SEÑOR
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE MOCOA
MOCOA-PUTUMAYO
E.S.D.

Ref: PROCESO: **2016-433**
MEDIO DE CONTROL: **REPARACIÓN DIRECTA**
DEMANDANTE: **MARIO IBARRA ANGULO Y OTROS**
DEMANDADOS: **INVIAS Y OTROS**

ACTUACION: RECURSO DE APELACIÓN

JUAN CARLOS CORDOBA CASTRO abogado en ejercicio, con cédula de ciudadanía No. 1.124.850.392, y Tarjeta Profesional No. 210.433 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi calidad de apoderado especial del Instituto Nacional de Vías, así como consta en el poder que reposa en el expediente, me dirijo al Despacho, con el fin de solicitar que me sea concedido el recurso de apelación en contra de la sentencia de primera instancia:

PETICION

Solicito conceder el recurso de apelación en contra de la sentencia de fecha 21 de marzo de 2024, por medio de la cual el Juez primero administrativo del circuito judicial de Mocoa declara responsable a la Entidad que represento por la muerte de Irmina Angulo De Ibarra, con la finalidad que el Juez de segunda instancia estudie y revoque la providencia objeto de recurso bajo las siguientes consideraciones.

SUSTENTACION DEL RECURSO

Del estudio de la Sentencia proferida por parte del Juzgado Primero Administrativo de Mocoa encontramos que este realiza un estudio superficial del asunto objeto de querella, justificando la responsabilidad de la Entidad que represento únicamente en la ausencia o falta de banderilleros o paleteros en el sitio del accidente y mencionando al paso la existencia de la señalización en la via. Lo anterior nos permite inferir que no se realizó una adecuada o por lo menos equitativa valoración del material probatorio aportado a lo largo del proceso.

El análisis de este tipo de accidentes nos obliga a contar con un examen más profundo y armónico del material probatorio existente, el cual, de ninguna manera puede omitirse, siendo este relevante para apreciar la conducta de todos los partícipes en el accidente.

Dicho lo anterior, coincidimos con el Señor Juez en que se encuentra plenamente probada la ocurrencia del accidente, sin embargo, las circunstancias no son atribuibles únicamente al Instituto Nacional de Vías, toda vez que resultaría ilógico e injusto efectuar una valoración de éste tipo.

Veamos, el Señor Juez inicia y termina su estudio de la vulneración de las normas y posible falla del servicio con el Manual de Señalización del año 2004 vigente a la fecha del accidente, sin embargo, este olvida que el citado documento establece directrices con la categoría de recomendaciones para los profesionales de la ingeniería, sin que establezca la obligatoriedad de usar los esquemas planteados en él, así lo plantea desde su Capítulo 1:

“1.3 Objetivo: (…) El documento pretende ser una guía que ofrece las herramientas necesarias a las autoridades y los profesionales de la ingeniería vial, para el uso correcto de los diferentes dispositivos para la regulación del tránsito, en los diseños y la ejecución de los proyectos de señalización.”

Continua en el numeral 1.5: "Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control del tránsito, que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción." (Ley 769/02, artículo 115, parágrafo 1º).

1.6.3 Uso Con el fin de garantizar la efectividad de los dispositivos para el control del tránsito, es de relevante importancia elaborar siempre un estudio minucioso que permita establecer el mejor uso y ubicación de las señales evitando inconvenientes por su mala utilización, además de facilitar la comprensión de las señales y el acatamiento por parte de los usuarios.

Visto lo anterior encontramos que existe una clara diferencia entre el uso adecuado y necesario de las señales y la obligatoriedad de usar un esquema de señalización planteado por el Manual, atendido la multiplicidad de situaciones que se presentan en las obras.

Así lo plantea de forma clara e inequívoca el mismo Manual en el Numeral 4.1

Las distintas características de cada obra y la variedad de condiciones que se pueden presentar impiden establecer una secuencia rígida y única de dispositivos y normas. En todo caso la realización de obras que afecte la normal circulación del tránsito deberá ser concordante con las especificaciones técnicas contenidas en este capítulo y ofrecer la protección a conductores, pasajeros, peatones, personal de obra, equipos y vehículos.

No debemos pasar por alto que la finalidad de las señales de tránsito es *"advertir a los usuarios de la vía sobre los peligros potenciales existentes en la zona, cuando existe una obra que afecta el tránsito y puede presentarse un cierre parcial o total de la vía. Las señales preventivas deberán ubicarse con suficiente anticipación al lugar de inicio de la obra (Numeral 4.2.1)"* y se recurrir a las reglamentarias cuando "*en las vías públicas o en las zonas próximas a ellas que afecten el tránsito, originan situaciones que requieren atención especial. Si en tales condiciones son necesarias medidas de reglamentación diferentes a las usadas normalmente, los dispositivos reglamentarios permanentes se removerán o se cubrirán adecuadamente y se reemplazarán por los que resulten apropiados para las nuevas condiciones del tránsito"*.

