, Acción Popular No 15001233300020140053000 MAGISTRADO PONENTE: JOSE ASCENCION FERNANDEZ OSORIO. Pag. 30

"...5 MEDIDAS PARA AMPARAR EL DERECHO... La Ley 1551 de 6 de julio de 2012 "por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios", consagró en su artículo 6°, lo siguiente:... **ARTÍCULO 6°** El artículo 3° de la ley 136 de 1994 quedará así: **Artículo 3°. Funciones de los municipios.** Corresponde al municipio: 3. Promover el desarrollo de su territorio y construir las obras que demande el progreso municipal. Para lo anterior deben tenerse en cuenta, entre otros: los planes de vida de los pueblos y comunidades indígenas y los planes de desarrollo comunal que tengan los respectivos organismos de acción comunal. 4. Elaborar e implementar los planes integrales de seguridad ciudadana, en coordinación con las autoridades locales de policía y promover la convivencia entre sus habitantes (...) 23. En materia de vías, los municipios tendrán a su cargo la construcción y mantenimiento de vías urbanas y rurales del rango municipal. Continuarán a cargo de la Nación, las vías urbanas que forman parte de las carreteras nacionales, y del Departamento las que sean departamentales (...) (Resalta la sala)..."

"... Asimismo, se ordenará al Municipio de Duitama que, dentro del mes siguiente a la ejecutoria de esta sentencia, en su calidad de autoridad policiva y de tránsito formule un plan mediante el cual se establezcan acciones para controlar la velocidad en la carrera 42 del Municipio de Duitama (doble calzada corredor vial BTS), incluyendo componentes pedagógicos y sancionatorios, y con la determinación de indicadores de resultado cuya meta sea la reducción efectiva de la accidentalidad en la vía; esto con concordancia con lo dispuesto en el inciso 1° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002: "ARTICULO 7°. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorios y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías."

"... FALLA: ... TERCERO: ORDENAR al MUNICIPIO DE DUITAMA que, dentro del mes siguiente a la ejecutoria de esta sentencia, en su calidad de autoridad policiva y de tránsito formule un plan mediante el cual se establezcan acciones para controlar la velocidad en la carrera 42 del Municipio de Duitama (doble calzada corredor vial BTS), incluyendo componentes pedagógicos y sancionatorios, y con la determinación de indicadores de resultado cuya meta sea la reducción efectiva de la accidentalidad en la vía..."

5.- COMPLEMENTO A LAS RESPONSABILIDADES DE LOS MUNICIPIOS RESPECTO LOS DERECHOS FUNDAMENTALES, DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS DEL SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE Y MOVILIDAD PLASMADO EN LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA.-

SENTENCIA DEL CONSEJO DE ESTADO, SECCION PRIMERA, FECHA 1 DE AGOSTO DE 2019, ACCION POPULAR RADICACION No5001233300020140053001 () CONSEJERO PONENTE ROBERTO AUGUSTO SERRATO VALDES, de lo cual se transcribe:

"...En este sentido, la Sala preciso indicar que el artículo 311 de la Constitución Política de 1991, indica que al ente municipal "(...) le corresponde prestar los servicios público que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asigne la constitución y las leyes".

"...Además, en la ley 1551 de 6 de julio de 2012 y precisamente en su artículo 6°, se instituye que: **Artículo 6°.** El artículo 3° de la ley 136 de 1994 quedara así: **Artículo 3° DE LAS FUNCIONES DE LOS MUNICIPIOS** 3. Promover el desarrollo de su territorio y construir las obras que demande el progreso municipal. Para lo anterior deben tenerse en cuenta, entre otros: los planes de vida de los pueblos y comunidades indígenas y los planes de desarrollo comunal que tengan los respectivos organismos de acción comunal. ...4. Elaborar e implementar los planes integrales de seguridad ciudadana, en coordinación con las autoridades locales de policía y promover la convivencia entre sus habitantes. ...7. Procurar la solución de las necesidades básicas insatisfechas de los habitantes del municipio, en lo que sea de su competencia, con especial énfasis en los niños, las niñas, los adolescentes, las mujeres cabeza de familia, las personas de la tercera edad, las personas en condición de discapacidad y los demás sujetos de especial protección constitucional. ...23. En materia de vías, los municipios tendrán a su cargo la construcción y mantenimiento de vías urbanas y rurales del rango municipal. Continuarán a cargo de la Nación, las vías urbanas que formen parte de las carreteras nacionales, y del Departamento las que sean departamentales. Se recuerda también que, en cuanto al ordenamiento del territorio, la ley 388 de 18 de julio de 1997 señala lo siguiente, a saber:**ARTÍCULO 3°.- Función pública del urbanismo.** El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines: 1. Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios. 2. Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su



utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible. 3. Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural. 4. Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales... **ARTÍCULO 5°.- Concepto.** El ordenamiento del territorio municipal y distrital comprende un conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas, emprendidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas, en ejercicio de la función pública que les compete, dentro de los límites fijados por la Constitución y las leyes, en orden a disponer de instrumentos eficientes para orientar el desarrollo del territorio bajo su jurisdicción y regular la utilización, transformación y ocupación del espacio, de acuerdo con las estrategias de desarrollo socioeconómico y en armonía con el medio ambiente y las tradiciones históricas y culturales. ... **ARTÍCULO 6°.- Objeto.** El ordenamiento del territorio municipal y distrital tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible, mediante: 1. La definición de las estrategias territoriales de uso, ocupación y manejo del suelo, en función de los objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales. ... **ARTÍCULO 8°.- Acción urbanística.** La función pública del ordenamiento del territorio local se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, referida a las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias, relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo. Son acciones urbanísticas, entre otras: 1. Clasificar el territorio en suelo urbano, rural y de expansión urbana. 3. Establecer la zonificación y localización de los centros de producción, actividades terciarias y residenciales, y definir los usos específicos, intensidades de uso, las cesiones obligatorias, los porcentajes de ocupación, las clases y usos de las edificaciones y demás normas urbanísticas. 5. Determinar las zonas no urbanizables que presenten riesgos para la localización de asentamientos humanos, por amenazas naturales, o que de otra forma presenten condiciones insalubres para la vivienda. 13. Determinar y reservar terrenos para la expansión de las infraestructuras urbanas. ... **PARÁGRAFO.-** Las acciones urbanísticas aquí previstas deberán estar contenidas o autorizadas en los planes de ordenamiento territorial o en los instrumentos que los desarrollen o complementen, en los términos previstos en la presente Ley. Por último, en el inciso 1° del artículo 7 de la ley 796 del 6 de julio de 2002 indica lo que a continuación se expone: ... **ARTÍCULO 7o. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO.** Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. Lo anterior tiene pleno y pacífico respaldo jurisprudencial, por cuanto en sentencia de 22 de julio de 2009 (exp. Núm. 16.333), la Sección Tercera del Consejo de Estado manifestó que: "(...) bajo esta perspectiva, se observa que la norma (Decreto 80 de 1887) otorga a los municipios la obligación y/o potestad de adecuar o acomodar las vías nacionales de acuerdo con sus necesidades, a efectos de garantizar la prestación, de los servicios públicos, situación que exige la construcción de diferentes redes físicas (alcantarillado, acueducto, etc.): de regular la circulación vehicular o peatonal en la zona, integrando, o facilitando la convexidad de esa vía con lo demás de orden municipal (construyendo cruces viales y puentes peatonales): facilitar la urbanización y edificación en determinada área; entre otras actividades y con diferente finalidad que no están relacionadas con la construcción, el mantenimiento la señalización de una vía nacional. Sin embargo, no puede entenderse que dicha obligación de adecuar o acomodar signifique el mantenimiento, sostenimiento o la señalización de la respectiva vía nacional (...) negrilla y subrayada fuera del texto original. En otra oportunidad, la sección primera de esta Alta Corte, en destacable providencia del 18 de febrero de 2010 (con ponencia del doctor Rafeak E. Ostau de Lamfomt Pianeta) al respecto indicó: (...) **8.- Señalización y semaforización.** Al respecto, es preciso señalar que de conformidad con el artículo 2° de la Constitución Política, son fines esenciales del Estado, entre otros, servir a la comunidad, y garantizar la efectividad de los derechos y deberes consagrados en dicho Estatuto. En ese orden de ideas, el citado precepto dispone que personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades... En ese sentido, la Ley 769 de 2002 por la cual se expidió el "Código Nacional de Tránsito Terrestre" en su artículo 7°, prevé que las autoridades de tránsito deben velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Entre tales autoridades según el artículo 6 de la ley mencionada, se encuentran las Secretarías de Tránsito y Transporte de los Distritos Especiales, en su calidad de organismos de tránsito...
"...De otra parte el Código Nacional de Tránsito Terrestre dispone que los peatones y los conductores de vehículos automotores deben tener ciertos comportamientos, pues los artículos 57 y 63 de dicha disposición legal prevén lo siguiente:... Artículo 57. Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas de hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo... Artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones
(...) En efecto, para que las pruebas de accidentes en la zona objeto de la discusión se consideren como fundamento que acredite la vulneración del derecho colectivo a la seguridad pública, debe probarse que los accidentes fueron consecuencia de la ausencia de señalización, semaforización y/o medidas necesarias para mitigar el riesgo. Pues, bien los accidentes también pueden ser por la imprudencia de los peatones y/o conductores (...)" (Negrillas de la Sala de Decisión)

"...Además, en proveído fechado el 31 de enero de 2008. Ésta misma Sección Primera explicó: (...) En el caso concreto el Tribunal considero probada la vulneración efectiva a los derechos cuya seguridad y

garantía reclama el acto, con base en el dictamen pericial rendido con ocasión de la práctica de la diligencia de inspección realizada en el sector objeto de la demanda y las pruebas allegadas al proceso. Adjunto que con posterioridad a la práctica de la diligencia señalada quedó en evidencia la carencia de las condiciones necesarias que garanticen la segura movilidad de los peatones a lo largo del sector, y, como agravante, resultó demostrada además la ausencia de señalización vertical y horizontal, circunstancia que maximiza el riesgo que corren los peatones al transitar por el sector. Fundamentó la responsabilidad que le asiste al Municipio de Popayán, como autoridad de tránsito, sobre el sector objeto de demanda con base en la normatividad que sobre red vial se ha expedido, especialmente en el Art. 3° de la Ley 469 de 2002, el cual reza: <<ARTICULO 3°. Autoridades de Tránsito. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes: (...). El Ministerio de Transporte. Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal y distrital...

... Vistas las conclusiones obtenidas en los conceptos rendidos por expertos en la materia, por una parte el concepto rendido por el perito designado de oficio por el Tribunal, y, por otro, el rendido a solicitud del actor y por decreto oficioso del Tribunal por parte de Ingenieros docentes de la Universidad del Cauca, es a todas luces inaceptable la evidente inseguridad y el riesgo en el que ponen sus vidas los peatones que cotidianamente transitan el sector sobre el cual se realizaron los correspondientes estudios, tanto por la falta del mobiliario urbano que garantiza la segura movilización de los transeúntes a cada lado de la vía, como por la carencia de la señalización horizontal y vertical que maximiza el riesgo de quienes además, transitan por el sector en vehículos automotores. Anota la Sala el acierto del Tribunal al señalar el riesgo inminente para los peatones que circulan y se desplazan 5ª entre las carreras 41 y 43, por no estar plenamente acondicionado el espacio para la movilidad de los transeúntes, teniendo en cuenta además que quienes a diario circulan por el sector, en su mayoría son niños y jóvenes estudiantes (...)

