

Medellín, 16 de noviembre de 2023

Señores

Tribunal Administrativo del Valle del Cauca

Medio de control: Reparación directa.
Radicado: 2019-106-01
Demandante: Carlos Arturo Vásquez y otros.
Demandado: Invías y otros.

Juan David Ramírez Echeverri, actuando en calidad de apoderado del Consorcio LS Cisneros Loboguerrero, descorro el traslado para presentar alegato de conclusión de segunda instancia, demostrando las razones que deben conducir a la confirmación del fallo impugnado.

(i) Los argumentos expuestos en el recurso de apelación: El impugnante critica que el material fotográfico aportado, tomado del medio informativo Entreredes Buenaventura, no haya sido valorado, para la cual acude a citar unos pasajes de sentencias de la Corte Constitucional y del Consejo de Estado.

Por otra parte, afirma que en la sentencia se incurrió en un defecto fáctico, para lo cual acude a la metodología desarrollada por la Corte Constitucional para la procedencia de la acción de tutela contra providencias judiciales. De forma concreta, sostiene que se desconoció la obligatoriedad del Manual de señales del Ministerio de Transporte, en tanto en la entrada y salida del túnel solo había una señal SR2 (ceda el paso). “En el testimonio del patrullero Colmenares Benavides que realizó el croquis consigno [SIC] solo dos señales la SR2 y la SR30 de límite de velocidad, pero esta última se encontraba en la vía contraria tal como el mismo lo aseguró, incluso determinó como hipótesis el código 301, ausencia total o parcial de señales de construcción en la vía”. El defecto fáctico consistiría en que la señal de seda el paso se interpretó por una señal de desvío. También se habría omitido el uso obligatorio de las señales preventivas. El impugnante se limitó a citar, en extenso, un manual se

señalización, para concluir que en el lugar en que ocurrió el accidente no había ninguna.

En el recurso de apelación también se cuestiona la forma en que fue valorado el informe de accidente de tránsito y el testimonio de quien lo rindió, afirmando que el patrullero no tenía conocimientos técnicos especializados para determinar la velocidad de la moto. “[...] si para el juzgador le generaba alguna duda, debió a través de su poder oficioso, citar a un perito experto en física que pudiera calcular la posible velocidad del automotor”.

En lugar de valorar el Informe de accidente de tránsito, el juez debió haber acudido al testimonio de César Ibarra, quien afirmó que la motocicleta iba a una velocidad de aproximadamente 50 kilómetros por hora. Sobre la valoración del testimonio de César Ibarra se reprocha:

“El juzgador si bien le otorgó validez al testimonio de Cesar Ibarra, desestimó lo que declaró respecto a que ellos vivían en la Delfina cerca de donde trabajaban, y que, si bien la víctima viajó en alguna oportunidad por esa carretera, por tratarse de una vía en construcción, las condiciones de esta pueden variar en el tiempo, de tal manera que, si antes no existía esta barrera de concreto, pudo ser ubicada en cualquier momento por necesidades de la obra”.

Finalmente, se anexa como prueba un certificado civil de nacimiento, “que por error en la radicación de la demanda no se anexó”.

(ii) Las razones que conllevan la confirmación de la sentencia: para efectos de demostrar que ninguna de las críticas planteadas por el apelante logran infirmar la sentencia, acudiré a indicar cuáles fueron los criterios centrales de la providencia.

Frente a las fotografías aportadas por el demandante, quien afirmó que provenían del medio informativo Entrerredes, el Juez manifestó que “[...] no dan certeza sobre la persona que las realizó y las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que fueron tomadas, razón por la cual no es posible cotejarlas y contrastarlas con los demás medios de prueba obrantes en el plenario para ser apreciadas razonadamente y bajo las reglas de la sana crítica, conforme a lo indicado por el Máximo Tribunal de lo Contencioso Administrativo”. Lo anterior da cuenta que el Juez decidió no valorarlas porque frente a las fotografías no había ningún criterio que permitiera

establecer el lugar y la época en que fueron tomadas, lo que indica que el criterio no fue caprichoso o arbitrario. Al contrario, se compece con lo que ha exigido el Consejo de Estado.

