



Chía, marzo 25 de 2022

Señores

**TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA
SUBSECCIÓN TERCERA – SUBSECCIÓN B**

Magistrada Ponente: Dra. Clara Cecilia Suárez Vargas

ESD

Referencia: **Reparación directa**
Radicación: 258993333002-2018-00300-02
Demandante: Diego Alejandro Niño y otros
Demandados: Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, CSS Constructores S.A. y otros

ULDY DELGADO ECHEVERRÍA, identificada como aparece al pie de mi firma y en mi calidad de Representante Legal Judicial de la parte demandada, y dentro del plazo legalmente establecido, respetuosamente presento a su Despacho **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN DE SEGUNDA INSTANCIA**, en los siguientes términos:

La sentencia del Aquo, proferida el día 17 de septiembre de 2020, declaró administrativamente responsable a CSS CONSTRUCTORES S.A. de los perjuicios causados a Diego Alejandro Niño Barbosa e Isidero Niño Barrera en el accidente de tránsito que se presentó el día 24 de agosto de 2016 sobre la vía Bogotá – Tunja, a la altura del Km 22 + 800 en el municipio de Tocancipá, departamento de Cundinamarca.

Fundó el Despacho la declaratoria de responsabilidad y la imposición de la condena indemnizatoria en la prueba testimonial del agente de tránsito John Fernando Cañón Murillo, pieza procesal a la que le imprimió la única relevancia para encontrar configurados en este debate judicial los elementos de la responsabilidad administrativa, en especial, el relacionado con el nexo causal.

En efecto, tal como se refirió en la sustentación del recurso de alzada, según el Despacho,

“se logró constatar que el día de los hechos el tramo de la vía Bogotá – Tunja Km+2+800, se encontraba en mantenimiento, las condiciones de la vía obedecían precaución por cuanto se encontraba húmeda, con neblina, sin iluminación y estaba vertida de un producto denominado neme utilizado para el mantenimiento vial”.

Y en donde se “determinó la ausencia de señalización que advirtiera de la obra de mantenimiento, la velocidad permitida en el tramo y las precauciones.”

Para el Aquo, el Informe Policial y la declaración del referido testigo constituyeron plena prueba del nexo de causalidad entre el daño antijurídico y la imputación a mi representada.



Pues bien, Honorables Magistrados, el ejercicio de la sana crítica que todo Fallador debe tener de presente en la valoración y ponderación probatoria descartó la integralidad y la completitud del acervo probatorio y faltar a este deber legal es desconocer lo establecido por el artículo 176 del Código General del Proceso:

“Artículo 176. Apreciación de las pruebas. Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.

El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne cada prueba.”

Al no integrar e incorporar en el análisis la totalidad de las pruebas, el Fallador de Primera Instancia no ponderó ni cotejó la totalidad del acervo probatorio recaudado en el proceso, y lo llevó a conclusiones erradas entorno a la responsabilidad de mi representada.

En el escrito de sustentación del recurso, se analizó en forma íntegra, y no parcial como lo hizo el Aquo, la prueba testimonial del agente de tránsito que concurrió al lugar donde se presentó el accidente en el que resultó lesionado uno de los demandantes como enseguida se transcribe:

“... ”

Retomando la prueba testimonial del agente policial Jhon Fernando Cañón, quien atendió el llamado a atender el accidente porque se encontraba en turno de servicio nocturno, relató que cuando llegó al sitio del accidente, había llovido y que había neme.

Para el testigo, desde su percepción, la señalización era deficiente porque observó que había elementos tubulares, comúnmente denominados “colombinas”. La presencia de estos elementos fue reconocida en varias oportunidades al momento de rendir su testimonio, al punto que indicó que había elementos caídos, averiados y señaló que dichos elementos sí indican desviación para conductores. También mencionó que para esa época se presentaba una difícil situación con un grupo de hinchas de fútbol que destruían y alteraban la señalización existente en el corredor.

Además de reconocer que (i) en el sitio había elementos de señalización tubulares y (ii) que estos previenen a los conductores de la necesidad de desviación de la ruta, el sargento Cañón manifestó que por las condiciones en que quedó el vehículo que conducía el demandante se podía afirmar que este faltó a la distancia de seguridad y que omitió el manejo a la defensiva en las condiciones de lluvia. Así se expresó sobre el particular:

“Se ve y nota una falta de seguridad de distancia, de conducir a la defensiva”

Y al indagar sobre el alcance de la expresión “conducir a la defensiva” indicó que ello consiste en emplear luces, exploradoras y reducir la velocidad a 30 km/hora.

