



**REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO NOVENO ADMINISTRATIVO ORAL DE TUNJA**

Tunja, dieciséis (16) de octubre de dos mil veinticinco (2025)

MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

DEMANDANTES: EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ, ELIZABETH RIVERA, JULIETH TATIANA CÁRDENAS RIVERA y ÁNGELA CAMILA CÁRDENAS RIVERA

DEMANDADOS: NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE y MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS, Y MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ

LLAMADOS EN GARANTÍA: INGENIERÍA DE VÍAS S.A.S., COMPAÑÍA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. – SEGUROS CONFIANZA S.A., CONSORCIO REGIOCENTRAL Y COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS S.A.

RADICACIÓN: 15001333300920230009800

I. MEDIO DE CONTROL

1. Procede el despacho a proferir sentencia de primera instancia dentro del medio de control de la referencia.

II. ANTECEDENTES

DEMANDA

Pretensiones (Índice No. 00019, archivo 23 de 266 KB, fls. 11- 13 de SAMÁI).

2. El apoderado de la parte demandante formuló como pretensiones las siguientes:
3. Declarar administrativa y extracontractualmente responsable a la NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE – INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVÍAS, al MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL y al MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ por los presuntos perjuicios ocasionados a los demandantes, producto del accidente de tránsito ocurrido el día 30 de octubre de 2021, en el que se vio involucrado el Señor EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ.
4. Como consecuencia de lo anterior, condenar solidariamente a la NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE – INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVÍAS, al MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL y al MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ al pago a favor de los demandantes de los presuntos perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales que les fueron ocasionados, relacionados en cada una de las pretensiones de condena, derivados del hecho dañoso mencionado en el párrafo anterior.
5. Como perjuicio extrapatrimonial solicitó **i)** por perjuicios morales la suma de 50 S.M.L.M.V.¹ para la víctima directa EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ², y, de 30 S.M.L.M.V. para la cónyuge y cada una de sus hijas³; mientras que, **ii)** por afectación a la vida-relación solicitó la suma de 40 S.M.L.M.V. para la víctima directa EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ⁴, y, de 30 S.M.L.M.V. para la cónyuge y cada una de sus hijas⁵.
6. Como perjuicios patrimoniales solicitó **i)** por concepto de daño emergente, la suma de \$126.800.000 y, **ii)** por lucro cesante, la suma de \$60.000.000.
7. Solicitando, además, que se condene en costas a las Entidades demandadas.

¹ Salarios mínimos mensuales legales vigentes.

² Distribuidos proporcionalmente a cargo de cada Entidad demandada, así: 30 S.M.L.M.V. MINISTERIO DE TRANSPORTE E INVÍAS, 10 S.M.L.M.V. POLICÍA NACIONAL y 10 S.M.L.M.V. MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ.

³ Distribuidos proporcionalmente, en razón de 10 S.M.L.M.V. a cargo de cada Entidad demandada.

⁴ Distribuidos proporcionalmente a cargo de cada Entidad demandada, así: 20 S.M.L.M.V. MINISTERIO DE TRANSPORTE E INVÍAS, 10 S.M.L.M.V. POLICÍA NACIONAL y 10 S.M.L.M.V. MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ.

⁵ Distribuidos proporcionalmente, en razón de 10 S.M.L.M.V. a cargo de cada Entidad demandada.

Fundamentos fácticos (Índice No. 00019, archivo 23 de 266 KB, fls. 2-10 de SAMÁI).

8. De conformidad con lo expuesto en la demanda, los hechos que sustentan las pretensiones formuladas por la parte actora pueden resumirse así:

9. El día 30 de octubre de 2021, aproximadamente a las 5:45 a.m., el señor Edimer Cárdenas Suárez se desplazaba conduciendo su vehículo tipo volqueta, de su propiedad, por la vía nacional que comunica los municipios de Barbosa y Tunja, con destino a una obra ubicada en el municipio de Moniquirá, donde debía cargar material de construcción.

10. A la altura del kilómetro 21+600 metros, sector La Cumbre, jurisdicción del municipio de Moniquirá, el vehículo fue colisionado por otro automotor que, según se afirma, invadió su carril de circulación. Como consecuencia del impacto, el vehículo del demandante perdió su trayectoria y se precipitó por un abismo de aproximadamente 250 metros de profundidad, ubicado a escasa distancia del borde de la vía.

11. La parte actora sostiene que el tramo vial donde ocurrió el accidente carecía de barreras de contención vehicular en el costado derecho, a pesar de la existencia del referido abismo, y que tampoco contaba con señalización preventiva que advirtiera sobre el riesgo. Estas omisiones son atribuidas al Ministerio de Transporte, al Instituto Nacional de Vías – INVIA, y al Municipio de Moniquirá, por presunto incumplimiento de sus deberes en materia de seguridad vial.

12. Asimismo, se alega que la atención de emergencia fue tardía e inadecuada. El señor Cárdenas Suárez habría recibido los primeros auxilios aproximadamente seis horas después del accidente. Según su relato, los socorristas informaron que la Policía Nacional había reportado el hecho como un levantamiento de cadáver, lo que habría generado una demora en el rescate. Esta circunstancia es presentada como una omisión de socorro atribuible al Ministerio de Defensa – Policía Nacional.

13. Se afirma que, ante la ineficacia del operativo de rescate, familiares y miembros de la comunidad descendieron por sus propios medios hasta el lugar donde se encontraba el lesionado, logrando su extracción con herramientas rudimentarias. Las actuaciones fueron registradas en imágenes por los presentes.

14. El demandante fue trasladado al Hospital San Rafael de Tunja, donde ingresó a las 17:59 horas del mismo día. El informe médico da cuenta de múltiples lesiones, entre ellas trauma craneoencefálico leve, fracturas vertebrales, contusiones y heridas en diversas partes del cuerpo. Posteriormente, el Instituto Nacional de Medicina Legal le otorgó una incapacidad médico-legal definitiva de 45 días y diagnosticó una deformidad facial permanente.

15. Se indica que el señor Cárdenas Suárez se dedicaba al transporte de materiales de construcción, actividad que desarrollaba con su vehículo tipo volqueta, y que, como consecuencia del accidente, se vio impedido de laborar durante un año, lo que afectó gravemente sus ingresos y su estabilidad económica. Además, se señala que debió asumir los costos del rescate y reparación del vehículo, ascendentes a \$160.000.000.

16. Finalmente, se afirma que tanto el demandante como su núcleo familiar —su esposa y dos hijas— sufrieron afectaciones emocionales derivadas del accidente, siendo diagnosticados con trastornos relacionados con estrés postraumático, lo que, en su sentir, configura un daño a la vida de relación.

CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA, SU REFORMA Y DE LOS LLAMAMIENTOS EN GARANTÍA REALIZADOS POR INVIA

NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE (Índice No. 00012, archivo 11 de 1608KB de SAMÁI)

17. La apoderada de la Nación – Ministerio de Transporte, mediante escrito radicado oportunamente, contestó la demanda invocando como razón principal de defensa la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva centrada en que conforme a las reglas que definen las funciones del Ministerio, éste no tiene atribuido la construcción, mantenimiento o señalización de las vías, ya sean del orden nacional, departamental o municipal.

18. También propuso como excepción el incumplimiento del principio procesal del *ONUS PROBANDI INCUMBIT ACTORI*, indicando que el actor debe probar las obligaciones que atribuye al demandado y que a su vez constituyen un derecho a su favor, para, finalmente, proponer el

medio exceptivo de culpa exclusiva de la víctima y/o un tercero⁶, sustentado en que, en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito No. 15469000 del 30 de octubre de 2021 se estableció como hipótesis del accidente “*Transitar invadiendo carril contrario*”; por lo que, en su sentir, no es posible establecer una relación causal entre la actuación del Ente Público y el daño.

19. Argumentos y excepciones que fueron reiterados al dar contestación a la reforma de la demanda⁷.

20. En audiencia inicial celebrada el día 03 de diciembre de 2024⁸ se fijaron para ser resueltas en la sentencia únicamente las excepciones de “*FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA*” y de “*CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA O UN TERCERO*”.

NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL (Índice 13, archivo 13 de SAMÁI).