En segundo lugar, el presunto error en cuanto al significado de la señal de tránsito se alega a partir de una tergiversación que realizó el apelante. Así, en el recurso se afirma que en el Informe de accidente de tránsito solo aparecen dos señales, la SR2 y la SR30, correspondiendo la primera a Ceda el paso y la segunda al Límite de velocidad. En el Informe no aparece consignada la señal SR2, sino, como lo destacó el Juez, la SRO-02 que en efecto corresponde a Desvío. Por lo tanto, no existió ningún error en la providencia.

Además de lo anterior, que desvirtúa de plano el argumento central de la apelación, se debe tener en cuenta que el Juez hizo la siguiente valoración:

En lo que atañe a la hipótesis planteada en el IPAT No. 301 (ausencia parcial de señalización), volviendo a lo establecido en el informe de accidente de tránsito y valorado con otros medios probatorios que obran en el plenario, ya ampliamente descritos, se itera que este Juzgador no encuentra un haz probatorio que le permita llegar a la certeza requerida o a la férrea convicción que el referido accidente de tránsito aconteció en la forma que lo manifestó la parte demandante y que quedó plasmada en dicho informe como hipótesis del accidente No. 301 (ausencia parcial de señalización), hipótesis por demás carente de otros soportes probatorios que le otorguen plena convencimiento de lo allí expuesto, no resultando dable para el Despacho tener como causa determinante del accidente precisamente la ausencia o carencia de señalización vial, pues no hay prueba alguna con base en la cual se pueda arribar a esa conclusión, máxime que, como se dijo en párrafos anteriores, se pudo acreditar, porque así lo dejó plasmado el IPAT, que el tramo vial sobre el cual transitaba la motocicleta contaba con una señal de desvío, tramo que contaba con la señal vertical SRO-02, por tanto no resulta dable argüir que el tramo vial ya referido (vía Buenaventura – Buga a la altura del Kilómetro 54+820) se encontraba desprovisto de avisos informativos en tal sentido.

De otro lado, manifestó lo siguiente sobre la hipótesis consistente en el exceso de velocidad:

En lo que respecta a la hipótesis No. 116 alegórica a un exceso de velocidad del conductor de la motocicleta, el policía de carreteras que rindió el informe de accidente de tránsito respaldó tal aseveración ante este Despacho tras considerar que el impacto de la motocicleta sobre unos maletines de concreto fue de tal magnitud que no solo arrebató la vida del señor Vásquez

Ramírez, sino que quien lo acompañaba como pasajero, el señor Cesar Ibarra, salió despedido a causa de dicho impacto, traspasó dichos maletines de concreto y terminó su trayectoria impactando un tracto camión que se desplazaba en sentido contrario a la vía que transitaban, además de ello, adujo, tras ser interrogado en dicho sentido, que si la velocidad de la motocicleta al momento del choque hubiese sido moderada, el accidente no hubiere ocurrido y menos con los resultados trágicos acontecidos.

Sobre el exceso de velocidad como causa del accidente, el Juez no solo tuvo en cuenta lo que quedó consignado en el Informe de accidente de tránsito, sino que también acudió a otros indicios:

Aunado a lo anterior, el informe pericial de necropsia No. 2017010176000522 expedido por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de fecha 05 de marzo de 2017 detalla como hipótesis de causa del fallecimiento del señor Carlos Alberto “contundente” y más adelante la rotula como. “Politrauma secundario a accidente de tránsito” y manera de muerte: “Violento”, lo que reafirma la hipótesis del patrullero vial de un exceso de velocidad por parte del señor Vásquez Ramírez (...).

Además de lo anterior el informe de accidente de tránsito revela otros aspectos importantes a tener en cuenta respecto de las características del lugar de los hechos y del tramo vial: condición climática en el lugar: “normal”; señales de tránsito verticales visibles en la zona: la de “desvió” y la de “velocidad máxima”; condición de la vía: “seca”, estado de la vía “bueno” y visibilidad: “normal”.

A partir de jurisprudencia de la Corte Constitucional, el juez valoró el informe policial de accidente de tránsito como lo que era, esto es un informe, contrastándolo con otros medios probatorios, no como un dictamen pericial, como lo afirma el demandante. Era el demandante quien tenía la carga de la prueba y no logró demostrar lo afirmado. Es absurdo que reproche ahora que no se hubiera practicado un dictamen pericial de oficio para demostrar lo que él no hizo.