Ley 769 de 2002. ARTÍCULO 110. CLASIFICACIÓN Y DEFINICIONES. Clasificación y definición de las señales de tránsito: Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código. Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste. Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar. Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

Dicho lo anterior, primero concluimos que al momento de ejecutar una obra no existe un esquema de señalización que se deba aplicar, este obedece a la necesidad y las características propias de la tarea objeto de ejecución, la relevancia e importancia de estas radica en su función de advertencia a los conductores para que en completo uso de sus facultades tome las medidas de precaución respectivas.

Entonces nos debemos preguntar, ¿cuántas señales son suficientes para advertir a los conductores de los posibles peligros que se encuentran en la vía?

Esta plenamente probado en el proceso que el sitio del accidente contaba con las señales correspondientes, en los dos sentidos de la vía y se ubicaban desde un kilómetro antes y después del sitio del accidente, es decir, que les permitía a los conductores adoptar las medidas preventivas ¿No eran suficientes señales de advertencia?

Es cierto que al momento del accidente no se contaba con paletero en el sitio del accidente, ¿pero no bastaba con las señales ubicadas a lo largo y ancho de la vía?

Lo ratificamos, el Manual de Señalización del 2004 determina una serie de señales preventivas y obligatorias, sin que exista un esquema forzoso a usar, lo importante es advertir a los conductores de los peligros que enfrentaran.

Así como se encuentra probado el accidente, se demostró plenamente la existencia de señales, así lo afirma el Señor Juez: *Visto lo anterior se tiene que si bien es cierto a lo largo del proceso se encuentra suficientemente demostrado que el tramo intervenido se encontraba señalizado con señales preventivas verticales de aproximación y precaución",* pese a esto, tomo como único factor determinante de la responsabilidad y falla del servicio la ausencia del paletero.

En nuestra consideración las señales instaladas eran suficientes para advertir a los conductores de la obra que se adelantaban en el sitio conocido como La Paz, y se encontraban antes, en y después el sitio de la obra, lo que les permitía adoptar las medidas de precaución suficientes para salvaguardar su integridad, por lo tanto, reflexionamos que nos encontramos ante una vulneración del deber objetivo de cuidado de los conductores.

Las leyes establecen derechos a favor sus ciudadanos y a la vez deberes a su cargo, la exigencia de los primeros debe ir acompañada del cumplimiento de los segundos, de lo contrario se generarían cargas inequitativas para un lado de la balanza, en este caso INVIAS, así la Ley 769 de 2002 determina que:

CAPITULO XII. SEÑALES DE TRÁNSITO. ARTÍCULO 109. DE LA OBLIGATORIEDAD. Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5o., de este código.

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

ARTÍCULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

ARTÍCULO 74. REDUCCIÓN DE VELOCIDAD. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales. En las zonas escolares. Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad. Cuando las señales de tránsito así lo ordenen. En proximidad a una intersección.

Viendo lo anterior, concluimos que el conductor o los conductores no acataron a cabalidad las normas que regulan su comportamiento, de lo contrario se encontraban en circunstancias que les permitían adoptar las medidas de precaución correspondiente, atendiendo especialmente las señales ubicadas en el sitio;

Es ilógico pretender que la Entidad demandada cuente con el material probatorio necesario para demostrar el exceso de velocidad de alguno de los vehículos, atendiendo que los medios de control generalmente se radican dos años después de la ocurrencia de los hechos, momento para el cual, se torna imposible conseguir pruebas sobres ese aspecto, sin embargo, no podemos olvidar que la Señora Delia Maria Ordoñez Quinayas al momento de rendir testimonio manifestó que **la ambulancia se movilizaba rápido,** siendo incapaz de determinar con exactitud la velocidad de ésta, situación no valorada por el Sr. Juez y lo que nos permite concluir la posible conducta omisiva del conductor de la ambulancia. El conductor del camión coincide al afirmar que: "*(…) ya nos estábamos metiendo al carril derecho, en esas venia la ambulancia* ***muy rápido****, la freno pero no la pudo sostener, el comenzó pa allá y pa acá, como fuera de control y se nos fue encima del carro y ya pasaron los hechos, yo me baje y le dije al conductor de la ambulancia que qué había pasado que por que venía tan rápido, y él me dijo*

que venía rápido porque venía con una enferma de muerte, y que no pudo sostener la ambulancia(…)" y por si fuera poco, el mismo conductor de la ambulancia afirmo en su momento que se movilizaba a una velocidad promedio de 40kms/h, es decir, sobre el límite permitido en la zona, recurriendo a un simple examen lógico de la situación se puede concluir que este fue el hecho determinante, considerando que si los dos automotores se desplazaban en el límite ordenado por las señales (30km/h) contaban con el suficiente tiempo para frenar y evitar el hecho que hoy lamentamos.

Al encontrarse plenamente probada la existencia de señales, concordamos con lo planteado por el Tribunal Administrativo de Nariño en Sentencia 2020-022 S.O del 26 de febrero de 2020 al considerar que:

"En efecto, la lógica enseña que, al haber respetado las advertencias y señales de tránsito en la vía, entre ellas la existencia de un resalto previo al bache y la otra, como señalización principal, la conducción a no más de 20 kilómetros por hora, indican que el conductor debió maniobrar su motocicleta solamente a una velocidad máxima de 20 kilómetros por hora. Así, como se indica, la experiencia conlleva a razonar que, a una velocidad de 20 kilómetros por hora, el bache encontrado no hubiese podido dar lugar necesariamente al accidente del cual se conoce en esta demanda. Es decir, el cumplimiento por parte del señor Pastor López Medina de las reglas de tránsito (respetar el límite de velocidad y maniobrar así lentamente o a mínima velocidad sobre el resalto) no hubiese conducido al accidente que causó el daño. De tal manera que se considera que la inobservancia de tales reglas de tránsito por parte de aquél habría sido lo que dio lugar al daño reclamado. Se trata entonces de la configuración de culpa exclusiva de la víctima, como eximente de responsabilidad."