21. Fundamente su defensa en el hecho que, a su juicio, la supuesta omisión de socorro de la Policía Nacional no fue la causa eficiente en la ocurrencia del daño, pues, la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional a través de sus agentes designados del cuadrante vial 4, una vez conoció la ocurrencia del accidente de tránsito realizó la coordinación de auxilio con los organismos de socorro de la zona, esto es, el Cuerpo de Bomberos de Moniquirá y la Cruz Roja; siendo ésta una obligación de medio que no conlleva un resultado y que escapa a la órbita de las responsabilidades de la autoridad de tránsito en el conocimiento de un accidente, en el entendido que la Policía solo debía realizar la coordinación como tal, y, ya las labores de auxilio se encontraban en cabeza de las entidades que acudieron, auxiliaron y atendieron al señor EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ.

22. Adicionalmente, afirmó que, las lesiones que padeció el señor CÁRDENAS SUÁREZ fueron generadas por la acción de un tercero ajeno a las Instituciones demandadas, siendo entonces, hechos completamente ajenos, aislados, imprevistos e irresistibles a la acción de la fuerza pública, ya que al analizar acuciosamente las circunstancias que rodearon el accidente, ello quedó fuera del alcance de la acción de la Policía Nacional; siendo este el sustento de la excepción⁹ de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta, la cual, fue fijada¹⁰ para ser resuelta en la sentencia.

23. Argumentos y excepciones que fueron ratificados al dar contestación a la reforma de la demanda¹¹.

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS (Índice 14, archivo 14 de 2597 KB de SAMÁI)

24. La apoderada judicial del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, al dar respuesta a la demanda, se opuso a la prosperidad de las pretensiones, argumentando que dicha entidad no incurrió en omisión alguna que haya dado lugar al accidente de tránsito ocurrido el 30 de octubre de 2021. En su criterio, la causa eficiente del accidente fue atribuible a la conducta de los conductores involucrados: por un lado, la invasión de carril por parte del vehículo que transitaba en sentido Barbosa–Tunja, y por otro, la falta de precaución del conductor del vehículo tipo volqueta, quien se desplazaba en sentido contrario, en condiciones de niebla.

25. En respaldo de su posición, propuso la excepción de inexistencia de falla del servicio, indicando que, para la fecha de los hechos, la vía se encontraba en adecuado estado de conservación, conforme se evidencia en los contratos estatales de mantenimiento rutinario y de obra suscritos por la entidad, los cuales se encontraban en ejecución al momento del accidente.

26. En cuanto a la señalización, sostuvo que el tramo vial contaba con demarcación horizontal consistente en líneas blancas en los bordes y línea central continua de prohibición de adelantamiento en ambos sentidos, así como con señalización vertical y horizontal conforme a las normas técnicas vigentes, garantizando condiciones mínimas de seguridad vial.

27. Adicionalmente, formuló la excepción de inexistencia de nexo causal entre el daño alegado y la presunta omisión atribuida al INVÍAS, señalando que el accidente obedeció exclusivamente a la conducta de los conductores involucrados. En particular, reiteró que la invasión de carril por parte del vehículo particular y la falta de precaución del conductor de la

⁶ También propuso la excepción genérica, la cual, no es un medio exceptivo como tal, sino una facultad del Juez.

⁷ Índice No. 00030, archivo 30 de SAMÁI.

⁸ Índice No. 00066, archivo 72, fl. 7 de SAMÁI.

⁹ También propuso la excepción genérica, la cual, no es un medio exceptivo como tal, sino una facultad del Juez.

¹⁰ Índice No. 00066, archivo 72, fls. 7-8 de SAMÁI.

¹¹ Índice No. 00028, archivo 28 de SAMÁI.

volqueta en condiciones climáticas adversas fueron determinantes en la ocurrencia del accidente, descartando así cualquier relación causal con una eventual omisión de la entidad.

28. Afirmó, además, que la eventual existencia de una defensa metálica en el lugar de los hechos no habría evitado la caída del vehículo tipo volqueta al abismo, dado que se trataba de un automotor de carga con un peso aproximado de 8.550 kilogramos. En su concepto, por las características del vehículo, el ángulo de impacto y la velocidad, una barrera de contención no habría tenido la capacidad física de evitar su precipitación.

29. Como causales eximentes de responsabilidad, invocó el hecho exclusivo de un tercero y la culpa exclusiva de la víctima. En tal sentido, indicó que el accidente fue originado por la conducta imprudente del señor Álvaro Morris Roque, conductor del vehículo particular que invadió el carril contrario, lo que generó la colisión con el vehículo tipo volqueta y, en consecuencia, su pérdida de control y posterior caída al abismo.

30. Igualmente, señaló que la conducta del señor Edimer Cárdenas Suárez también fue determinante en la producción del accidente, toda vez que, según el Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT), se le atribuyó la hipótesis No. 138, correspondiente a la falta de precaución en condiciones de niebla, conforme al Manual de Diligenciamiento adoptado mediante Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte.

31. Esta hipótesis, precisó, coincide con las condiciones climáticas consignadas en el IPAT, en las que se reportó presencia de niebla, lo cual exigía al conductor reducir la velocidad y utilizar luces adecuadas para garantizar una conducción segura, medidas que, en su sentir, no fueron adoptadas por el demandante.

32. Añadió que, según lo consignado en la historia clínica del señor Cárdenas Suárez, al momento del accidente no portaba el cinturón de seguridad, circunstancia que habría facilitado su expulsión del vehículo al momento del impacto.

33. Finalmente, hizo referencia al Boletín Estratégico de Seguridad y Movilidad expedido por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, en el cual se establecía una restricción de circulación para vehículos de carga con peso igual o superior a 3.4 toneladas en la vía nacional Tunja–Barbosa, vigente el 30 de octubre de 2021 entre las 6:00 y las 17:00 horas.

34. En consecuencia, cuestionó el hecho de que el señor Edimer Cárdenas Suárez, conduciendo un vehículo de 8.55 toneladas, se encontrara transitando por dicha vía a las 5:45 a.m., minutos antes del inicio de la restricción, lo que, en su criterio, evidencia una conducta imprudente orientada a evadir la medida, y refuerza la tesis de la culpa exclusiva de la víctima.

35. Esta parte procesal dio contestación oportuna a la reforma de la demanda, sin manifestaciones diferentes a las ya referidas, y, sin proposición de ningún medio exceptivo adicional¹².

36. En audiencia inicial celebrada el día 03 de diciembre de 2024¹³ se fijaron para ser resueltas en la sentencia las excepciones de “*INEXISTENCIA DE FALLA DEL SERVICIO DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS*” y de “*INEXISTENCIA DE NEXO DE CAUSALIDAD ENTRE EL DAÑO ALEGADO Y LA PRESUNTA OMISIÓN DEL INVÍAS*”.

MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ (Índice 16, archivo 21 de SAMÁI)

37. Contestó la demanda a través de apoderado judicial, oponiéndose a la prosperidad de las pretensiones, y proponiendo la excepción¹⁴ de falta de legitimación en la causa por pasiva, afirmando que, la administración y control de la vía donde ocurrió el accidente se encuentra en cabeza de LA NACIÓN y no, del Municipio de Moniquirá, a quien no le asiste responsabilidad alguna por el hecho imputado; la cual se fijó¹⁵ para ser resuelta en la sentencia.

38. Argumentos y excepciones que fueron ratificados al dar contestación a la reforma de la demanda¹⁶.

¹² Índice No. 00029, archivo pdf. de 64 KB.

¹³ Índice No. 00066, archivo 72, fl. 8 de SAMÁI.

¹⁴ También propuso la excepción innominada, la cual, no es un medio exceptivo como tal, sino una facultad del Juez.

¹⁵ Índice No. 00066, archivo 72, fl. 8 de SAMÁI.

¹⁶ Índice No. 00031, archivo 32, fls. 13-14 de SAMÁI.

COMPAÑÍA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. – SEGUROS CONFIANZA S.A. (Índice 48, archivo 45 de SAMÁI)

39. Tras la solicitud de llamamiento en garantía realizada por la entidad demandada INVÍAS¹⁷, que fue admitida por el Despacho en auto del 11 de septiembre de 2024¹⁸, SEGUROS CONFIANZA S.A. mediante apoderado presentó escrito de contestación de la demanda y del llamamiento en garantía.