De otro lado, sobre el informe presentado por el demandante, el Juez tuvo en cuenta:

Agregó que el tramo vial que se representa en dichas fotografías si bien corresponden al lugar de los hechos acaecidos meses atrás, esto es, el 04 de marzo de 2014, no sucede lo mismo con el desvío que otrora presentaba dicha carretera, señala que pese a que en el lugar vio y fotografió unos maletines de cemento o concreto, no puede acreditar o asegurar que estos separadores viales hubiesen sido los mismos que habían el día del accidente, indica que ya las dos vías se encontraban funcionando normalmente.

(...).

Manifestó que llegó a esa conclusión de que los maletines eran prohibidos por la ley porque así se lo dijo el señor Cesar Ibarra, quien señala es una persona que conoce de la reglamentación, reitera que miraron una cartilla del 2015 y que allí encontró eso.

Se le cuestionó si tuvo en cuenta el IPAT antes de realizar su informe, y contestó que solo supo de este documento después de haber preparado este informe.

Manifestó también no constarle si para el día del accidente faltaba señalización en la zona como también desconocer la velocidad que llevaba la motocicleta al momento del accidente.

Finalmente señaló que no conoce la normatividad impuesta en la norma Icontec NT-4083.

Se advierte entonces cómo la decisión estuvo amparada por un riguroso análisis de todos los medios de prueba a disposición. La sentencia se corresponde, además, con la jurisprudencia del Consejo de Estado sobre la materia. En cuanto al nexo de causalidad para poder predicar la responsabilidad del Estado debe verificarse de forma estricta que existió dolo o culpa grave, para efecto de lo cual el Consejo de Estado ha acudido a los criterios fijados por la Corte Suprema de Justicia:

En relación con los conceptos de culpa grave y dolo, la jurisprudencia ha acudido a los criterios contemplados en el artículo 63 del Código Civil [58], de los cuales se extrae que la primera noción consiste en “no manejar los negocios ajenos con aquel cuidado que aun las personas negligentes o de poca prudencia suelen emplear en sus negocios propios, esta culpa en materias civiles equivale al dolo”, mientras que el segundo se equipara con la conducta realizada con la intención de generar daño a una persona o a su patrimonio.

La Corte Suprema de Justicia ha conceptuado lo siguiente acerca de la noción de culpa grave:

“Con esa orientación es que autorizados doctrinantes han precisado que la culpa grave comporta ‘una negligencia, imprudencia o impericia extremas, no prever o comprender lo que todos prevén o comprenden, omitir los cuidados más elementales, descuidar la diligencia más pueril, ignorar los conocimientos más comunes’ (M.I.J., Responsabilidad por daños, T. I., Ediar, Buenos Aires, 1971, pág.89; citado por S.R.S., Derecho de Seguros, T.I., A.-P., Buenos Aires, 1998, pág.228)” (Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 25 de octubre de 2019, Radicación número: 41001233100020060009701 (52859))”

Es el demandante quien tiene la carga de probar que existió dolo o culpa grave en la causación del accidente: “A todo lo anterior se debe agregar que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 177 del Código de Procedimiento Civil, Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen. Así pues, la parte demandante no cumplió con la carga probatoria que le impone esta norma legal, toda vez que se reitera-, no allegó al proceso prueba alguna que permita atribuir el hecho dañoso demandado a la entidad demandada” (Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 16 de mayo de 2019, Radicado No. 20001233100020110008701(45864))”.

En la primera providencia citada, la causa del accidente también obedeció al exceso de velocidad del conductor, por lo que las consideraciones allí realizadas sirven para ilustrar el presente caso:

También se estableció que la señora M.A.R.S. **conocía la vía en mención y, por ende, de su grado de peligrosidad**, lo anterior, de conformidad con la declaración de la señora Y.Y.F., quien manifestó que ella frecuentaba esa carretera “por ahí tres o cuatro veces al mes”, por asuntos laborales.

En este punto de la providencia, vale la pena precisar que la señora M.A.R.S. **tenía pleno conocimiento de las condiciones de diseño, de señalización, y de construcción de la vía** que de Palermo conduce a Teruel, pues había transitado por la curva denominada “La Balastrea” en varias oportunidades.