Nuevamente nos preguntamos, ¿Cuántas señales eran suficientes? Es claro que los conductores omitieron los deberes a su cargo, lo que derivó en la colisión de la ambulancia con el camión.

Al respecto la Corte Suprema de Justicia en sentencia del 7 de noviembre de 2018 (SP4815-2018) determino que:

(…) Tratándose del tráfico terrestre basta con asumirlas siguientes pautas como directrices para establecer los deberes de cuidado que competen al conductor del automóvil colisionado:

***1. El autor debe realizar la conducta como lo haría una persona razonable y prudente puesta en el lugar del agente**, de manera que si no obra con arreglo a esas exigencias infringirá el deber objetivo de cuidado. Con este elemento se aspira a que con la observancia de las exigencias de cuidado disminuya al máximo los riesgos para los bienes jurídicos con el ejercicio de las actividades peligrosas, que es conocido como el riesgo permitido.*

*2. **Acatar las normas de orden legal o reglamentario** atinentes al tráfico terrestre, marítimo, aéreo y fluvial, y a los reglamentos del trabajo, dirigidas a disciplinar la buena marcha de las fuentes de riesgos.*

***3. Dar cumplimiento al principio de confianza**, que surge como consecuencia de la anterior normativa, consistente en que quien se comporta en el tráfico de acuerdo con las normas puede y debe confiar en que todos los participantes en el mismo tráfico también lo hagan, a no ser que de manera fundada se pueda suponer lo contrario.*

***4. Observar el criterio del hombre medio**, en razón del cual el funcionario judicial puede valorar la conducta comparándola con la que hubiese observado un hombre prudente y diligente situado en la posición del autor. Si el proceder del sujeto agente permanece dentro de esos parámetros no habrá violación al deber de cuidado, pero si los rebasa procederá la imprudencia, siempre que converjan los demás presupuestos típicos.*

Estudiado lo precedente, claramente vemos que se presentó una falta al deber objetivo de cuidado con el que deben actuar los conductores al transitar por las vías del país (**El autor debe realizar la conducta como lo haría una persona razonable y prudente puesta en el**

lugar del agente y Acatar las normas de orden legal o reglamentario), toda vez que la lógica nos indica que si los vehículos se desplazaban a 30km/h conociendo que se encontraba un carril cerrado, el accidente era fácilmente evitable, sin que para ello mediara la presencia del "paletero", vemos como, la ausencia de este último, no justifica el comportamiento de aquellos involucrados en el suceso.

Recordemos que los vehículos de emergencia no son una excepción al respeto de las normas de tránsito, pese a que poseen facultades excepcionales en su movilidad, sin que esto los faculte para exponer al peligro al resto de los transeúntes.

- **CON RESPECTO A LA ACTUACIÓN DEL INVIAS**

A folio 24 y ss de la sentencia el Juez observa que:

Lo anterior por cuanto conforme la cláusula quinta del contrato 3379 de 2007, le correspondía a INVIAS vigilar el cumplimiento de las obligaciones del contratista por medio de una interventoría, la que conforme se señaló ya había venido advirtiendo falencias, las que debían ser supervisadas a través del Director de la Seccional Putumayo (f. 296 archivo 1) y de las cuales no se evidencia actuación que permita inferir el cumplimiento de los requerimientos lo que lleva a concluir que a INVIAS le correspondía controlar la ejecución de las obras no solo a través del interventor, sino por medio de su Director en los términos del manual de señalización vial vigente y como se dijo, INVIAS no acreditó que esa vigilancia y control se hubiera efectuado adecuadamente y de que a pesar de ello el contratista hubiera incumplido con las obligaciones de señalización, por lo que deberá asumir el 20% de la condena.

Al respecto consideramos que del CTO de Interventoría 795 de 2011 establece y determina que el Consultor actúa como un representante de la Entidad en los aspectos técnicos del Contrato de Obra (3379 de 2007), considerando la naturaleza del tipo contractual *"(…) cuando el seguimiento del contrato suponga conocimiento especializado en la materia, o cuando la complejidad o la extensión del mismo lo justifiquen. No obstante, lo anterior cuando la entidad lo encuentre justificado y acorde a la naturaleza del contrato principal, podrá contratar el seguimiento administrativo, técnico, financiero, contable, jurídico del objeto o contrato dentro de la interventoría",* se puede afirmar que el Instituto Nacional de Vías oficiaba al Contratista a través del Interventor, siendo innecesario y nada practico generar duplicidad en la documentación remitida al ejecutor de la obra, no solo eso, INVIAS participaba activamente de las reuniones y actas programadas, las cuales reposan en el expediente, a través de su representante legal o su delegado.