40. Respecto a las pretensiones de la demanda, se opuso a su prosperidad, señalando que a partir de las pruebas que obran en el proceso, se puede establecer claramente que la conducta del propio demandante, así como de terceros fueron la causa eficiente y directa de los daños, los cuales de ninguna manera pueden ser trasladados a la parte pasiva.

41. Mientras que, frente a las pretensiones del llamamiento en garantía, respecto a la Póliza de Seguro de Cumplimiento en Favor de Entidades Estatales No. 801003792, se opuso en su totalidad, afirmando que este tipo de seguro por su propia naturaleza no está llamado a cubrir el pago de perjuicios derivados de una responsabilidad civil extracontractual imputable al asegurado; pues, las pólizas de cumplimiento únicamente cubren riesgos de tipo contractual, situación que no es objeto de análisis en el presente proceso.

42. Y, en cuanto a la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 802014575, no se opuso a la vinculación de la compañía, pero sí, a que aquella sea condenada en caso de serlo INVÍAS (como solidario responsable – no directo) por los conceptos pretendidos en la demanda, siempre y cuando la causa de la ocurrencia de los hechos objeto del litigio no haga parte de las exclusiones pactadas en las condiciones generales del seguro. Haciendo énfasis en que debe quedar acreditado en el proceso su responsabilidad y que la condena no exceda del sublímite asegurado para el amparo correspondiente, previa aplicación del deducible pactado, que deberá ser asumido por el ASEGURADO.

43. Propuso como excepciones de mérito¹⁹ y fueron fijadas²⁰ para resolver en esta providencia **i) frente a la demanda**²¹, las denominadas “HECHO DE UN TERCERO COMO CAUSAL EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD EN FAVOR DE LOS DEMANDADOS”, “CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA EN LA OCURRENCIA DE LOS HECHOS”, “AUSENCIA DE NEXO CAUSAL QUE PERMITA ENDILGAR RESPONSABILIDAD A INVÍAS”, “CUANTIFICACIÓN EXCESIVA Y SIN SOPORTE PROBATORIO DE LAS PRETENSIONES POR PERJUICIOS EXTRAPATRIMONIALES”; **ii) frente a la póliza de responsabilidad civil expedida por SEGUROS CONFIANZA S.A.**²², la denominada “EXISTENCIA DE DEDUCIBLE PACTADO” y, **iii) frente a la póliza de cumplimiento expedida por SEGUROS CONFIANZA S.A.**, la denominada “LA PÓLIZA DE CUMPLIMIENTO 801003792 NO TIENE POR NATURALEZA CUBRIR EL PAGO DE PERJUICIOS DERIVADOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRAContractUAL”.

COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS S.A. (Índice 49, archivo 46 de SAMÁI).

44. Igualmente, en virtud del llamamiento en garantía realizado por la entidad demandada INVÍAS²³, que fue admitido por el Despacho en auto del 11 de septiembre de 2024, la COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS S.A. mediante apoderado presentó escrito de contestación de la demanda y del llamamiento en garantía.

45. Se opuso a todas y cada una de las pretensiones declarativas y de condena planteadas en la demanda, indicando que no están dirigidas a la COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS S.A. y que no están llamadas a prosperar por improcedentes, por lo que, solicitó que se desestimen las mismas y se absuelva a los demandados.

46. Mientras que, respecto a las pretensiones del llamamiento en garantía manifestó también su oposición, pero, argumentando, que aquellas y las de la demanda, no gozan de cobertura.

¹⁷ Índice No. 00014, archivo 14 de 27.608 KB de SAMÁI.

¹⁸ Índice No. 00043, archivo 42 de SAMÁI.

¹⁹ Propuso también la excepción genérica, la cual, no es un medio exceptivo como tal sino una facultad del Juez.

²⁰ Acta audiencia inicial celebrada el día 03 de diciembre de 2024 – índice No. 00066, archivo 72, fls. 8-9 de SAMÁI.

²¹ Propuso también el medio exceptivo denominado “IMPROCEDENCIA DE RECONOCIMIENTO DE PERJUICIOS MATERIALES PRETENDIDOS CON LA DEMANDA”, que corresponde a argumentos de defensa – índice No. 00066, archivo 72, fl. 9 de SAMÁI.

²² Propuso también el medio exceptivo denominado “AUSENCIA DE COBERTURA / INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD A CARGO DE INVÍAS COMO SOLIDARIO RESPONSABLE”, que se encuentra sustentada en los argumentos expuestos en la excepción de mérito frente a la demanda, denominada 1. HECHO DE UN TERCERO COMO CAUSAL EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD EN FAVOR DE LOS DEMANDADOS – índice No. 00066, archivo 72, fl. 9 de SAMÁI.

²³ Índice No. 00014, archivo 14 de 5634 KB de SAMÁI.

47. Propuso como excepciones de mérito²⁴ y fueron fijadas²⁵ para resolver en esta providencia las denominadas “LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA NO GOZAN DE COBERTURA CON CARGO A LA PÓLIZA DE SEGURO DE CUMPLIMIENTO ENTIDADES ESTATALES DECRETO 1082 No. NB-100149125”, “NO SE ENCUENTRAN DEMOSTRADOS LOS ELEMENTOS DE RESPONSABILIDAD POR PARTE DE LAS ENTIDADES ADMINISTRATIVAS”, “INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL DE LAS ENTIDADES ADMINISTRATIVAS – HECHO DE UN TERCERO”, “SE ENCUENTRA CONFIGURADO “CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA”.

INGENIERÍA DE VÍAS S.A.S. (Índice 50, archivo 47 de SAMÁI).

48. En razón del llamamiento en garantía realizado por la entidad demandada INVÍAS²⁶, que fue admitido por el Despacho en auto del 11 de septiembre de 2024, la sociedad INGENIERÍA DE VÍAS S.A.S. mediante apoderado presentó escrito de contestación de la demanda, en el que se opuso a todas y cada una de las pretensiones planteadas por la parte actora, teniendo en cuenta que, en su sentir, no hay lugar a la prosperidad del medio de control de reparación directa en contra de los demandados, ni al reconocimiento e indemnización de perjuicios tanto morales como patrimoniales.

49. Afirmó, que la sociedad no estaba ejecutando ningún tipo de actividad en el sector de la vía donde sucedió el accidente; pero, que dicho sector se encuentra con señalización fija, y demarcación horizontal como también lo estipula el Informe Policial de accidente de tránsito IPAT.

50. Propuso como excepciones de mérito²⁷ y fueron fijadas²⁸ para resolver en esta etapa las denominadas “FALTA DE PRUEBA DEL NEXO CAUSAL ENTRE EL DAÑO Y LA PRESUNTA FALLA DEL SERVICIO” y “CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA”.

CONSORCIO REGIOCENTRAL (Índice 51, archivo 51 de SAMÁI).

51. Finalmente, también por llamamiento en garantía realizado por la entidad demandada INVÍAS²⁹, que fue admitido por el Despacho en auto del 11 de septiembre de 2024, el CONSORCIO REGIOCENTRAL mediante apoderado presentó escrito de contestación de la demanda y del llamamiento en garantía, rechazando las pretensiones formuladas por el INVÍAS en el escrito de llamamiento en garantía, por cuanto, en su sentir, carecen de argumentos fácticos y jurídicos para su prosperidad.

52. Señaló, que, el presunto accidente de tránsito que esgrime la parte demandante no fue ocasionado por la infraestructura vial sino por el comportamiento de dos (2) actores de la vía, a saber, i) el señor Álvaro Morris Romero, en su calidad de conductor del vehículo de servicio particular de placa ORN-728, marca Nissan March, y, ii) el aquí demandante, señor Edimer Cárdenas Suárez, como conductor del vehículo de servicio público de placa TDY-144; en el caso del primero, por invadir el carril contrario y, respecto al demandante, por no tener precaución ante las condiciones de baja visibilidad causadas por la neblina, al transitar sin tener la prudencia de disminuir la velocidad y contar con luces suficientes, lo que, a su juicio, no le permitió evadir la acción del otro automotor, sumado al grave hecho de conducir sin tener puesto el cinturón de seguridad.