Estos elementos probatorios no fueron sopesados ni sometidos al ejercicio de la sana crítica que ordena nuestro ordenamiento jurídico probatorio, pues nada dijo al respecto el Despacho, simple y llanamente pasó de largo aspectos tan fundamentales como los aquí presentados, expuestos por el testigo cuyo testimonio fue uno de los elementos clave presentados por el Despacho en su sentencia.

Pero ello no se queda allí. También de dicha prueba testimonial, se observa cómo el testigo expuso con precisión y claridad que su función de vigilancia vial se realiza en coordinación con el concesionario, hoy demandante, y que siempre informa la ocurrencia de incidentes y que, en ese marco de coordinación, la policía revisa las acciones del concesionario.



Según el testigo, al sitio se presentó el cuerpo de bomberos, la policía, y el inspector vial y la ambulancia de CSS Constructores, en donde la prioridad fue el rescate del conductor accidentado que se encontraba atascado en la parte delantera del vehículo, que fue necesario utilizar una palanca y acudir a voluntarios espontáneos para lograr su rescate pues los bomberos carecían de elementos. A ello se suma, la atención del demandado, CSS Constructores S.A., en la prestación del servicio de grúa, de más señalización y de la ambulancia que llegó rápidamente al lugar de los hechos.

Entonces, en la narración de los hechos y de las circunstancias de modo, tiempo y lugar que relató el testigo se advierten las siguientes situaciones no valoradas por el Despacho:

- *El testigo arribó al sitio del accidente hacia las 5 pm (sic) cuando aún no había luz;*
- *Se presentaba neblina y lluvia;*
- *Se priorizó la atención del conductor atrapado en su vehículo, activó los mecanismos de atención de emergencias que fue atendido en forma inmediata por mi representada, la policía y el cuerpo de bomberos.*
- *En el sitio del accidente había señales tubulares que obligan a los conductores a desviar su recorrido.*
- *Por la forma como quedó el vehículo consideró el demandante que no guardó la distancia reglamentaria ante las condiciones atmosféricas adversas que denomina como “conducir a la defensiva”.*

En línea con estas consideraciones, extraídas de la prueba testimonial, en el interrogatorio de parte rendido por el señor Diego Alejandro Niño, este declaró bajo la gravedad del juramento que conducía a una velocidad superior a los 30 km/hora”.

A lo anterior, debe añadirse el desconocimiento y la falta de análisis del Aquo de la CONFESIÓN del demandante, señor Diego Alejandro Niño, sobre la velocidad a la que se desplazaba en el momento del accidente, la cual superaba el límite reglamentario de 30 km/hora, habida cuenta de las condiciones climáticas de la zona, hecho este también consignado en el Informe Policial arrimado al expediente, referido por el agente de tránsito, en su calidad de testigo.

La confesión del demandante y víctima del accidente de agosto 24 de 2016, en el sentido que conducía por encima del límite reglamentario en condiciones climáticas adversas, condición denominada por el agente de tránsito Jhon Fernando Cañón “conducir a la defensiva”, corroborada por dicho testigo así como la prueba documental del Informe Policial demuestran la desatención de los deberes de conducción exigibles a todo ciudadano sobre conducir vehículos de carga por el carril derecho, guardar la distancia reglamentaria y reducir la velocidad en condición climáticas adversas, deber legal contemplado en el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), cuestión esta que no valoró ni ponderó el Aquo.

Indica el Código Nacional de Tránsito que:

“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”.



Además,

“ARTÍCULO 108. SEPARACIÓN ENTRE VEHÍCULOS. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.

Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.

Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.

Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros.

Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique.

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede”.

Este material probatorio fue descartado, casi de tajo, por el Fallador de Primera Instancia, así como también no apreció ni valoró el material fotográfico, los testimonios rendidos por el director del frente e inspector de obra que desarrollan sus actividades en el corredor vial donde se presentó el accidente, vinculados al equipo de trabajo de mi representada; testimonios importantes en lo relacionado con la definición de los deberes de CSS Constructores, como concesionaria del corredor vial, en lo relacionado con su mantenimiento.

En nuestro escrito de sustentación del presente recurso nos referimos sobre este aspecto de la siguiente forma:

“El inspector de obra Aníbal Bermúdez manifestó al Despacho que llegó al lugar de los hechos hacia las 7:00 am, hora en la que inicia sus labores.

Recordó con nitidez la presencia en el sector del accidente de cinco vehículos: el primero, estaba invadiendo el sector restringido por las obras de mantenimiento, el vehículo del demandante estaba impactado por la parte delantera al colisionar con otro vehículo que iba adelante ,y otros dos vehículos con un grado de impacto menor.

Relató que levantó el informe respectivo y que el material probatorio de dicho informe muestra el estado en que dejó la señalización el día anterior por la intervención vial que estaba planeada para un lapso de 4 días.