En consecuencia, entendemos que INVIAS a través de la figura del Supervisor ejerció su tarea de forma complementaria a la del Interventor, quien tenía a su cargo la vigilancia técnica de la ejecución de las obras, lo que incluye la señalización de las mismas, dicho esto, no falto a sus deberes de diligencia y la obligación de reparar a de recaer sobre el contratista quien no acato las instrucciones del Interventor e INVIAS.

Resumido lo anterior, procedemos a ratificarnos en los alegatos de conclusión previamente radicados ante el despacho de origen, los cuales consideramos de total pertinencia:

DE LA SEÑALIZACIÓN EN EL SECTOR

A lo largo del presente proceso judicial por parte de los demandantes se argumentó que el sitio en el que ocurrió el accidente el día 21 de junio de 2014 no contaba con señalización o que esta no era suficiente para prevenir a los conductores, sin embargo y contrario a su relato, las pruebas documentales aportadas por nuestra parte y por la misma demandante dan fe de la

existencia de señales preventivas antes del sitio del accidente, en el espacio y después de dicho lugar.

A través del informe del Interventor del CTO, el Concepto de Apoyo Técnico y el plano de señalización del día del accidente, todos documentos allegados por nuestra parte, el Informe de Policía de Carreteras 860016107562201480562 radicado con la demanda y las pruebas de oficio solicitadas por la actora y remitidas por la Fiscalía General de la Nación y el Juzgado Primero Penal Municipal de Mocoa, todos y cada uno de ellos dan fe de la presencia de las señales de tránsito preventivas y obligatorias en el sitio del accidente y su sitios cercanos, lo que nos permite ratificar lo afirmado en la contestación de la demanda, definitivamente las señales y el paletero no fueron el factor determinante de tan fatídico hecho.

Los testimonios de la demandante recibidos en el proceso no aportan datos relevantes al respecto, pese a que el conductor de la ambulancia de forma contradictoria afirmo que no vio ningún tipo de señal en el sitio del accidente, hecho completamente paradójico considerando el apabullante material probatorio obrante en el expediente y que demuestra la existencia de estas en el sitio del accidente.

Según lo informado por la interventoría del contrato No. 795 de 2011 ¨Interventoría de las obras de mejoramiento y pavimentación de la carretera Santa Ana – Mocoa, ruta 45 tramo 4502 sector Puerto Umbría – Villagarzón¨, modulo 2 contratista Flavio Ricardo Jiménez Mejía, "la ambulancia se movilizaba por el carril derecho correspondiente y el camión por el carril derecho invadiendo el de la ambulancia, ya que presentaba un carril cerrado por obras de construcción del muro en caisson (tipo de cimentación profunda). El paletero que se observa en el registro fotográfico tomado el día 2 de junio en horas de la mañana no estaba presente en el momento del accidente, sin embargo, la señalización es la misma y no ha sido modificada desde el día 1 de junio de 2014 después del accidente.

Adicionalmente del Informe y el registro fotográfico presentado por la interventoría del contrato, se puede constatar que la obra contaba con señalización correspondiente a excepción de paleteros, lo cual no es óbice para que se afirme que por falta de los mismo ocurrió el accidente, puesto que según lo que se evidencia en el registro fotográfico respecto de las condiciones de la vía, el día del accidente y la hora del día, si se le hubiese sumado a un buen comportamiento de parte de los conductores de los vehículos que hicieron parte la colisión, se habría podido evitar el accidente; puesto que el camión, tal como se observa en las fotos, ya había sobrepasado la zona de los trabajos de las obras de construcción, lo que denota una imprudencia por parte del conductor del camión o de la ambulancia que ya había sobrepasado la obra"[1] tal como se puede apreciar en el registro fotográfico presentado por la interventoría.

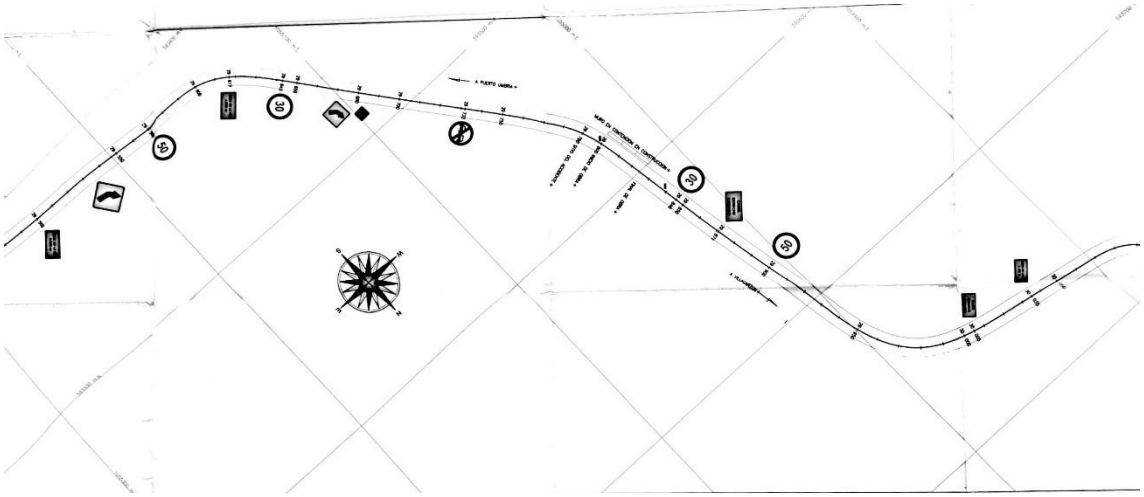
Como se puede observar en el plano anexo elaborado por parte del topógrafo Alexander Andrade Méndez, para el día del fatídico accidente la carretera se encontraba totalmente señalizada, contando con cinco señales en el carril derecho el cual conduce del municipio Villagarzón al corregimiento de Puerto Umbría así;