53. Propuso como excepción de mérito y fue fijada³⁰ para resolver en el fondo del asunto, la que denominó “LA CAUSA EFICIENTE DEL PRESUNTO ACCIDENTE FUE: 1. EL HECHO DE UN TERCERO Y 2. LA CULPA DEL HOY DEMANDANTE. EL SECTOR DE LA VÍA DONDE OCURRIERON LOS HECHOS CUMPLÍA CON LA SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD, EN CONSECUENCIA, LA INFRAESTRUCTURA VIAL NO FUE LA CAUSA DEL ACCIDENTE. EL PRESUNTO DAÑO QUE ALEGA EL DEMANDANTE NO ES IMPUTABLE AL ESTADO SINO A LOS DOS PROTAGONISTAS DEL ACCIDENTE”.

ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

54. En la continuación de la audiencia de pruebas que se llevó a cabo el día 09 de julio de 2025³¹, se cerró el período probatorio, y se corrió traslado a las partes para alegar de conclusión,

²⁴ También propuso las excepciones relacionadas a folio 10, del archivo 72, del índice No. 00066 de SAMÁI, las cuales no se fijaron para ser resueltas en esta providencia, por las razones allí expuestas.

²⁵ Acta audiencia inicial celebrada el día 03 de diciembre de 2024 – índice No. 00066, archivo 72, fls. 9-10 de SAMÁI.

²⁶ Índice No. 00014, archivo 14 de 241 KB de SAMÁI.

²⁷ También propuso las excepciones relacionadas a folio 10, del archivo 72, del índice No. 00066 de SAMÁI, las cuales no se fijaron para ser resueltas en esta providencia, por las razones allí expuestas.

²⁸ Acta audiencia inicial celebrada el día 03 de diciembre de 2024 – índice No. 00066, archivo 72 de SAMÁI.

²⁹ Índice No. 00014, archivo 14 de 2.722 KB de SAMÁI.

³⁰ Acta audiencia inicial celebrada el día 03 de diciembre de 2024 – índice No. 00066, archivo 72 de SAMÁI.

³¹ Índice No. 00163, archivo 191 de SAMÁI.

por el término de diez (10) días³², de conformidad a lo establecido en el inciso final del artículo 181 de la Ley 1437 de 2011. En la misma oportunidad señalada para alegar de conclusión a las partes, se dispuso que el Ministerio Público podía presentar concepto.

PARTE DEMANDANTE (Índice No. 00168, archivo 196 de SAMÁI).

55. Oportunamente presentó escrito de alegatos de conclusión a través de su apoderado judicial, reiterando lo expuesto en el libelo introductorio y su reforma, afirmando que se acreditaron al interior del proceso los aspectos relacionados con la ocurrencia del accidente, con las omisiones por parte del INVIAIS de instalar previo a la ocurrencia del accidente la baranda de contención en el sector, los daños y patologías que ostentaba la vía, y la adherencia del vehículo del demandante a la capa asfáltica; así como, lo relacionado con la omisión de socorro de la Policía Nacional, y, la ausencia de planes de rescate idóneos en el auxilio brindado al demandante.

56. Por lo que, en su sentir, quedaron demostrados los hechos de la demanda para la prosperidad de las pretensiones.

PARTE DEMANDADA – NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL (Índice No. 00165, archivo 192 de SAMÁI).

57. Mediante apoderada judicial alegó de conclusión oportunamente, ratificándose en lo expuesto en el escrito de contestación de la demanda, advirtiendo que, el asunto habrá de ceñirse al problema jurídico planteado en la audiencia inicial, e, insistiendo, que en el *sub judice* se encuentra configurada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva respecto de la Entidad que representa, comoquiera que, el ámbito de competencia de la Policía Nacional a través de su cuerpo especializado de tránsito corresponde a las vías nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios, lo que a su juicio, permite concluir, que la omisión de socorro al demandante Edimer Cárdenas Suárez una vez ocurrida la colisión de la volqueta donde se desplazaba el 30 de octubre de 2.021, endilgada a la parte que representa, no cuenta con respaldo probatorio, en la medida que, dada la magnitud del accidente de tránsito, la Policía Nacional realizó la coordinación con los cuerpos especializados de rescate, sin que sea procedente que sea declarada responsable por el obrar de aquellos, ni, por la forma en que llevaron a cabo las labores a su cargo.

58. Insistió, en que, la Policía Nacional no tenía a cargo las labores de rescate del demandante una vez ocurrió la colisión, por recaer las mismas en las autoridades de socorro del orden municipal que atendieron el accidente de tránsito, por tener el carácter de vía municipal, aquella en donde ocurrió el accidente materia de estudio.

59. Finalmente, afirmó, que, no hay elementos de juicio que le impongan a la Policía Nacional el deber jurídico de indemnizar a la parte demandante, por ausencia de material probatorio que sustente algún juicio de responsabilidad en su contra, máxime cuando se advierte la configuración de la excepción previa referida en presencia; por lo que, solicitó se exonere de toda responsabilidad a la Nación – Ministerio de Defensa – Policía Nacional, y, que, se denieguen en su totalidad las súplicas de la demanda, en lo relacionado con la parte que representa.

PARTE DEMANDADA – NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE (Índice No. 00166, archivo 193 de SAMÁI).

60. El apoderado judicial del Ministerio de Transporte presentó oportunamente escrito de alegatos de conclusión, en el cual sostuvo que, a partir de los hechos expuestos en la demanda y del material probatorio recaudado en el proceso, no se acreditó la existencia de responsabilidad atribuible a dicha entidad. En su criterio, ninguna de las pruebas permite inferir la existencia de una acción u omisión imputable al Ministerio, máxime cuando las funciones relacionadas con el mantenimiento y señalización de las vías públicas están legalmente asignadas a otras entidades con competencia operativa, distintas del Ministerio de Transporte.

61. En ese sentido, reiteró que el Ministerio carece de funciones de ejecución, control o intervención directa sobre la infraestructura vial, por cuanto su naturaleza es eminentemente normativa, de planeación y regulación del sistema de transporte. Por lo tanto, no le es atribuible la presunta falla del servicio ni la omisión en la vigilancia, mantenimiento o señalización del tramo vial donde ocurrió el accidente.

³² Entre el 10 y el 23 de julio de 2025 - índice No. 00162 de SAMÁI.

62. Adicionalmente, manifestó que no existe nexo causal entre los hechos alegados y las competencias funcionales del Ministerio de Transporte, y que, en todo caso, una de las posibles causas del accidente, conforme a lo narrado por el propio demandante, sería la imprudencia de la víctima al transitar por una zona de alto riesgo sin adoptar las medidas mínimas de precaución. Esta circunstancia, en su sentir, debe ser valorada al momento de resolver de fondo el asunto, incluso para efectos de establecer una eventual responsabilidad compartida con un tercero.

63. En consecuencia, solicitó al Despacho declarar probadas las excepciones propuestas en la contestación de la demanda y, en mérito de lo anterior, denegar en su integridad las pretensiones formuladas en contra de la Nación – Ministerio de Transporte.

PARTE DEMANDADA – INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS (Índice No. 00167, archivo 195 de SAMÁI).

64. Dentro del término su apoderado judicial alegó de conclusión reiterando el problema jurídico planteado en la audiencia inicial, para luego afirmar que, se pudo demostrar con el informe técnico rendido, entre otro, por la Ingeniera Myrian Rocío Murcia, así como, con el informe del accidente y la declaración rendida por el Subintendente Jesús Leonardo Espitia, que el punto de la vía en el que ocurrió el accidente se encontraba en buen estado, con buena señalización y demarcación, al punto que, luego de exponer la foto 3 del referido informe, el Subintendente sostuvo lo siguiente: “*vía sentido Barbosa-Tunja demarcación de vía y capa asfáltica sin ningún daño*”.