Indicó al Despacho el procedimiento de la señalización de una intervención: 300 metros antes de iniciar la intervención, mediante la instalación de señales de reducción de carril, indicación de límites de velocidad de 50 y 30 km/hora, instalación de señalización tubular o maletines y se ratificó en todo momento en que se cumplió con la instalación de estos elementos, de la forma antes descrita, esto es, cumpliendo el manual que se tiene para el efecto.

El material fotográfico, descartado por el Despacho porque se tomó en horas con luz, lo que es coherente con el testimonio del inspector vial señor Aníbal Bermúdez cuando manifestó que se presentó a las 7:00 am al sitio de los hechos y a esa hora elaboró el reporte correspondiente que incluyó dicho material, da cuenta de la presencia de señalización de señalización tubular en el sector donde se presentó la colisión y de las señales preventivas e informativas que estaban instaladas metros antes del sitio del accidente, lo que corroboró el agente de tránsito en lo referente con los elementos tubulares, así como también del estado en que quedó el vehículo de placas WGY 901, conducido por el demandante, y de la presencia de otros automotores accidentados, de placas JVD994, OAI493, UPO053 y CST175, además de una ambulancia en el sitio de los hechos”.

Sobre los elementos tubulares de señalización se resalta que el Manual de Señalización 2015 del INVIAS, adoptado mediante Resolución No 0001885 del 17 de mayo de 2017, señala en su numeral 8.5 identifica los siguientes elementos de señalización:



“Se podrán utilizar las señales, semáforos temporales y otros elementos tales como reductores de velocidad, señales de pare portátiles, delineadores tubulares, conos, canecas plásticas, barreras plásticas (maletines), cintas plásticas, linternas, dispositivos luminosos, paletas, etc., siempre que se dé aplicación a las características de color, forma, leyenda, simbología y tamaño. También se pueden usar las balizas y luces destellantes de los vehículos oficiales”. (Subrayado fuera de texto)

Los delineadores tubulares que estaban instalados en la zona donde se presentó el accidente se definen de la siguiente manera:

“4.7.9. Delineadores Tubulares Simples Estos dispositivos pueden utilizarse, tanto para definir transiciones por angostamiento como para delinear el borde de la calzada. Los cilindros resultan particularmente apropiados para separar flujos opuestos en una calzada habilitada para el tránsito en dos sentidos, así como para separar dos carriles de tránsito divergente o convergente”.

Aterrizando a lo relacionado con la señalización en “Zonas de obras en la vía”, el Manual de Señalización indica que en estas se dividen en zona de prevención y zona de transición.

“ 4.2. ZONA DE OBRAS EN LA VÍA Una zona de obras en la vía está compuesta por las áreas o sectores mostrados en la Figura 4-1 y detallados a continuación.

4.2.1. Zona de Prevención En esta área se debe advertir a los usuarios la situación que la vía presenta más adelante, proporcionando suficiente tiempo a los conductores para modificar su patrón de conducción (velocidad, atención, maniobras, etc..) antes de entrar a la zona de transición.

4.2.2. Zona de Transición Es el sector donde los vehículos deben abandonar el o los carriles ocupados por las obras. Esto se consigue generalmente con canalizaciones o angostamientos suaves, delimitados por conos, delineadores tubulares, canecas u otro de los dispositivos especificados en la sección 4.7”. (Subrayado fuera de texto)

Es claro entonces, que el material fotográfico aportado al proceso y descartado por el Despacho evidencia que sí existía señalización, tanto en la zona de prevención como en la zona de transición, por cuanto se aprecia que metros antes del área donde se estaba efectuando el mantenimiento señales informativas y preventivas y en la zona donde colisionó el vehículo, esto es en la zona de transición, los delineadores tubulares, como contempla el Manual de Señalización, con lo cual está debidamente acreditado el acatamiento de mi representada a su obligación respecto a la señalización del área en donde se presentó el accidente de tránsito.

El hecho que el agente de tránsito hubiera mencionado en su testimonio que la “señalización era deficiente” es una apreciación subjetiva en la que se debe tener en cuenta factores mencionados por el mismo testigo, esto es, (i) llegó hacia las 5 am al sector del accidente, es decir, cuando no había amanecido y estaba nublado (ii) su prioridad fue atender a la persona que se encontraba atrapada en el vehículo que, como se mencionó, se presentó en la zona de transición en donde había señalización con elementos tubulares. Estos factores deben ser cotejados y valorados frente al hecho de que en el sitio exacto del accidente sí había señalización tubular.