- Obras en la vía a 250M **SIO-01**
- Carril Derecho Cerrado **SIO-04**
- Velocidad máxima 50 Km **SR-30**
- Carril Derecho Cerrado **SIO-04**
- Velocidad Máxima 30 Km **SR-30**

[1] Concepto Apoyo Técnico sobre accidente en el PR 44+0500 Vía 4502 Santana-Mocoa, presentado por Alexander Mauricio Montenegro Coral.

En el sentido contrario Villagarzón a Puerto Umbría, hallamos las siguientes;

- Obra en la vía a 300M SIO-01,
- Velocidad máxima 50 Km SR-30
- Obra en la vía a 300M SIO-01
- Velocidad Máxima 30 Km SR-30
- Obras en la vía SPO-01 y prohibido adelantar SR-26



Puerto Umbría - Villagarzón

Analizando el plano adjunto, se puede apreciar que existen múltiples señales preventivas, las cuales son suficientes y reglamentarias para advertir a los conductores del peligro que se presenta adelante, las señales les ordena reducir la velocidad a 50 Km SR-30 y posteriormente a 30 Km SR-30 previo aviso de la ejecución de las obras, por lo tanto, a una velocidad de 30 Km por hora un par de conductores experimentados pueden tomar todas las acciones que los llevaran a evitar la colisión ocurrida, entonces, es claro y manifiesto que el accidente ocurrido no fue como consecuencia de la ausencia de paletero y mucho menos por la falta de señales tal como lo pretende hacer creer el demandante, sino a la velocidad de uno o los dos vehículos involucrados en tan lamentable hecho.

Al no existir un modelo o tipo de señalización que se deba implementar para cada tipo de obra, esto sería imposible de realizar, puesto que, cada tarea una tiene sus propias particularidades, el mismo Manual de Señalización Vial expedido por parte del Ministerio de Transporte en su Capítulo IV **SEÑALIZACIÓN DE CALLES Y CARRETERAS AFECTADAS POR OBRAS,** establece en su numeral 4.1 generalidades lo siguiente; "*Las distintas características de cada obra y la variedad de condiciones que se pueden presentar, impiden establecer una secuencia rígida y única de dispositivos y normas. En todo caso la realización de obras que afecte la normal circulación del tránsito, deberá ser concordante con las especificaciones técnicas contenidas en este capítulo y ofrecer la protección a conductores, pasajeros, peatones, personal de obra, equipos y vehículos*"[2], por ende la entidad en desarrollo de su labor de supervisor de las obras que se encontraban ejecutando como parte del Contrato 3379 de 2007 considera que las señales anteriores, en el sitio, y posteriores a la obra se ajustaban a las

[2] Consultado en https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/Manuales/manuales_de_senalizacion_vial

necesidades propias de las actividades que se encontraban ejecutando, sin que la ausencia de paletero para el preciso momento de la ocurrencia de los hechos sea causal justificativa del comportamiento imprudente de los conductores.

Atendiendo lo anterior, no se entiende o comprende la razón por la cual el demandante con el único argumento de la falta o ausencia de señalización pretende endilgar la culpa a la Institución que represento, puesto que lo afirmado carece de sustento alguno, siendo necesario estudiar la conducta de los conductores y no en el actuar de la entidad.

DEL COMPORTAMIENTO DE LOS CONDUCTORES:

De las pruebas recibidas se observa que el accidente probablemente se presentó como consecuencia de la falta de pericia al momento conducir los vehículos involucrados, atendiendo que una de las posibles causas es el exceso de velocidad, derivado del exceso de confianza en las habilidades propias, tal como se puede deducir del Testimonio del conductor del camión colapsado:

Lo anterior se pude corroborar con el relato brindado por parte de la Sra. Linares Ibarra Angulo, quien, hacia parte de la tripulación de la ambulancia accidentada, este expreso que el vehículo se movilizaba a una velocidad considerable, sin especificar con claridad el kilometraje, dando a entender que esta situación es normal considerando que la finalidad de las ambulancias es atender emergencias, situación divergente a lo establecido en las normas de tránsito.