65. Por lo que, en su sentir, puede advertirse y quedó demostrado dentro del expediente, que la causa del accidente sufrido por el señor Edimer Cárdenas Suárez no es atribuible a presuntas fallas de la infraestructura vial; indicando, además, respecto a la falta de la “*valla metálica que echa de menos la parte actora*”, que, con el mismo informe técnico referido en precedencia, se logró determinar, que dentro de la misma vía y trayecto donde ocurrió el accidente ya se habían generado dos casos más, en los que pese a la existencia de la defensa metálica, la misma no fue suficiente para evitar la salida de los vehículos.

66. Por otra parte, afirmó que, con los documentos, testimonios y pruebas técnicas decretadas se demostró la culpa exclusiva de la víctima como causal eximiente de responsabilidad, estableciendo que el sitio donde ocurrió el accidente es conocido por ser un sector de niebla y nubosidad, caracterizándose, además, por ser montañoso y con curvas a ambos lados (izquierdo y derecho), lo cual, debió prever el demandante al momento de conducir en horas de la madrugada, donde la niebla suele ser más espesa.

67. Adicionalmente refirió, que debe tenerse en cuenta, que, como se estableció con el informe del accidente y lo manifestado por el Subintendente Jesús Leonardo Espitia, en el lugar del accidente tan solo el vehículo Nissan dejó rastros de huellas de derrape, mas no el vehículo-volqueta- que tan solo dejó huella de trayectoria, de lo cual se puede establecer, que tan solo el primer vehículo reaccionó frenando y no así la volqueta, infiriéndose en consecuencia, que la misma se dirigía a una velocidad alta, que no le permitió tener reacción de frenado. Probándose así, que el demandante Edimer Cárdenas Suárez actuó de manera imprudente y culposa, siendo dicho actuar la causa eficiente para la ocurrencia del accidente; de lo cual no se desliga el conductor del vehículo Nissan, pues, de las pruebas practicadas se estableció como segunda hipótesis del accidente la invasión de carril por parte de aquel.

68. Respecto al dictamen psicológico, señaló que no debe tenerse en cuenta por parte del Despacho por ser inválido, en atención al reconocimiento a nivel nacional de los criterios internacionales Dawer, y, por haber sido realizado con base en una sola entrevista realizada al actor.

69. Por lo que, solicitó al Despacho que se exonere de responsabilidad al INVÍAS, procediendo en consecuencia, a negar las pretensiones de la demanda.

PARTE DEMANDADA – MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ (Índice No. 00169, archivo 198 de SAMÁI).

70. A través de apoderado presentó oportunamente escrito de alegatos de conclusión en el cual reiteró parte de los argumentos expuestos en el escrito de contestación de la demanda, y afirmó, que luego de analizadas todas las pruebas se pudo determinar que la vía donde ocurrió el accidente de tránsito no es competencia del MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ - BOYACÁ al tratarse de una vía NACIONAL, por lo que, en su sentir, no hay lugar a imputarle responsabilidad alguna al Ente Territorial, al no existir relación entre los supuestos fácticos que rodearon el accidente, ni

acción u omisión alguna de su parte. En consecuencia, solicitó que se exima de responsabilidad a la parte que representa.

LLAMADA EN GARANTÍA – COMPAÑÍA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. – CONFIANZA (Índice No. 00170, archivo 198 de SAMÁI).

71. La apoderada judicial de la compañía llamada en garantía presentó oportunamente alegatos de conclusión, en los cuales sostuvo que, conforme al acervo probatorio obrante en el expediente, se acreditó la inexistencia de responsabilidad por parte del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS. En su criterio, el accidente objeto de controversia se produjo cuando el señor Edimer Cárdenas Suárez transitaba por una vía de alta complejidad geográfica, sin observar las medidas mínimas de precaución exigibles para ese tipo de trayecto y condiciones ambientales, siendo impactado por otro vehículo que invadió su carril, lo que generó la pérdida de control y posterior caída al abismo.

72. En consecuencia, afirmó que no se demostró la existencia de fallas estructurales ni de señalización en la vía que pudieran comprometer la responsabilidad del INVÍAS, ni tampoco omisión alguna en el cumplimiento de sus funciones. Por el contrario, sostuvo que la causa eficiente del daño fue la conducta imprudente y exclusiva de un tercero, así como la culpa exclusiva de la víctima, lo que rompe el nexo causal necesario para imputar responsabilidad extracontractual al Estado.

73. Y, respecto al llamamiento en garantía realizado por el INVÍAS, señaló que se acreditó: **i)** la falta de cobertura material de la póliza de cumplimiento No. 801003792, la cual no contempla, por su naturaleza, el pago de perjuicios derivados de responsabilidad civil extracontractual; **ii)** la improcedencia de afectar la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 802014575, sin que se haya agotado la responsabilidad directa del concesionario, INGENIERÍA DE VÍAS S.A.S., y sin acreditarse un hecho generador atribuible al asegurado, lo que en su sentir, constituye un uso improcedente e injustificado del instrumento asegurador, en abierta contradicción con su naturaleza y finalidad; **iii)** la falta de cobertura de la póliza de responsabilidad civil extracontractual no. 802014575 por cuanto no se materializó el riesgo asegurado; **iv)** la aplicación del límite del valor asegurado y deducible pactado dentro del contrato de seguro, en el caso improbable de que se determine que la póliza cubre los hechos y el riesgo asegurado se materializó; **v)** el carácter meramente indemnizatorio de los contratos de seguros; **vi)** la ausencia de solidaridad en las obligaciones entre tomador y aseguradora, dado que la obligación de la compañía es a título de reembolso; **vii)** el pago por reembolso y, **viii)** la disponibilidad del valor asegurado.

74. Solicitando finalmente que: **i)** se denieguen la totalidad de las pretensiones de la demanda en lo que compete a su asegurado, y, consecuencialmente, negar las pretensiones formuladas en el escrito de llamamiento en garantía; **ii)** se desvincule a la compañía que representa por cuanto la póliza de cumplimiento no presta cobertura material, ni temporal, y la póliza de RCE³³ no presta cobertura material; frente a los hechos de la demanda; **iii)** se tengan en cuenta todas y cada una de las condiciones de la póliza, descritas en la contestación a la demanda y en el llamamiento en garantía, y reiteradas en las alegaciones finales, como las exclusiones, límite, sublímite y deducible pactado; y, que: **iv)** en caso de que se llegase a declarar la responsabilidad de CONFIANZA SEGUROS S.A., se disponga expresamente que cualquier obligación indemnizatoria se cumpla a título de reembolso y no pago directo a los demandantes.

LLAMADA EN GARANTÍA – COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS S.A. (Índice No. 00171, archivo 199 de SAMÁI).

75. La apoderada judicial de la compañía presentó alegatos de conclusión en los que reiteró que, conforme a la valoración probatoria, no se acreditó responsabilidad administrativa, patrimonial, ni falla del servicio por parte de las entidades demandadas, ni de su representada.

76. Sostuvo que no se probó el nexo causal entre la conducta de las entidades públicas y el daño alegado, siendo la causa eficiente del accidente la invasión de carril por parte del vehículo particular, sin perjuicio de la conducta del demandante, quien también incurrió en imprudencia al conducir sin cinturón de seguridad y sin adoptar medidas de precaución ante condiciones de neblina.

77. Respecto a la baranda de contención, indicó que su instalación no era obligatoria en el lugar del accidente, y que su ausencia no habría evitado el accidente. Cuestionó la validez del peritaje psicológico y la acreditación de los perjuicios materiales e inmateriales reclamados.

³³ Responsabilidad Civil Extracontractual.

78. Frente a los señalamientos realizados por la parte actora respecto a la POLICÍA NACIONAL, el MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ, el INVÍAS e incluso el cuerpo de bomberos, afirmó que se encuentran sustentados en meras afirmaciones y en la subjetividad de las personas involucradas, pues, considera que cada Entidad cumplió con lo de su cargo, de forma proporcional y dentro del ámbito de sus competencias. Precisando que, el demandante, sus familiares, y allegados, lo único que hicieron fue ir en contra de los protocolos, procedimientos legales, procedimientos de rescate entre otros, impidiendo la realización correcta de la actividad de rescate, cegados tal vez por la “desesperación y demora”, como los mismos testigos lo afirmaron; sin que ello quiera decir que su conducta haya sido correcta o permitida.