Por su parte, el ingeniero Óscar Játiva, director del frente Cundinamarca para la concesión vial a cargo de mi representada, manifestó que conoce el corredor vial desde el año 2002, desde el diseño de las intervenciones, la fase constructiva y últimamente en la fase de operación y mantenimiento.

Como amplio conocedor de la dinámica del corredor vial, señaló que por esa vía transitan diariamente un promedio de 12.000 vehículos, lo que le llevaba a manifestar con convicción que de no haber existido la señalización de la forma como describió el inspector de obra, señor Aníbal Bermúdez, la tasa de accidentes sería elevada, hecho este que no se presentó.



En efecto, en este punto se llama la atención al Despacho que tanto el sargento Cañón como los testigos de mi representada son unánimes en manifestar que durante ese día solamente se presentó el accidente donde resultó herido el demandante.

Además de ello, llama la atención que los agentes de tránsito adscritos a la vigilancia del corredor vial donde se presentaron los hechos, como el caso del testigo sargento John Cañón, se reportan antes de iniciar su turno en la oficina de la Policía de Carreteras que está localizada al inicio del corredor vial, por lo cual si transitó la zona de vía en su turno nocturno que inició a las 7:00 y observó la falta de señalización que dijo observar al momento de presentarse en el sitio de los hechos, debió detenerse y solicitar su inmediata instalación, como es su obligación, esto es, de propender por la seguridad de los usuarios.

Con lo anterior, el testimonio rendido por el agente de tránsito sargento Cañón debió ser analizado teniendo en cuenta todos estos elementos para ponderar el peso del valor probatorio de esta prueba testimonial. Como lo mencionó el testigo Aníbal Bermúdez, el carril permaneció cerrado desde las 5:00 pm del día anterior y las obras se demorarían cuatro días; por tanto, si no se hubiere señalado el sector en debida forma los accidentes presentados en ese lapso de tiempo (más de doce horas) habrían sido mayores en número, aún más cuando se había presentado lluvia durante toda la noche y había neblina, condiciones atmosféricas reconocidas por los testigos y por el Despacho mismo”.

La falta de análisis probatorio de todo el material obrante en el proceso permite evidenciar, sin asomo de duda, que contrario a lo declarado por el Fallador Aquo, sí había señalización en el sector y que fue el demandante Diego Alejandro Niño quien, con su actuar imprudente al conducir el automotor de carga

- (i) A una velocidad mayor a la exigida por la norma en caso de condiciones climáticas adversas (lluvia y neblina).
- (ii) No guardar la distancia reglamentaria.

configuró la causa eficiente del accidente en un entorno en donde se vieron involucrados cinco (5) vehículos, y que si, como lo sostiene el Aquo, no hubiera existido la señalización preventiva por parte de mi representada se hubiera potencializado la ocurrencia de más accidentes puesto que por el corredor transitan diariamente cerca de 12.000 vehículos, como lo refirió el testigo Óscar Játiva.

Honorables Magistrados: Como ya nos permitimos manifestar en el escrito de sustentación del recurso de alzada, **el recaudo probatorio de este debate judicial muestra claramente que la causa eficiente del accidente de tránsito presentado el día 24 de agosto de 2016** sobre la vía Bogotá – Tunja, a la altura del Km 22 + 800 en el municipio de Tocancipá, departamento de Cundinamarca **fue la negligencia del demandante al no guardar la distancia de seguridad y la velocidad exigida cuando se presentan condiciones demostradas de baja visibilidad (neblina y lluvia)**. Y también está probado que CSS CONSTRUCTORES cumplió con su deber de instalar señalización preventiva con elementos tubulares para restringir el flujo vehicular por un solo carril por el mantenimiento que se estaba llevando a cabo en el sector y que atendió la contingencia presentada con el personal y el equipo médico (ambulancia) en forma rápida y oportuna.

Así las cosas, ruego a los Señores Magistrados tener en cuenta estos argumentos y, en consecuencia, ordenen la revocatoria de la sentencia de primera instancia proferida por el Juzgado Segundo Administrativo Oral del Distrito Judicial de Zipaquirá el día 17 de septiembre de 2020 y, en su lugar, declarar la configuración de la eximente de responsabilidad *culpa exclusiva de la víctima* en los hechos objeto de la presente litis, por cuanto a los demandantes no les fue posible demostrar la existencia de todos los elementos configurativos de la responsabilidad administrativa, a quienes incumbe la carga



de la prueba exigida por la Ley para la declaratoria judicial perseguida, y haberse presentado material probatorio suficiente, conducente, pertinente e idóneo de la referida eximente de responsabilidad.

De los Honorables Magistrados,

ULDY DELGADO ECHEVERRÍA

C.C. 63.351.741 de Bucaramanga

T.P. 75.555 del C.S.J.