Así lo concluye el Informe de Policía 860016107562201480562: "*Factor Humano: No tener precaución a lo indicado por las señales preventivas de obra para cada uno de los carriles. Por parte de ambos conductores. Trasladar a una velocidad superior a la del diseño del tramo por parte del vehículo clase ambulancia, haciendo la salvedad que se trata de un vehículo de emergencia el cual iba una remisión de urgencia vital. Convirtiéndose en un factor que aumente las posibilidades de una colisión y disminuye la reacción del conductor."*

Igualmente encontramos en el Relato de los hechos efectuada por parte de Segundo Javier Ortiz Botina, conductor del camino siniestrado, quien señala que: "*(…) ya nos estábamos metiendo al carril derecho, en esas venia la ambulancia muy rápido, la freno pero no la pudo sostener, el comenzó pa allá y pa acá, como fuera de control y se nos fue encima del carro y ya pasaron los hechos, yo me baje y le dije al conductor de la ambulancia que qué había pasado que por que venía tan rápido, y él me dijo que venía rápido porque venía con una enferma de muerte, y que no pudo sostener la ambulancia(…)"* y concluye a la respuesta del investigador: "*¿Manifieste a esta Unidad Investigativa cuál cree usted que fueron las causas que dieron origen a la colisión de transito? Contesto: Pues la verdad de pronto la velocidad de la ambulancia, la carretera mojada y lo que en esa vía estaba mala, no había ningún paletero."*

Lo anterior lo corrobora el Sr. Dairo Delgado Luna quien se movilizaba en el camión y manifestó en desarrollo de la investigación lo siguientes: "*ahí yo iba de Villagarzón, pasando una vía que hay inhabilitada, iba por ahí entre 25 y 30 km por hora de velocidad, el piso estaba húmedo, venia una ambulancia que supuestamente traía un paciente delicado de salud, porque eso fue lo que me manifestó el señor de la ambulancia y el señor venía a alta velocidad, cuando el me miro que yo ya había pasado el carril invadido, el no freno, se asustó y perdió el control de la ambulancia, ahí fue donde impactaron los carros".*

Tampoco resulta lógico o por lo menos plausible creer que dos vehículos que se movilizan a 30 km/H o menos, tal como lo afirmo el conductor de la ambulancia en el presente proceso, no logren detener sus carros cuando estos cuentan con una visibilidad mayor a diez metros, entendemos que alguna de las partes no acierta contando la verdad.

Vemos como independientemente de la presencia o no del paletero en el lugar del accidente, es claro que el conductor de la ambulancia o del camión, se desplazaban a una velocidad superior a la permitida, lo que devino en que uno de los dos perdiera el control y colisionaran.

Es claro que la ambulancia aun no llegaba al sitio en el que se encontraba cerrada la vía por perdida de banca, sin embargo y conforme al relato de quienes se movilizaban en el camión, la ambulancia se desplazaba a una gran velocidad pese a las repetidas advertencias que se encontraban en la carretera como se afirmó previamente, lo que ocasiono que una vez que el camión termino su de cruzar la zona se encuentra de frente con el vehículo de emergencias.

La conducta de los conductores perfectamente puede subsumirse en lo que la jurisprudencia ha denominado formas de culpa, ellas son: a) La negligencia; b) La impericia c) La imprudencia d) La proveniente de la inobservancia de las leyes, reglamentos, órdenes o disciplinas.

La negligencia: en otras palabras, corresponde a una omisión o mejor a la inobservancia de los deberes que le incumben a cada cual frente a una situación determinada. Por ejemplo: es negligente el comportamiento del conductor que no presta atención a las señales, a los peatones, a la marcha de otros vehículos, o si se olvida accionar el freno de mano, principalmente al para el vehículo en la pendiente de una vía, etc. De lo dicho se desprende que la negligencia es la desidia frente al cumplimiento exacto de los propios deberes, por deficiencia de atención o sensibilidad.

La impericia: en definitiva, es la falta de habilidad o capacidad técnica para el ejercicio de una actividad. Esta circunstancia debe ser examinada atentamente, porque es sin duda una de las causas más frecuentes de los accidentes.

La imprudencia: la culpa puede asumir también el aspecto de la imprudencia, que en la mayoría de las veces es la expresión d una excesiva confianza en la propia habilidad del conductor, o de la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa.

La inobservancia de leyes, reglamentos, órdenes o disciplinas: Este es un aspecto de la culpa que se presenta cuando una persona viola especificas reglas de conducta impuestas por el Estado (Leyes o reglamentos) o por funcionarios competentes (Órdenes o disciplinas). En cuanto a las normas que disciplinan el tránsito, es necesario comprobar si efectivamente ha habido inobservancia del mandato impuesto por la autoridad y si existe una relación causal entre aquella (La inobservancia) y el evento, pues como tantas veces se ha repetido, no es posible poner a cargo de una persona la responsabilidad por un ilícito, si la consecuencia prohibida en la Ley no constituye al mismo tiempo el efecto de la violación de la norma

Frente a la conducta de todo conductor debe observar y la responsabilidad de los entes públicos en accidentes de vehículos automotores, el Consejo de Estado, en sentencia de junio 5 de 1976 manifestó: *"la obligación que tiene el estado de colocar señales indicadoras de un peligro o de una prohibición, compromete su responsabilidad cuando no es colocada solo en aquellos casos en que una persona en condiciones normales al no encontrar señales cayera en el peligro o cometiera la falta. Mas en los casos en que el peligro puede fácilmente advertirlo o la prohibición no es otra cosa que la conducta que ha de seguirse para realizar correctamente una actividad, la inexistencia de señales no da lugar a una falla en el servicio suficiente para responsabilizar a los entes públicos de los daños que se causen. En otras palabras, aunque es deber fundamental del estado salvaguardar la vida de las personas residentes en el país, no lo es menos el de todos los ciudadanos de respetar la vida de los demás y aun la suya propia."*

Atendiendo lo establecido por parte del Honorable Consejo de Estado, la responsabilidad de la entidad para el presente caso no se encuentra comprometida, puesto que la carretera se

encontraba en condiciones adecuadas para ser transitada y en el lugar se podía visualizar las señales respectivas, lo que nos hace pensar que la culpa no se encuentra a nuestro cargo.