79. Sobre el llamamiento en garantía, reiteró argumentos expuestos en la contestación presentada, concluyendo que, la compañía que representa no está llamada a responder a ningún tipo de condena y en ninguna medida, ya le sea favorable o no al demandante, pues no cuenta con cobertura.

80. Por lo anterior, solicitó al despacho acoger favorablemente los medios exceptivos que fueron formulados con la contestación de la demanda y del llamamiento en garantía, y, en consecuencia, denegar la totalidad de las pretensiones, y absolver de cualquier condena a COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS S.A., ante la improcedencia de afectación del contrato de seguros por el cual fue vinculada a este proceso.

LLAMADA EN GARANTÍA – CONSORCIO REGIOCENTRAL (Índice No. 00172, archivo 200 de SAMÁI).

81. A través de apoderado presentó en término alegatos de conclusión refiriéndose en principio al llamamiento en garantía formulado por el INVÍAS, indicando, que quedó plenamente demostrado, entre otros aspectos, que: **i)** las actividades relacionadas con señalización y seguridad vial del sitio del accidente no estuvieron a cargo del contratista Ingeniería de Vías, y por ende, no hacían parte del seguimiento técnico a cargo del Consorcio Regiocentral como interventor; **ii)** tales actividades de señalización y seguridad vial del segmento del accidente se encontraban a cargo del mantenedor rutinario, es decir, la Cooperativa Nuevo Horizonte Saboyá, en virtud del Contrato 2112 de 2019 suscrito con el INVÍAS; **iii)** el seguimiento y supervisión de esas actividades estaba a cargo de la Administración Vial, que era responsabilidad de la Unión Temporal UT ADMONBMG176M2 en virtud del Contrato 2667 de 2019 suscrito con el INVÍAS; **iv)** el sitio del accidente no fue incluido en el Plan de Intervención aprobado por el INVÍAS pues la decisión de dicho Instituto, impartida mediante el Oficio DO-GGP 30567 de 15 de junio de 2021, consistió en que para la época de los hechos, el contratista Ingeniería de Vías no llevara a cabo intervención de esa ruta, y, que **v)** la posterior instalación de las defensas metálicas que ocurrió en marzo de 2022, no la hizo el contratista Ingeniería de Vías S.A.S., y por tanto, no era objeto del seguimiento de la Interventoría a cargo del Consorcio Regiocentral. Esa instalación, en virtud de sus obligaciones contractuales, la hizo la Cooperativa Nuevo Horizonte Saboyá y el seguimiento correspondía a la Administración Vial, la Unión Temporal UT ADMONBMG176M2.

82. Concluyendo que, el llamamiento en garantía que fue formulado por el INVÍAS al Consorcio Regiocentral no está llamado a prosperar; precisando, en gracia de discusión, que el INVÍAS debió llamar en garantía a los contratistas que sí tuvieron la responsabilidad de la señalización y seguridad de ese segmento vial, se reitera: la Cooperativa Nuevo Horizonte Saboyá y la Administración Vial a cargo de la Unión Temporal UT ADMONBMG176M2.

83. Mientras que, respecto a la demanda, indicó que quedó probado que la causa del accidente fue el comportamiento vial de los conductores de los dos (2) vehículos implicados en el choque, a saber: el señor Álvaro Morris Romero (HRN-728), por invasión del carril contrario, y el señor Edimer Cárdenas Suárez (TDY-144), por transitar sin llevar puesto el cinturón de seguridad (lo que reposa en la historia clínica), con luces insuficientes, y sin tomar las medidas de precaución de disminución de velocidad, pues en ese momento, a causa de la neblina, la vía tenía bajas condiciones de visibilidad (lo que reposa en el IPAT).

84. Igualmente señaló, que se acreditó que el demandante se encontraba circulando con la volqueta de placa TDY-144 pese a la existencia de la restricción de tránsito de vehículos de carga en esa vía para el día de los hechos a partir de las 6 am, lo que podría explicar el por qué el demandante no tomó la precaución de bajar la velocidad, y con ello, contar con el tiempo de reacción que le hubiere permitido esquivar al vehículo de placa HRN-728.

85. Por otra parte, refirió que quedó demostrado que el demandante es consciente de que la responsabilidad del accidente corresponde al conductor del vehículo de placa HRN-728, pues en la audiencia de pruebas el señor Edimer Cárdenas reconoció bajo la gravedad de juramento que

lo tiene demandado por tal causa; quedando demostrada la causal eximente de responsabilidad consistente en el hecho de un tercero y culpa de la víctima.

86. Se refirió al estado de la vía para la época de los hechos, indicando, que no fue la estructura vial la causa eficiente del accidente, pues el segmento de la vía cumplía con adecuadas condiciones de señalización y seguridad vial; para luego referirse a las pruebas practicadas en el trámite, valorando cada una de ellas, concluyendo que, no se demostró la existencia de un daño antijurídico ni que éste resulte imputable a las entidades demandadas y terceros llamados en garantía, correspondiendo entonces al actor, perseguir el reconocimiento de los perjuicios del accidente al tercero, conductor del vehículo particular, y no tratar de trasladar esa responsabilidad del accidente al Estado.

87. En consecuencia, solicitó negar las pretensiones de la demanda, y las formuladas por el INVÍAS en el llamamiento en garantía.

Ministerio Público

88. Guardó silencio en el término concedido para tal efecto.

III. CONSIDERACIONES

PROBLEMA JURÍDICO.

89. ¿Se configura la responsabilidad administrativa y extracontractual de la Nación – Ministerio de Transporte, Ministerio de Defensa – Policía Nacional, Instituto Nacional de Vías – INVÍAS y del Municipio de Moniquirá, por los perjuicios ocasionados al señor Edimer Cárdenas Suárez y a los integrantes de su núcleo familiar, con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el día 30 de octubre de 2021, en virtud de las presuntas omisiones en el tramo vial donde se produjo el siniestro, tales como la ausencia de señalización, la carencia de elementos de contención vehicular y el deficiente estado de la vía? ¿Se encuentra acreditada una atención inadecuada de la emergencia por parte de la Nación - Policía Nacional?, o, por el contrario, se configura la culpa exclusiva de la víctima y/o la intervención de un tercero como causales eximentes de responsabilidad?

90. Y, en caso de establecerse la responsabilidad patrimonial del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS, ¿procede que el pago de la eventual condena sea asumido, total o parcialmente, por los terceros llamados en garantía?

TESIS

91. Del análisis conjunto de las pruebas obrantes en el expediente, así como de la normativa y jurisprudencia aplicables, se concluye que la conducta del señor Álvaro Morris Romero, quien invadió el carril contrario, fue la causa eficiente y determinante del accidente de tránsito ocurrido el 30 de octubre de 2021, por lo que en el presente caso se configuró el hecho de un tercero como eximiente de responsabilidad. No se demostró que factores como la ausencia de baranda metálica, la falta de señalización, el estado de conservación de la vía o la supuesta falta de precaución del conductor del camión ante la presencia de neblina hayan contribuido causalmente al accidente. La maniobra ejecutada por el señor Morris Romero fue imprudente y contraria a la normativa vial vigente, y puede afirmarse con certeza que, de no haberse producido dicha conducta, el accidente no habría tenido lugar.

92. Tampoco se acreditó la omisión de socorro, ni la falta de implementación de políticas en materia de seguridad vial, alegadas por la parte demandante en contra de la Nación – Policía Nacional.

ARGUMENTACIÓN NORMATIVA Y JURISPRUDENCIAL

De la responsabilidad del Estado.

93. El artículo 90 de la Constitución Política de 1991 consagró básicamente dos condiciones para declarar la responsabilidad extracontractual del Estado: i) la existencia de un daño antijurídico y ii) la imputación de éste al Estado.

94. La imputación ha sido definida por el Consejo de Estado como la atribución fáctica y jurídica que del daño antijurídico se hace al Estado y que lo obliga a repararlo. En el plano fáctico la imputación se refiere a determinar desde el punto de vista causal si el resultado lesivo es

atribuible al Estado y el plano jurídico consiste en establecer el fundamento normativo que permite endilgar la responsabilidad conforme a los títulos de imputación aplicables en la jurisdicción de lo contencioso administrativo: falla del servicio, daño especial y riesgo excepcional³⁴.