6.- LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA ACEPTA Y PLASMA LA EXISTENCIA DEL DAÑO, A LO CUAL CONCURREN PRECEDENTES JURISPRUDENCIALES DEL H. CONSEJO DE ESTADO:

"... El daño como parte de los elementos que configuran la responsabilidad del Estado y de los particulares... La objetivación del daño indemnizable que surge de este precepto constitucional, como lo ha repetido en diversas oportunidades la Sala, sugiere que, en lógica estricta, el juez se ocupe inicialmente de establecer la existencia del daño indemnizable que hoy es objetivamente comprobable y cuya inexistencia determina el fracaso ineluctable de la pretensión.

En igual sentido, en pronunciamiento de fecha 14 de marzo de 2012 el Consejo de Estado sostuvo:

"El daño antijurídico a efectos de que sea resarcible, requiere que éste **cabalmente estructurado**, por tal motivo, se torna imprescindible que se acrediten los siguientes aspectos relacionados con la lesión o detrimento cuya reparación se reclama: i) debe ser **antijurídico**, que se puede apreciar material y jurídicamente -que no se limite a una mera conjetura-, y el ordenamiento jurídico, y iii) que sea personal, es decir, que sea padecido por quien lo solicita, en tanto se cuente con la legitimación en la causa para reclamar o debatir el interés que se debate en el proceso, bien a través de un derecho que le es propio o uno que le deviene por la vía hereditaria... Como se aprecia, el **daño antijurídico es el principal elemento sobre el cual se estructura la responsabilidad patrimonial de la administración pública**, a la luz del artículo 90 de la Carta Política... Es así como, sólo habrá **daño antijurídico cuando se verifique una modificación o alteración negativa fáctica o material respecto de un derecho, bien o interés legítimo que es personal y cierto frente a la persona que lo reclama**, y que desde el punto de vista formal es antijurídico, es decir no está en la obligación de soportar porque la normativa no le impone esa carga"... A su turno, la doctrina ha indicado que el daño debe ser el primer elemento objeto de análisis, al momento de abordarse el estudio de la responsabilidad: "(...) el **daño es la razón de ser de la responsabilidad**, y por ello, es **básica la reflexión de que su determinación en sí, precisando sus distintos aspectos y su cuantía, ha de ocupar el primer lugar, en términos lógicos y cronológicos, en la labor de sus partes y el juez en el proceso. Si no hubo daño o no se puede determinar o no se le puede evaluar, hasta allí habrá de llegarse; todo esfuerzo adicional, relativo a la autoría y a la calificación moral de la conducta del autor resultará necio e inútil**". Resaltado fuera de texto... Luego, el primer elemento a examinar en materia de responsabilidad del Estado y de los particulares, esto es, el **daño**, está plenamente demostrado, pues la muerte accidental de una persona afecta inexorablemente un bien o hecho jurídicamente tutelado..."

VI. DE LA INCONGRUENCIA EN LA SENTENCIA IMPUNGADA Y DEFECTOS DE PROCEDIBILIDAD.

Existe **INCONGRUENCIA** entre la **PARTE MOTIVA** con la **RESOLUTIVA** que es verificable:

1.- EXISTENCIA DE REGULACION -CONSTITUCIONAL Y LEGAL VIGENTE - QUE NO SE TUVO EN CUENTA NI APLICO EN LA SENTENCIA IMPUGNADA.-

Atendiendo a que, la sentencia impugnada plasma todo un recuento acertado de la **“...regulación ...”** vigente y aplicable ponderando las responsabilidades de cada **AUTORIDAD ACCIONADA** como en efecto fueron transcritos los acápites pertinentes, de lo cual se colige que, para el presente caso: **EXISTE REGULACION VIGENTE APLICABLE E IGUAL EXISTE LA DOBLE CALZADA BRICEÑO-TUNJA-SOGAMOSO B.T.S.”** con **DISEÑO, CONSTRUCCIÓN, SEÑALIZACIÓN, MANEJO, CONTROL Y VIGILANCIA POR SER VIA DE CARACTER NACIONAL QUE, DEBE EXISTIR POR FUERA DEL AREA URBANA -CARRERA 42 VIA URBANA DEL MUNICIPIO DE DUITAMA** y que, en la sentencia incluso colige y determina deberes, obligaciones y responsabilidades **para finalmente PRETERMITIR, IGNORAR y/o DESCONOCER QUE, ESE HECHO DE SU EXISTENCIA CONSTITUYE FACTOR DE COCAUSACION DEL Y DE MUCHOS OTROS ACCIDENTES CON MUERTOS, LESIONADOS POR ACCIONES Y OMISIONES QUE MATERIALEZAN ERRORES ADMINISTRATIVOS CAUSANTE DE LOS DAÑOS ANTIJURIDICOS personales, ciertos, determinados y determinables por los que se acciona la referida REPARACION DIRECTA.**

No puede desconocerse la **EXISTENCIA Y ERRORES O FALLAS DE DISEÑO, CONSTRUCCION, MANEJO, CONTROL DE LA DOBLE CALZADA BRICEÑO-TUNJA-SOGAMOSO B.T.S.”** propuesta como **HECHOS DEBATIDOS Y COMPRADOS DENTRO DE LA DEMANDA** para endilgar **CULPA EXCLUSIVA DEL PEATON Y CONUDCTOR DEL TRACTOCAMION QUE PROVOCO EL ATROPELLAMIENTO DE AURORA RAMIREZ CORREA...muy por el contrario, se reconoce la CONCURRENCIA DE CULPAS entre conductor del tractocamión y peatona...CUYA SUMA POR ERRORES DE LAS AUTORIDADES QUEDA ESTRUCTURADA LA “...COCAUSACION...” ya determinada en precedentes judiciales y jurisprudenciales:**

“PRECEDENTE JURISPRUDENCIAL DEL CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, CONSEJERO PONENTE: DOCTOR DANIEL SUÁREZ HERNÁNDEZ, REF.: EXPEDIENTE NO. 13540, ACTORES: LUIS CRUZ DELGADO Y OTROS, DEMANDADOS: DISTRITO CAPITAL -SECRETARIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE - Y EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO -IDU:

“...Los hechos probados configuran un típico caso de responsabilidad patrimonial por daño antijurídico, en el entendido de que el factor de imputación que compromete la responsabilidad de los entes demandados, de manera solidaria, está configurado tanto por la omisión y descuidos manifiestos y evidentes, en que incurrió la entidad encargada del mantenimiento y conservación de dicha vía arteria, de una parte y, la inobservancia de las obligaciones legales que competían a ambas entidades demandadas, con especial acento a la Secretaría de Transito y Transportes del Distrito Capital, referidas a la correcta, oportuna y adecuada señalización que ha debido adoptarse en el lugar donde se presentó el accidente, en atención a que, tal cual se infiere de los hechos acreditados, la vía pública se encontraba obstruida en uno de sus carriles o calzadas, por la existencia de morros de arena o tierra que impedían la libre circulación de los vehiculos en el sentido originalmente trazado en aquél lugar...”

*En eventos como éste, las varias causas que concurren al desenlace fatal, deben analizarse bajo la noción de causalidad jurídica, que ensancha sus contornos, para dar cabida a una serie de hipótesis que por su resultado antijurídico -daño antijurídico-, comprometen la responsabilidad de las autoridades públicas demandadas. La **cocausación** configura la eventual responsabilidad solidaria en la obligación indemnizatoria cuya fuente es el daño antijurídico, correspondiéndole al acreedor -víctima del daño - elegir en contra de quién persigue la indemnización. No habiéndose demandado al tercero en el presente proceso, las entidades públicas demandadas por virtud de la condena que habrá de proferirse, se encuentran habilitadas para perseguirlo y obtener el reconocimiento de una parte de la indemnización, dependiendo de la participación causal que el tercero haya podido tener en el evento dañoso. La participación del otro conductor de vehículo de servicio público, en manera alguna configura el hecho de tercero...”*

2.- EXISTENCIA DE PRECEDENTES JURISPRUDENCIALES Y PRUEBAS DESCONOCIDOS EN SU REAL ALCANCE Y VAPOR PROBATORIO.

Se destaca que en los **numerales o literales 112 a 116; 122 a 130 y 144**, existiendo que en tal sentido fueron abordadas otros elementos probatorios que, demuestran que los



hechos si fueron comprobados y que, juiciosamente se hace referencia como pruebas pertinentes, conducentes, oportunas pero inexplicablemente se dice:

“...171. Finalmente, debe destacarse que no obra en el expediente prueba alguna que permita establecer que la conducta de la víctima fue inducida, facilitada o no evitada por una omisión o falla atribuible al municipio de Duitama, a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), o la CSS CONSTRUCTORES S.A., pues el accidente, correspondió a una situación ajena al ámbito del control, deber o intervención de dicha entidades, pues como se refirió previamente, las mismas demuestran haber cumplido con los deberes que le atañe, tales como la existencia de señalización, demarcación, semaforización, existencia de pasos peatonales (puente peatonal a 100 metros de ocurrido el accidente) entre otros, lo cual impide atribuir responsabilidad alguna a los aquí demandados...”

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Tercero Administrativo Oral del Circuito Judicial de Duitama, actuando en nombre de la República y por autoridad de la Ley;

V. RESUELVE:

PRIMERO.- Declarar no Probada la Excepción de caducidad propuesta por los demandados NOE ANTONIO PEÑA GOMEZ, IVAN DARIO PEÑA CASTAÑEDA y BEIMER ALFONSO OLARTE VARGAS.

SEGUNDO.- Declarar no probada la causal exonerativa de responsabilidad de “HECHO EXCLUSIVO DE LA VÍCTIMA” planteada por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA; el MUNICIPIO DE DUITAMA; los demandados NOE ANTONIO PEÑA GOMEZ, IVAN DARIO PEÑA CASTAÑEDA y la llamada en garantía EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C., por las razones expuestas en la parte motiva de esta decisión.

TERCERO.- NEGAR las pretensiones de la demanda, atendiendo a las consideraciones realizadas en la parte motiva de la presente providencia.

CUARTO.- NO CONDENAR en costas a la parte demandante, por las razones antes expuestas...”

El DICTAMEN PERICIAL como PRUEBA TECNICA, se allego con el fin de determinar las FALLAS o ERRORES DEL DISEÑO, CONSTRUICION, SEÑALIZACION, MANEJO Y CONTROL, bajo ninguna premisa para determinar las circunstancias de tiempo, modo y lugar d ellos hechos y, precisamente el profesional que conceptuó fue muy explícito a contrario censu de lo colegido y plasmado en la sentencia impugnada, razones entre otras por las que, se reclaman la existencia de pruebas por manera, pueden ser desconocidas.

A.- DESCONOCIMIENTO DEL:

“PRECEDENTE JURISPRUDENCIAL DEL CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, CONSEJERO PONENTE: DOCTOR DANIEL SUÁREZ HERNÁNDEZ, REF.: EXPEDIENTE NO. 13540, ACTORES: LUIS CRUZ DELGADO Y OTROS, DEMANDADOS: DISTRITO CAPITAL -SECRETARIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE - Y EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO -IDU:

“...Los hechos probados configuran un típico caso de responsabilidad patrimonial por daño antijurídico, en el entendido de que el factor de imputación que compromete la responsabilidad de los entes demandados, de manera solidaria, está configurado tanto por la omisión y descuidos manifiestos y evidentes, en que incurrió la entidad encargada del mantenimiento y conservación de dicha vía arteria, de una parte y, la inobservancia de las obligaciones legales que competían a ambas entidades demandadas, con especial acento a la Secretaría de Transito y Transportes del Distrito Capital, referidas a la correcta, oportuna y adecuada señalización que ha debido adoptarse en el lugar donde se presentó el accidente, en atención a que, tal cual se infiere de los hechos acreditados, la vía pública se encontraba obstruida en uno de sus carriles o calzadas, por la existencia de morros de arena o tierra que impedían la libre circulación de los vehículos en el sentido originalmente trazado en aquél lugar...”