En segundo lugar, el señor L.G.M.P., quien también transitaba por la vía que de Palermo conduce al municipio de Teruel el día de los hechos, aseguró que la señora M.A.R.S. conducía el vehículo de placas CGW-224 **con exceso de velocidad** y que, por ese motivo, cuando advirtió que se aproximaba a una curva, frenó intempestivamente el automóvil, perdiendo el control del mismo, lo que llevó a que se saliera de la vía y se volcara por el precipicio. (...).

Lo expresado por el testigo también resulta concordante con el oficio No. 0023 del 30 de enero de 2004, suscrito por un funcionario de la Policía Judicial, en el cual se detalló que el suceso se produjo, al parecer, por la “impericia del conductor y exceso de velocidad, lo que produjo pérdida del control sobre el vehículo, el cual rodó a un abismo de aproximadamente 26 metros ubicado en el sitio conocido como La Balastrea a tres kilómetros ochocientos metros sobre la vía que de esta conduce a Palermo”

[...].

Adicionalmente, el dictamen pericial concluyó que, en la referida vía, la velocidad máxima permitida era de 60 kilómetros por hora y que “el hecho de infringir la norma de circulación de 60 km/hora es motivo por el cual cualquier vehículo motorizado en dicha curva corre con el riesgo de salirse de la vía, debido a que la curva es cerrada, por ello debe transitarse a baja velocidad”. Entonces, la señora M.A.R.S. **incrementó el riesgo que la conducción de vehículos automotores implica, pues, tal y como se afirmó en el dictamen pericial, si hubiese transitado a la velocidad máxima permitida -60 kilómetros por hora- por la curva denominada “La Balastrea”, no había ningún peligro de salirse de la vía,** lo cual ocurrió con la lamentable consecuencia de su deceso.

No sobra reiterar que la conducción de vehículos constituye una actividad altamente peligrosa y, por tanto, exige de manera necesaria e ineludible que quien la ejerza extreme las medidas de precaución para garantizar su propia integridad y la de los demás usuarios de las vías.

(...).

Por último, la Sala considera oportuno aclarar que, **si bien la parte actora indicó que la vía en la que ocurrió el accidente no tenía la señalización adecuada para la protección de los conductores, dichas afirmaciones resultan insuficientes para atribuirle responsabilidad a las entidades públicas demandadas** por la muerte de la señora M.A.R.S..

Dicho esto, la Sala advierte que la parte actora no asumió la carga que le imponía la ley de aportar al proceso los medios de prueba necesarios para determinar que se presentó una falla en el servicio por parte del departamento del Huila y/o del Invías. (Negrillas por fuera del original) (Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 25 de octubre de 2019, Radicación número: 41001233100020060009701 (52859).

En nuestro caso, la causa del accidente registrada en el Informe policial de accidente de tránsito fue el exceso de velocidad, como lo concluyó también el Juez.

En cuanto al Consorcio, este cumplió con todas las obligaciones al señalar debidamente la vía, con la importante aclaración de que, contrario a lo dispuesto por la parte demandante, no había maletines de concreto, sino barreras estilo New Jersey. Dichos elementos se estaban utilizando como separador entre las calzadas que estaban habilitadas en ese momento, situación que se ajusta a la planeación de la obra y a la Norma Técnica Colombiana NTC 4083. En el croquis del accidente quedó evidenciado que existían dos señales verticales de tránsito (SRO-02 y SR-30). Allí se advierte una señal que denota la existencia de un desvío, a diferencia de lo afirmado en el recurso de apelación. El demandante no logró desvirtuar, ni siquiera

poner en tela de juicio, la causa del accidente registrada en el Informe de policía de Tránsito, esto es el exceso de velocidad con que se conducía la motocicleta

Finalmente, aunque no debe haber lugar a pronunciamiento sobre ello en tanto la sentencia se debe confirmar, se debe indicar que la prueba aportada en segunda instancia es improcedente, en tanto no cumple con los requisitos del artículo 327 del Código General del Proceso.

(iii) La petición: de conformidad con lo anterior, solicito que se confirme el fallo impugnado.

Atentamente,

Juan David Ramírez

Juan David Ramírez Echeverri
T.P. 188.352 del C.S. de la J.