Como es conocido por todos, las ambulancias por la naturaleza de su tarea atienden emergencias médicas transportando a pacientes de un lugar a otro con una gran celeridad, lo que en muchas ocasiones los lleva a violar las normas de tránsito, no sería extraño para el presente caso que eso haya ocurrido, mirando el plano aportado, para la entidad es claro, que pese a la falta de paleteros el día del accidente en la zona de trabajo, no es justificación suficiente para afirmar que se presenta una falla del servicio por parte de la entidad, puesto que, la zona se encontraba totalmente señalizada advirtiendo a los conductores de la obras que se encontraban ejecutando, son más de cinco señales en cada uno de los sentidos suficientes para que se tomen las medidas de precaución necesarias para evitar este tipo de situaciones, especialmente para conductores habituales en el sector y con la experiencia que cuentan.

Es cierto que en el presente caso nos encontramos con un Vehículo de emergencia (Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.), pero esto no lo exime de responsabilidad y de su obligación de velar por la seguridad de sus transportados y de los otros usuarios del vía, tal como lo establece el Decreto 769 de 2002 en su Artículo 55**. "COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN.** Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito", atendiendo esto, se presentó una clara imprudencia por uno o los dos conductores que concurrieron en ese fatídico accidente, sin que fuera presupuesto para su ocurrencia la falta o ausencia de señalización, puesto que como se demostró, la zona se encontraba con sus elementos respectivos.

En este sentido ha afirmado y reiterado el Consejo de Estado:

(…) La Sala observa que en relación con los accidentes de tránsito causados por la falla del servicio de la administración, consistente en la omisión del deber legal de señalización de la vía en la que se realizan obras públicas[3] o que se consideran de alto riesgo, la Sala ha indicado que los daños que se deriven de estas le son imputables al Estado[4] siempre que se verifique que la entidad encargada de instalar las respectivas

[3] Cita original: *"Dado que en la demanda se adujo que el daño se produjo como consecuencia de la colisión de un vehículo automotor contra un montículo de piedras y tierra dejado sobre la vía, con ocasión de la construcción de una obra pública, sin la debida señalización, considera la Sala que el asunto debe definirse con fundamento en el régimen de falla del servicio, en primer lugar, porque ese fue el criterio de imputación insinuado en la demanda, pero además, en consideración a que tratándose de la construcción de obras públicas la responsabilidad del Estado se deduce cuando no se toman las medidas reglamentarias, necesarias y eficaces tendientes a prevenir a las personas, a fin de evitar que éstas puedan sufrir accidentes contra la misma, es decir, lo que genera la responsabilidad es el incumplimiento del deber de señalizar esas obras, o impedir el tránsito por las áreas aledañas, pero no la construcción de la obra en sí". Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 20 de septiembre de 2007, exp. 08001-23-31-000-1991-06256-01(21322), actor: Martha Judith Quiroz y otros, C.P. Ruth Stella Correa Palacio.*

[4] Cita original: *"(...) el daño originado como consecuencia de un deslizamiento de tierra es imputable al Estado en los eventos en los cuales el hecho se causa por la omisión, o defectuosa señalización de las vías públicas, o cuando se produce un deslizamiento intempestivo de tierra el cual exigía la instalación de señales preventivas, o cuando no se realiza la señalización de vías que se encuentren en reparación o en sitios que sean considerados de alto riesgo, o cuando existe omisión por parte de la administración en la ubicación de medidas preventivas que informen la presencia de cambios transitorios en las vías públicas. También ha determinado la Sala que para que se pueda establecer la imputabilidad al Estado por los daños sufridos por las deficiencias u omisiones en la señalización de vías públicas, es indispensable demostrar la falla en el servicio consistente en la omisión por parte de la administración en el cumplimiento de sus deberes de vigilancia y control respecto de la realización de obras públicas y del tránsito en las vías, con el fin de prevenir los riesgos que con ellos se generen. (...) Por lo tanto, es obligación del Estado cumplir con las disposiciones contenidas en las normas que regulan las condiciones y requisitos que deben reunir las señales preventivas en vías públicas con el fin de evitar daños a los transeúntes o conductores que transitan por las mismas". Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 20 de septiembre de 2007, exp. 73001-23-31-000-1997-05020-01(15740), actor: Yimed Ramírez Gallego y otros, C.P. Ruth Stella Correa Palacio. Ver también sentencia de 13 de febrero de 2003, expediente 12.509; sentencia de 4 de septiembre de 2003, expediente 11.615; sentencia de 5 de diciembre de 2005, expediente 14.536 sentencia de 8 de noviembre de 2001, expediente 12.820.*

señales no lo haga, incumpliendo así el contenido obligacional a su cargo, y teniendo en cuenta que ello debe incidir en la producción del daño correspondiente[5].