*En eventos como éste, las varias causas que concurren al desenlace fatal, deben analizarse bajo la noción de causalidad jurídica, que ensancha sus contornos, para dar cabida a una serie de hipótesis que por su resultado antijurídico -daño antijurídico-, comprometen la responsabilidad de las autoridades públicas demandadas. La **cocausación** configura la eventual responsabilidad solidaria en la obligación indemnizatoria cuya fuente es el daño antijurídico, correspondiéndole al acreedor -víctima del daño - elegir en contra de quién persigue la indemnización. No habiéndose demandado al tercero en el presente proceso,*



las entidades públicas demandadas por virtud de la condena que habrá de proferirse, se encuentran habilitadas para perseguirlo y obtener el reconocimiento de una parte de la indemnización, dependiendo de la participación causal que el tercero haya podido tener en el evento dañoso. La participación del otro conductor de vehículo de servicio público, en manera alguna configura el hecho de tercero...”

DEL PRECEDENTE JURISPRUDENCIAL. En tanto la **Juzgado** omitió aplicar **“PRECEDENTE JURISPRUDENCIAL DEL CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, CONSEJERO PONENTE: DOCTOR DANIEL SUÁREZ HERNÁNDEZ, REF.: EXPEDIENTE NO. 13540, ACTORES: LUIS CRUZ DELGADO Y OTROS, DEMANDADOS: DISTRITO CAPITAL -SECRETARIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE - Y EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO -IDU:**

“...Los hechos probados configuran un típico caso de responsabilidad patrimonial por daño antijurídico, en el entendido de que el factor de imputación que compromete la responsabilidad de los entes demandados, de manera solidaria, está configurado tanto por la omisión y descuidos manifiestos y evidentes, en que incurrió la entidad encargada del mantenimiento y conservación de dicha vía arterial, de una parte y, la inobservancia de las obligaciones legales que competían a ambas entidades demandadas, con especial acento a la Secretaría de Transito y Transportes del Distrito Capital, referidas a la correcta, oportuna y adecuada señalización que ha debido adoptarse en el lugar donde se presentó el accidente, en atención a que, tal cual se infiere de los hechos acreditados, la vía pública se encontraba obstruida en uno de sus carriles o calzadas, por la existencia de morros de arena o tierra que impedían la libre circulación de los vehículos en el sentido originalmente trazado en aquél lugar...”

En eventos como éste, las varias causas que concurren al desenlace fatal, deben analizarse bajo la noción de causalidad jurídica, que ensancha sus contornos, para dar cabida a una serie de hipótesis que por su resultado antijurídico -daño antijurídico-, comprometen la responsabilidad de las autoridades públicas demandadas. La **cocausación** configura la eventual responsabilidad solidaria en la obligación indemnizatoria cuya fuente es el daño antijurídico, correspondiéndole al acreedor -víctima del daño - elegir en contra de quién persigue la indemnización. No habiéndose demandado al tercero en el presente proceso, las entidades públicas demandadas por virtud de la condena que habrá de proferirse, se encuentran habilitadas para perseguirlo y obtener el reconocimiento de una parte de la indemnización, dependiendo de la participación causal que el tercero haya podido tener en el evento dañoso. La participación del otro conductor de vehículo de servicio público, en manera alguna configura el hecho de tercero...”

B.- VARLORACION DEL DICTAMEN PERICIAL: Verifíquese que, se ha omitido la valoración de esta prueba conducente, pertinente, oportuna y eficaz documentales aportadas probando los hechos propuestos del texto de la demanda, como fue la PRUEBA PERICIAL, descalificada, ignorada al tenor de los numerales:

“...127. Precisado lo anterior, debe señalarse que la parte demandante busca acreditar que las entidades demandadas faltaron al cumplimiento de sus obligaciones, y para demostrarlas circunstancias que envolvieron el hecho dañoso, así como el daño, allegó dictamen pericial rendido el 10 de febrero de 2018 por el Ingeniero de Transporte y Vías, ARTURO MEDINA VEGA del cual se rindió contradicción en audiencia de pruebas celebrada el día 15 de febrero de 2024, en el cual se concluyó lo siguiente:

“(…)”

1. En lo referente al proyecto inicial se obviaron las VARIANTES por los centros urbanos utilizando vías como La Autopista Norte Duitama para hacer el empate con otras nacionales, inclusive, sin el cumplimiento de las especificaciones para vías de Orden nacional (Ruta 55 - 03 con Ruta 62. Mediante contrato adicional 01 de 2003, se cambiaron los diseños originales, sin ninguna justificación de orden técnico, eliminando las variantes y disminuyendo condiciones de diseño, que han generado alta inseguridad en el proyecto final.

2. El Proyecto BTS, designado en la Red Vial Primaria de la Nación como Ruta 55, fue diseñado como una vía de doble calzada, de alta velocidad, con estándares de diseño geométrico, plasmados en los Estudios y Diseños ejecutados por la firma D.I.S. LTDA. ENRIQUE DÁVILA LOZANO en el año 1989 y ajustados en el año 1998 a dos calzadas con dos carriles cada una y separador central de veinte metros, velocidad de diseño de 100-120 km/hora. Contaba este diseño con cuatro variantes entre las cuales estaba la Variante Paipa- Duitama, de longitud 12.1 km. El objeto de estas variantes era evitar el paso del tránsito nacional por los sectores urbanos, evitando problemas de inseguridad en la población.

3. En lo referente a mantenimiento de semáforos no se hace cada año o menos como lo refiere el Manual de señalización y se deberían tener registros de esto mantenimientos que deben ser presentados por la autoridad competente, inclusive para casos de accidentes, como el presente.