95. Sin embargo, tratándose de la responsabilidad del Estado por omisión, la jurisprudencia del Órgano de Cierre de esta jurisdicción ha establecido que el régimen aplicable es el de falla del servicio, pues lo que se persigue en estos eventos es, precisamente, declarar el incumplimiento de un contenido normativo a cargo del Estado, circunstancia que supone el estudio de la forma en la que dejó de prestarse el servicio (inacción) o de la forma en la que se prestó el servicio, es decir, si fue deficiente o tardío³⁵. No obstante, en ocasiones se acude al uso de ingredientes normativos de imputación objetiva, tales como la posición de garante, a fin de establecer el nexo causal³⁶.

El título de imputación

96. Pues bien, tal y como lo ha sostenido la Sección Tercera del Honorable Consejo de Estado, todo debate acerca de la responsabilidad patrimonial del Estado debe resolverse con fundamento en el artículo 90 de la Constitución Política¹, cláusula general de responsabilidad que no privilegió ningún título de imputación específico:

"(...) En lo que refiere al derecho de daños, como se dijo previamente, se observa que el modelo de responsabilidad estatal establecido en la Constitución de 1991 no privilegió ningún régimen en particular, sino que dejó en manos del juez la labor de definir, frente a cada caso concreto, la construcción de una motivación que consulte razones, tanto fácticas como jurídicas que den sustento a la decisión que habrá de adoptar. Por ello, la jurisdicción contenciosa ha dado cabida a la adopción de diversos 'títulos de imputación' como una manera práctica de justificar y encuadrar la solución de los casos puestos a su consideración, desde una perspectiva constitucional y legal, sin que ello signifique que pueda entenderse que exista un mandato constitucional que imponga al juez la obligación de utilizar frente a determinadas situaciones fácticas un determinado y exclusivo título de imputación (...)"³⁷

97. De lo anterior se desprende que el fundamento o régimen de responsabilidad aplicable no es el mismo en todos los casos, sino que su determinación dependerá de lo que el juez encuentre probado en cada caso concreto.

Sobre el régimen de responsabilidad del Estado en casos de omisión o deficiencia en la señalización y mantenimiento de la infraestructura vial

98. En el presente asunto, los demandantes alegan que el daño presuntamente sufrido se originó en el deficiente estado de la vía, específicamente por la ausencia de barreras de contención vehicular, falta de mantenimiento y señalización. Al respecto, la jurisprudencia del Consejo de Estado³⁸ ha establecido que la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado puede derivarse de omisiones o deficiencias en la señalización de las vías públicas³⁹, en la conservación de las mismas, o en la adopción de medidas preventivas⁴⁰ ante situaciones de riesgo, tales como deslizamientos de tierra o reparaciones viales no advertidas adecuadamente.

³⁴ CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN C, Magistrado Ponente: JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS, sentencia del veintidós (22) de mayo de dos mil veinticuatro (2024), Radicado número: 68001-23-33-000-2016-01309-01 (61169). Demandantes: Olman Ramiro Duarte Sánchez y otros. Demandados: El departamento de Santander y el municipio de Curití (Santander). Referencia: Medio de control de reparación directa.

³⁵ CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN C CONSEJERO PONENTE: WILLIAM BARRERA MUÑOZ, sentencia del veintiocho (28) de octubre de dos mil veinticuatro (2024), Radicación: 25000-23-36-000-2015-00748-01 (69581), Demandante: Claudia Alexandra Herrera Galvis y otros y Demandado: Instituto Colombiano Agropecuario-ICA Proceso: Reparación directa

³⁶ TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOYACÁ, Sala Segunda de Decisión, Magistrado Ponente: Luis Ernesto Arciniegas Triana, sentencia del 25 de mayo de 2022, medio de control de reparación directa, radicado 15001333301020150001801, demandante: Jasmín Aleyda Velasco Cárdenas y otros y demandado: Instituto de Recreación y Deporte de Tunja y otros.

³⁷ Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia de unificación del 19 de abril de 2012, exp. 21.515. C.P. Hernán Andrade Rincón.

³⁸ Sentencia del treinta (30) de mayo de dos mil dieciocho (2018). SECCION TERCERA. SUBSECCION B. Consejero ponente: RAMIRO PAZOS GUERRERO. Radicación número: 76001-23-31-000-2003-04969- 01(43556). Demandado: INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS INVIAIS Y MUNICIPIO DE BUENAVENTURA. Sentencia del 10 de noviembre de 2016. Consejero ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA. Radicación número: 66001-23-31-000-2006-00300-01(35796). Demandado: INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS –INVIAIS. Providencia del 14 de julio de 2016. SUBSECCIÓN A, Consejero .Ponente CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA. Radicación número 76001-23-31-000-2008-00179-01(41631), Demandado: DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA.

³⁹ 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, sentencia de 13 de febrero de 2003, expediente No. 12.509; Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 4 de septiembre de 2003, expediente No. 11.615; Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 5 de diciembre de 2005, expediente No. 14.536 y Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 8 de noviembre de 2001, expediente No. 12.820.

⁴⁰ “(...)Así, por ejemplo, la responsabilidad del Estado, por omisiones en el deber de mantenimiento de las vías, resulta comprometida cuando se demuestra que las condiciones naturales del terreno, conocidas con anterioridad por la autoridad competente, hacían

99. Para que proceda la imputación de responsabilidad al Estado, resulta indispensable acreditar, además del daño, la existencia de una falla en el servicio, entendida como el incumplimiento de los deberes legales de la administración, entre los cuales se encuentran: la implementación de señalización preventiva, la vigilancia de obras públicas, el control del tránsito vehicular y la prevención de riesgos derivados de la infraestructura vial.

100. En pronunciamiento del 11 de diciembre de 2024⁴¹, el Consejo de Estado reiteró que, conforme al artículo 19 de la Ley 105 de 1993, corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y conservación de la infraestructura de transporte de su propiedad. En consecuencia, el análisis de responsabilidad estatal en accidentes de tránsito por falta de señalización o mantenimiento debe considerar la obligación de la administración de garantizar el adecuado estado de la red vial. No obstante, para que se declare dicha responsabilidad, el demandante debe demostrar la falla del servicio y el nexo causal entre esta y el daño sufrido.

101. La jurisprudencia contencioso-administrativa ha precisado que se configura una falla del servicio cuando en las vías se presentan condiciones que afectan la seguridad del tránsito — como grietas, huecos, hundimientos u obstáculos— sin que se advierta el peligro mediante la señalización correspondiente. La obligación de construir y mantener carreteras seguras implica también el deber de ejercer control sobre el cumplimiento de las normas que regulan su señalización.

102. Para que proceda la indemnización por parte de la administración, no basta con acreditar la omisión en la señalización; es necesario establecer que dicha omisión tuvo relevancia jurídica en la cadena causal del daño. En este sentido, solo se configura la responsabilidad cuando la conducta omisiva de la entidad pública resulta adecuada, conforme a la experiencia, para producir el resultado lesivo.

103. Así, la sola inexistencia de señalización no constituye por sí misma fundamento suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado. Se requiere, además, la acreditación del vínculo causal entre el daño y la conducta omisiva o deficiente de la administración.

104. La jurisprudencia ha sostenido que la falla del servicio constituye el principal título jurídico de imputación en el régimen de responsabilidad extracontractual del Estado⁴². En virtud de ello, el juez administrativo debe verificar si el hecho generador del daño se produjo como consecuencia de la omisión en el deber de señalización o mantenimiento de la vía, o de una actuación con la cual se haya causado el daño⁴³.

105. En los casos en que se alegue omisión por parte de una autoridad pública, el análisis debe realizarse contrastando el contenido obligacional que las normas atribuyen a la entidad administrativa con el grado de cumplimiento observado en el caso concreto, bajo el régimen subjetivo de responsabilidad.