Sobre este aspecto es claro, tal y como ya quedo reseñado en el presente documento, que, para el día del accidente, la zona o sector en el cual se encontraban realizando las obras se encontraba totalmente señalizado, eliminado así, cualquier posible responsabilidad atribuible a INVIAS, por lo tanto, se puede afirmar que la responsabilidad radica en una causa o razón diferente a las actividades adelantadas por el demandado.

Las condiciones de la carretera el día del accidente, en conjunto con la señalización necesaria para indicar la ejecución de obras en el sector se encontraban acordes a la normatividad vigente para esa fecha, por lo tanto, a la entidad no le asiste responsabilidad alguna a INVIAS, por ende, se debe imputar la responsabilidad en otra cabeza.

- **DEL SITIO EN EL CUAL OCURRIÓ EL ACCIDENTE**

Revisados y estudiados los documentos obrantes en el libelo de la demanda destinados a probar la responsabilidad de INVIAS en la ocurrencia del accidente, se pude observar que únicamente el Informe de Policía de Tránsito hace referencia a la señalización que se encontraba en el sector, en el cual se pude apreciar que el accidente ocurrió en el Punto de Referencia PR 44+0500, información que coincide con lo indicado en el informe de accidente presentado por la Interventoría, es decir, que el accidente se presentó en la abscisa K29+790 o PR44+0500 y paradójicamente, las obras se encontraban ejecutando entre las abscisas el K29+999.93 y K29+823.77 e igual información se puede apreciar más fácilmente en el levantamiento topográfico pluricitado en este documento y adjunto como prueba.

Ahora, podemos apreciar que desde el lugar de ocurrencia del accidente hasta el sitio de ejecución de las obras existe una distancia de 10 metros lineales, los que nos hace pensar y poner en serias dudas que el accidente ocurrido se presentó por omisión de la entidad al momento de realizar la señalización (afirmación totalmente desvirtuada tanto por el informe de policía, como por el informe de interventoría), mejor, nos hace creer que el hecho se desplegó por circunstancias ajenas a la entidad, tales como el hecho de la víctima o responsabilidad de un tercero generador del hecho dañino, igual referencia encontramos en el informe presentado por el Interventor, "el camión, tal como se observa en las fotos, ya había sobrepasado la zona de los trabajos de las obras de construcción del muro de contención en caisson. El accidente se registró en la abscisa k29+790 y la obra se encuentra comprendida entre las abscisas k29+799.33 li y k29+823.77 li".

Lo anterior coincide con lo relatado por quienes se movilizaban en el camión, quienes afirman que la ambulancia pese a las señales existentes no disminuye su velocidad antes de llegar a la caída de banca, y se encuentra con el primero, intenta frenar, pierde el control y termina colisionando.

---

[5] Cita original: *"En términos generales, la falla del servicio surge a partir de la comprobación de que el daño se hubiere producido como consecuencia de una violación –conducta activa u omisiva- del contenido obligacional, determinado en la Constitución Política y en la ley, a cargo del Estado, lo cual constituye una labor de diagnóstico por parte del juez, de las falencias en las cuales incurrió la Administración y que implica un consecuente juicio de reproche. Por su parte, la entidad pública demandada podrá excluir su responsabilidad si prueba que su actuación no constituyó una vulneración a ese contenido obligacional que le era exigible, es decir que acató los deberes a los cuales se encontraba obligada –positivos o negativos- o si demuestra que medió una causa extraña: fuerza mayor, hecho exclusivo y determinante de la víctima o, hecho también exclusivo y determinante de un tercero (…)Una vez se ha establecido que la entidad responsable no ha acatado -o lo ha hecho de forma deficiente o defectuosa- el referido contenido obligacional, es decir, ha omitido el cabal cumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha asignado, es preciso revisar si dicha falencia en su proceder tiene relevancia jurídica dentro del proceso causal de producción del daño. En otras palabras, es necesaria la concurrencia de dos factores para que proceda la declaratoria de responsabilidad del Estado en estos casos: la comprobación de la ocurrencia de un incumplimiento omisivo al contenido obligacional impuesto normativamente a la Administración, de un lado y la relación causal adecuada entre dicha omisión y la producción del daño, de otro". Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 26 de mayo de 2010, exp. 66001-23-31-000-1997-03742-01(18238), actor: Sonia Dolly Herrera y otros, C.P. Mauricio Fajardo Gómez (e).*

NOTIFICACIONES

El Director Territorial- Putumayo del Instituto Nacional de Vías, en jburbano@invias.gov.co o al correo electrónico ***njudiciales@invias.gov.co***.

El suscrito apoderado las recibirá en la Secretaría del Despacho, o en el correo electrónico jcordoba@*invias.gov.co.*

Del Señor Juez,

JUAN CARLOS CORDOBA
C.C. No 1.124.850.392 de Mocoa
T.P 210.433 C. S.J.