4. No se tiene señalización apropiada para este tipo de intersección dada la importancia de las vías nacionales que la componen dentro del cruce inapropiado por el sector suburbano de la ciudad de Duitama, hecho que no fuera contemplado dentro del diseño original del Proyecto BTS y que fuera acomodado su paso por la autopista norte, con los consiguientes riesgos y consecuencias como el atropellamientos de peatones.
5. Es evidente el abandono en mantenimiento y control de la intersección, con la falta de actualización y reemplazo de señales en pintura y cambio de elementos de control de tráfico deteriorados o dañados.
6. No se aprecia la presencia de autoridad de ningún orden que haga respetar la señalización y los dispositivos de control de tráfico y prevenir accidentes.
7. No se garantiza la seguridad de los PEATONES como prioridad ante su desventaja en este tipo de intersecciones.
8. No existen políticas de educación y culturización de los demás usuarios de la vía para preservar la vida; cuando en el plan de ordenamiento territorial de Duitama (POT) se refiere a los peatones se hace muy pasajeramente y sí, se debe proporcionar los elementos necesarios para su desplazamiento seguro, pero no se llevan a la práctica.
9. - De acuerdo a las Normas de diseños contempladas en el Manual de Diseño de Vías del INVIAS, en la Ley 105 del 93, en los diseños ajustados, no se contemplaron elementos importantes para la seguridad de una vía de estas especificaciones, como el diseño de las intersecciones viales a nivel y desnivel, todos los cruces peatonales a nivel y desnivel, importantísimos en los cruces urbanos y suburbanos de una vía.

La CAUSACION PURAMENTE MATERIAL DEL ATROPELLAMIENTO- para el caso, para el día 10 de AGOSTO de 2017, BEIMER ALFONSO OLARTE VARGAS ... era el conductor del vehículo de placas SKV 531, ..., y los propietarios: NOE ANTONIO PEÑA GOMEZ, ... e IVAN DARIO PEÑA CASTEÑEDA propietarios del tracto camión de cuyo arrollamiento al PEATON , sobrevinieron las lesiones a AURORA RAMIREZ CORREA, no se puede desconocer la existencia de COCAUSACION originadas en las FLAGRANTES VIOLACIONES a las leyes y normas vigentes de la "Red vial primaria- ruta 55 DOBLE CALZADA BRICEÑO TUNJA-SOGAMOSO B.T.S.; NO APLICAN LAS NORMAS DE DISEÑO, CONSTRUCCION, SEÑALIZACION, PREVENCIÓN, MANEJO Y CONTROL IGNORANDOSE FACTORES TECNICOS, lo cual indefectiblemente constituye la COCAUSACION que unida a lo sumado a la CAUSACION PURAMENTE MATERIAL origina la RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA POR LA QUE SE ACCIONA EN REPARACION DIRECTA.

(...).

- El Proyecto BTS, designado en la Red Vial Primaria de la Nación como Ruta 55, fue diseñado como una vía de doble calzada, de alta velocidad, con estándares de diseño geométrico, plasmados en los Estudios y Diseños ejecutados por la firma D.I.S. LTDA. ENRIQUE DÁVILA LOZANO en el año 1989 y ajustados en el año 1998 a dos calzadas con dos carriles cada una y separador central de veinte metros, velocidad de diseño de 100- 120 km/hora. Contaba este diseño con cuatro variantes entre las cuales estaba la Variante Paipa- Duitama, de longitud 12.1 km. El objeto de estas variantes era evitar el paso del tránsito nacional por los sectores urbanos, evitando problemas de inseguridad en la población.
- Mediante contrato adicional 01 de 2003, se cambiaron los diseños originales, sin ninguna justificación de orden técnico, eliminando las variantes y disminuyendo condiciones de diseño, que han generado alta inseguridad en el proyecto final.
- El diseño de una carretera, pese a ser abordado de forma separada en planta, perfil y en sección transversal, tiene como producto final una franja tridimensional en la cual la totalidad de sus elementos deben generar un conjunto único de interacción con los usuarios y determinarán las condiciones reales de operación.
- Durante el proceso de diseño es necesario anticipar la interacción de los elementos de la carretera con las condiciones probables de operación vehicular, así como con el entorno que ésta afectará, con el fin de evitar problemas y sobrecostos derivados de estas omisiones. (...) (índice 46, arch 3, pág. 1- 35 SAMAI)..."

"...128. De lo anterior se desprende que el informe pericial fue elaborado el 10 de febrero de 2018, es decir, diez meses después de ocurrido el accidente señalado en la demanda, el cual tuvo lugar el 10 de abril de 2017. En ese sentido, las conclusiones del perito se fundamentan únicamente en una inspección ocular del sitio, sin respaldo técnico adicional que permita acreditar que las condiciones del lugar al momento de la visita eran idénticas a las existentes el día del accidente.

129. Además, no es posible acreditar mediante la prueba pericial aportada, los hechos o circunstancias que rodearon la ocurrencia del accidente sucedido diez meses atrás, ni su posible evitabilidad. Aunque se señala que el Proyecto BTS (Ruta 55), originalmente concebido como una vía de doble calzada con variantes para evitar el tránsito por zonas urbanas, fue modificado sin justificación técnica mediante contrato adicional en

2003, eliminando dichas variantes y reduciendo las condiciones de seguridad vial, y que además, se empleó la Autopista Norte de Duitama en contravía a los estándares nacionales, lo cierto es que tales afirmaciones se sustentan únicamente en una valoración visual del lugar de los hechos...”

C.- DESCOMNOCIMIENTO DE LA CORRECTA INTERPRETACION DE PRUEBAS EXISTENTES.-

Es que, la sentencia reduce todo el análisis de pruebas total y absolutamente diferentes e inexistentes a las obrantes al proceso y esa suposiciones tomadas por la Juzgadora DESCONOCIENDO EL DISEÑO, CONSTRUCCION Y SEÑALIZACION DE VIA DE CARÁCTER NACIONAL “B,T,S,” OPERTNDO TRAFICO PESADO POR VIAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE DUITAMA, DESCOMNOCIENDO IGUALMENTE LA CONCURRENCIA DE CULPAS DE TODOS LOS DEMANDADOS IGNORANDO LA “COCAUSACION”, pues, debe destacarse que, esos defectos fácticos ya han sido determinados:

La sala considera conveniente hacer una breve alusión a cómo la jurisprudencia ha entendido el defecto factico, el cual, como lo señalo la sentencia T-419 de 2011 “(...) surge cuando el juez carece del apoyo probatorio que permita la aplicación del supuesto legal en el que se sustenta la decisión. Se estructura, entonces, siempre que existan deficiencias probatorias del proceso. Según esta Corporación, el fundamento de la intervención del juez de tutela por deficiencias probatorias en el proceso, radica en que, no obstante las amplias facultades discrecionales con que cuenta el juez del proceso para el análisis del material probatorio, éste debe actuar de acuerdo con los principios de la sana crítica, es decir, con base en criterios objetivos y racionales.”

En la misma providencia se indicó que la tutela solo resulta procedente en la medida que “el error en el juicio valorativo de la prueba debe ser de tal entidad que sea ostensible, flagrante y manifiesto, y el mismo debe tener una incidencia directa en la decisión, pues el juez de tutela no puede convertirse en una instancia revisora de la actividad de evaluación probatoria del juez que ordinariamente conoce de un asunto”

Asimismo, en la sentencia T-419 de 2011 se hizo referencia a los fundamentos y al margen de intervención que tiene el juez de tutela para configurar la ocurrencia de un defecto factico, para lo cual se señalaron criterios de aplicación fijados por la Corte, así:

“En punto a los fundamentos y al margen de intervención que tiene el juez de tutela para configurar la ocurrencia de un defecto factico, la Corte ha fijado los siguientes criterios de aplicación:

- *La intervención del juez de tutela, frente al manejo dado por el juez natural es, y debe ser, de carácter extremadamente reducido. El respeto por el principio de autonomía judicial y el principio del juez natural, impiden que en sede de tutela se lleve a cabo un examen exhaustivo del material probatorio.*
- *Las diferencias de valoración que puedan seguir en la apreciación de una prueba no pueden considerarse ni calificarse como errores fácticos. Frente a interpretaciones diversas y razonables, es el juez natural quien debe determinar, conforme a los criterios de la sana crítica, y en virtud de su autonomía e independencia, cuál es la que mejor se ajusta al caso concreto. El juez del proceso, en ejercicio de sus funciones, no solo es autónomo sino que sus actuaciones están amparadas por el principio de la buena fe, lo que le impone al juez de la tutela la obligación de asumir, en principio y salvo hecho que acrediten lo contrario, que la valoración de las pruebas realizadas por aquél es razonable y legítima.*
- *Para que la acción de tutela pueda proceder por error fáctico, “el error en el juicio valorativo de la prueba debe ser de tal entidad que sea ostensible, flagrante y manifiesto, y el mismo debe tener una incidencia directa en la decisión, pues el juez de tutela no puede convertirse en una instancia revisora de la actividad de evaluación probatoria del juez que ordinariamente conoce de un asunto”*
- *En tal contexto, la corte ha explicado, como se señaló en sentencia T-117 de 2013, que las deficiencias probatorias pueden generarse como consecuencia de: (i) una omisión judicial, por la falta de práctica y decreto de pruebas conducentes al caso debatido, presentándose una insuficiencia probatoria, o por la negación o no valoración de la prueba de manera arbitraria, irracional y caprichosa o puede ser; (ii) una acción positiva, la cual se presenta cuando el juez aprecia pruebas esenciales y determinantes de lo resuelto en la providencia cuestionada, que no debió admitir ni valorar porque, por ejemplo, fueron indebidamente recaudadas, o por la valoración de pruebas que son nulas de pleno derecho o que son*

totalmente inconducentes al caso concreto, y (iii) defecto fáctico por desconocimiento de las reglas de la sana crítica.

Luego de mencionar la anterior, resulta necesario hacer énfasis en lo relativo al defecto fáctico por valoración defectuosa del material probatorio allegado al proceso, siendo tal concepto de relevancia en el caso sub examine.

El defecto fáctico por valoración defectuosa del material probatorio allegado al proceso tiene lugar cuando "el funcionario judicial al momento de valorar la prueba niega o valora la prueba de manera arbitraria, irracional y caprichosa u omite la valoración de pruebas determinantes para identificar la veracidad de los hechos analizados y sin razón valedera da por no probado el hecho o la circunstancia que de la misma emerge clara y objetivamente. Esta dimensión comprende las omisiones en la valoración de pruebas determinantes para identificar la veracidad de los hechos analizados por el juez."

Así, tal hipótesis se presenta cuando el funcionario judicial, a pesar de que en el proceso existan elementos probatorios, omite considerarlos, no los advierte o simplemente no los tiene en cuenta al momento de fundamentar la decisión respectiva, resultando evidente en el caso concreto que de haberse realizado su análisis y valoración, la solución del asunto jurídico debatió variaría sustancialmente.

(...)

D.- DECISION CONTRARIA A LO PROBADO.-

En sentencia T-1015 de 2010, se estableció que, "de acuerdo con la jurisprudencia de la corporación, este defecto se produce cuando el juez toma una decisión sin que se halle plenamente comprobado el supuesto de hecho que legalmente la determina, como consecuencia de una omisión en el decreto o valoración de las pruebas, o del otorgamiento de un alcance contraevidente a los medios probatorios".

De lo expuesto, puede concluirse que el supuesto fáctico por indebida valoración probatoria se figura, entre otros, en los siguientes supuestos: (i) cuando el funcionario judicial, en contra de la evidencia probatoria, decide separarse completamente de los hechos que han sido debidamente probados y resolver a su arbitrio el asunto jurídico debatido; (ii) cuando a pesar de existir pruebas ilícitas no se abstiene de excluirlas y con base en ellas fundamenta la decisión; (iii) en la hipótesis de incongruencia entre lo probado y lo resuelto, es decir, cuando se adoptan decisiones en contravía de la evidencia probatoria sin contar con un apoyo fáctico claro; (iv) cuando el funcionario judicial valora las pruebas manifiestamente inconducentes respecto de los hechos y pretensiones debatidos en un proceso ordinario, tratándose de elementos probatorios que no guardaban relación con el asunto debatido en el proceso; (v) cuando el juez de conocimiento da por probados hechos que no cuentan con soporte probatorio dentro del proceso y (vi) cuando no se valoren las pruebas que han sido debidamente aportadas en el proceso". (Negrita y subraya fuera de texto original).

E.- DEL DEBIDO PROCESO. ARTÍCULO 29 DE LA C.N. REGULA EL PRINCIPIO DEL DEBIDO PROCESO, para el presente caso, procede dejar a su consideración y para su aplicación en lo que se estime pertinente, se invoca:

"La jurisprudencia constitucional ha definido el derecho al debido proceso como el conjunto de garantías previstas en el ordenamiento jurídico, a través de las cuales se busca la protección del individuo incurso en la actuación judicial o administrativa, para que durante su trámite se respeten sus derechos y se logre la aplicación correcta de la justicia. Hacen parte de las garantías del debido proceso: (i) El derecho a la jurisdicción, que a su vez conlleva los derechos al libre e igualitario acceso a los jueces y autoridades administrativas, a obtener decisiones motivadas, a impugnar las decisiones ante autoridades de jerarquía superior, y al cumplimiento de lo decidido en el fallo; (ii) el derecho al juez natural, identificado como el funcionario con capacidad o aptitud legal para ejercer jurisdicción en determinado proceso o actuación, de acuerdo con la naturaleza de los hechos, la calidad de las personas y la división del trabajo establecida por la Constitución y la ley; (iii) El derecho a la defensa, entendido como el empleo de todos los medios legítimos y adecuados para ser oídos y obtener una decisión favorable. De este derecho hacen parte, el derecho al tiempo y a los medios adecuados para la preparación de la defensa; los derechos a la asistencia de un abogado cuando sea necesario, a la igualdad ante la ley procesal, a la buena fe y



a la lealtad de todas las demás personas que intervienen en el proceso; (iv) el derecho a un proceso público desarrollado dentro de un tiempo razonable, lo cual exige que el proceso o la actuación no se vea sometido a dilaciones injustificadas o inexplicables; (v) el derecho a la independencia del juez, que solo es efectivo cuando los servidores públicos a los cuales confía la Constitución la tarea de administrar justicia, ejercen funciones separadas de aquellas atribuidas al ejecutivo y a legislativo y (vi) el derecho a la independencia e imparcialidad del juez o funcionario, quienes siempre deberán decidir con fundamento en los hechos, conforme a los imperativos del orden jurídico, sin designios anticipados ni prevenciones, presiones o influencias ilícitas”...

...“El derecho al debido proceso, reconocido en el artículo 29 de la Carta Política comprende una serie de garantías con las cuales se busca sujetar a reglas mínimas sustantivas y procedimentales, el desarrollo de las actuaciones adelantadas por las autoridades en el ámbito judicial o administrativo, con el fin de proteger los derechos e intereses de las personas vinculadas, pues es claro que el debido proceso constituye un límite material al posible ejercicio abusivo de las autoridades estatales...

...el debido proceso es “el conjunto de garantías que protegen al ciudadano sometido a cualquier proceso, que le aseguran a lo largo del mismo una recta y cumplida administración de justicia, la seguridad jurídica y la fundamentación de las resoluciones judiciales conforme a seguridad y la fundamentación de las resoluciones judiciales conforme a derecho”... “el debido proceso es el que en todo se ajusta al principio de juridicidad propio del estado de derecho y excluye, por consiguiente, cualquier acción contra legem o praeter legem. Como las demás funciones del Estado, la de administrar justicia está sujeta al imperio de lo jurídico: sólo puede ser ejercida dentro de los términos establecidos con antelación por normas generales y abstractas que vinculan positiva y negativamente a los servidores públicos. Estos tienen prohibida cualquier acción que no está legalmente prevista, y únicamente pueden actuar apoyándose en una previa atribución de competencia. El derecho al debido proceso es el que tiene toda persona a la recta administración de justicia”. Y se concluye que “Es debido aquel proceso que satisface todos los requerimientos, condiciones y exigencias necesarios para garantizar la efectividad del derecho material”.

Del contenido expuesto del referido derecho, debe destacarse que el debido proceso configura una garantía de otros principios y derechos, toda vez que salvaguarda la primacía del principio de legalidad e igualdad, así como realiza efectivamente el derecho de acceso a la administración de justicia, sustento básico y esencial de una sociedad democrática”.

Como antecede, se deja sustentado el **RECURSO DE APELACION** para que en **SEGUNDA INSTANCIA** se retome el estudio sobre **HECHOS COMPROBADOS, ACCIONES Y OMISIONES** que materializan los **ERRORES ADMINISTRATIVOS** causantes de los **DAÑOS ANTIJURIDICOS** personales, ciertos, determinados y determinables de que son víctimas los **DEMANDANTES** ante la existencia de “**regulación, control y vigilancia...**” que los **DEMANDADOS** no demostraron haber actuado ajustados a sus funciones y por cuya virtud, ha de **REVOCARSE LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA** y en su defecto **INSTALAR LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA.-**

Muy respetuosamente,

LUIS VICENTE PULIDO ALBA

.....
T.P. No 28.877 C.S. de la J.
C.C. No 4'111.609 DUITAMA.