Sobre las causales exonerativas en la responsabilidad extracontractual del Estado

106. La responsabilidad extracontractual del Estado se configura cuando, por acción u omisión, se causa un daño antijurídico, siempre que exista un nexo causal que permita atribuir dicho daño

previsible el desprendimiento de materiales o de tierra de las montañas aledañas a las carreteras y que, a pesar de ello, no se implementaron las medidas necesarias para evitar una situación de peligro; asimismo, cuando se demuestra que, a pesar de haber informado a las autoridades sobre daños en la vía, que impiden su uso en condiciones de seguridad y normalidad, no es atendida la solicitud de reparación y tampoco se instalan las correspondientes señales preventivas.

A su vez, para exonerarse de responsabilidad, las autoridades comprometidas tienen la obligación de acreditar que, en los casos en que se presentan hechos de la naturaleza, como ocurrió en el presente asunto, éstos no podían preverse ni resistirse". Sentencia del 22 de octubre de 2015, exp. 52001-23-31-000-2006-00838- 01(39045) A, actor: MARIA ROVIRA CAIZA PARRA Y OTROS, C.P. CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA.

⁴¹ CONSEJO DE ESTADO - SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO-SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN A, Consejero ponente: CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA, Radicación número: 08001-23-31-000-1998-12332-01(47569), esta sentencia cita: Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 25 de agosto de 2011, Rad.: 17613; ⁴¹ Sección Tercera. Sentencia del 10 de febrero de 2000, exp. 1202; Sección Tercera, Subsección B. Sentencia del 14 de junio de 2018, exp. 46668; del 26 de noviembre de 2018, exp. 41940; Sección Tercera, Subsección B. Sentencia del 3 de octubre de 2016, exp 38160; "En este orden de ideas, la Sala puntualiza que la responsabilidad administrativa por omisión se declara cuando confluyen dos presupuestos: a) la existencia de una obligación normativamente atribuida a una entidad pública o que ejerza función administrativa que esta no atendió o no cumplió oportuna o satisfactoriamente y b) la virtualidad jurídica que tendría el cumplimiento de dicha obligación, es decir, si poseía la entidad suficiente para interrumpir el curso causal en la producción del daño". Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 9 de julio de 2018, exp. 40250; Sección Tercera, Subsección C, sentencia de 29 de marzo de 2019, Radicación número: 68001-23-31-000-2004-02686-01(42731); Consejo de Estado Sección Tercera, Sentencia 11 de octubre de 2021, 68001-23-31-000-200900518-01(56717).

⁴² Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del veintidós (22) de octubre de dos mil quince (2015).Radicación número: 52001-23-31-000-2006-00838-01(39045). M.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera

⁴³ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, Consejera ponente: María Adriana Marín. Sentencia del 6 de diciembre de 2024. Radicado 47001-23-33-000-2014-00309-01 (68.702). sentencia del 11 de mayo de 2006, Exp. 15042, C.P. Ramiro Saavedra Becerra. Ver, también, Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 27 de abril de 2011, Exp. 20991.

a la entidad pública. No obstante, existen causales exonerativas que, de ser acreditadas, impiden dicha imputación.

107. Entre las causales reconocidas por la jurisprudencia se encuentran: la fuerza mayor, el caso fortuito, el hecho exclusivo y determinante de un tercero, y el hecho de la víctima. En el régimen objetivo, la exoneración solo procede si se desvirtúa el nexo causal mediante la prueba de una causa extraña. En el régimen subjetivo, el demandado puede alegar ausencia de culpa, inexistencia del nexo causal o la existencia de una causa extraña.

108. Respecto al hecho exclusivo y determinante de un tercero, se ha señalado que esta causal opera cuando el daño proviene de un sujeto ajeno tanto a la entidad demandada como a la víctima. Para que tenga efectos liberatorios, dicho tercero no debe estar vinculado a la administración ni al servicio prestado, y su conducta debe ser la única, exclusiva y determinante del daño.

109. Por su parte, el hecho de la víctima excluye la responsabilidad cuando esta, mediante su conducta, genera o contribuye a la producción del daño. En este último caso, puede operar una graduación de la obligación de reparar, en eventos de concausalidad.

110. Tanto el hecho del tercero como el de la víctima deben reunir las características de una causa extraña: imprevisibilidad, irresistibilidad y exterioridad respecto de la entidad demandada. La imprevisibilidad se refiere a eventos que, aunque imaginables, ocurren de manera súbita o inevitable pese a la diligencia empleada. La irresistibilidad implica que, aun con todos los medios disponibles, el agente estatal no pudo evitar las consecuencias del evento. La exterioridad exige que el hecho sea jurídicamente ajeno a la entidad, es decir, que no derive de una obligación legal atribuible a esta⁴⁴.

111. Finalmente, en los casos de accidentes de tránsito, el Consejo de Estado ha indicado que debe analizarse también la conducta del actor vial afectado, a fin de determinar si contribuyó a la producción del daño⁴⁵.

CASO CONCRETO.

EXAMEN DE LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD.

Del daño antijurídico

112. Para abordar de manera integral la problemática jurídica planteada, este Despacho procederá al análisis del daño, en tanto constituye el primer elemento necesario para establecer la responsabilidad extracontractual del Estado. Una vez verificada la existencia de una afectación a los intereses de la parte demandante, se evaluará la posibilidad de imputar dicha afectación a la entidad demandada.

113. La jurisprudencia del Consejo de Estado⁴⁶ ha definido el daño como el menoscabo, perjuicio o afectación sufrida por una persona en su esfera personal, patrimonial o extrapatrimonial, que se traduce en la pérdida o disminución de ventajas o beneficios, sin que exista una obligación jurídica de soportarlo. En consecuencia, el daño antijurídico se configura cuando la víctima no está legalmente obligada a tolerar la afectación sufrida.

114. En el caso sub examine, la parte actora sostiene que el daño se materializó en las lesiones físicas sufridas por el señor Edimer Cárdenas Suárez, en el impacto emocional y el detrimento en su vida de relación, que afectó también a su núcleo familiar, y en el menoscabo patrimonial, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el día 30 de octubre de 2021, en el kilómetro 21+600 mts.⁴⁷, sector La Cumbre, jurisdicción del municipio de Moniquirá.

⁴⁴ CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN C CONSEJERO PONENTE: WILLIAM BARRERA MUÑOZ, sentencia del veintitrés (23) de agosto de dos mil veinticuatro (2024), Radicación: 76001-23-31-000-1999-01387-02 (64260), Demandante: Jhon Jairo Cardona Gaviria Demandado: Empresas Municipales de Cali – Emcali y Acción: Reparación directa.

⁴⁵ Sobre el punto consultar, entre otras: Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C, sentencia del 11 de diciembre de 2024, radicación 11001-03-26-000-2023-00144-00 (70335), sentencia del 13 de marzo de 2024, radicación 68001-23-31-000-2011-00763-01 (57040); Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C, sentencia del 13 de marzo de 2024, radicación 85001-23-31-000-2011-000-0007-01 (47434); Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C, sentencia del 1 de noviembre de 2023, radicación 2300123310002009001030 (49469); y Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 7 de diciembre de 2021, radicación 50001-23-31-000-2009-00300-01 (61309).

⁴⁶ Consejo de Estado – Sección Tercera, sentencia del 27 de enero del 2000, M.P: Alier E. Hernández Enríquez

⁴⁷ Aproximadamente

115. De acuerdo con los documentos obrantes en el expediente, entre ellos el reporte de iniciación FPJ-1 y el informe ejecutivo FPJ-3⁴⁸, correspondientes a la noticia criminal No. 154696000120202100139⁴⁹, se tiene que el accidente se produjo aproximadamente a las 06:00 horas, en la vía que de Barbosa conduce a Tunja, y consistió en un choque entre dos vehículos: un automóvil de placas ORN-728⁵⁰, conducido por el señor Álvaro Morris Romero⁵¹, en adelante vehículo No. 1, marca NISSAN, y un camión de placas TDY-144, en adelante vehículo No. 2, tipo camión, conducido por el señor Edimer Cárdenas Suárez⁵², quien resultó lesionado y cuyo automotor fue hallado al fondo de un precipicio en zona boscosa.

116. El informe de epicrisis del Hospital Universitario San Rafael de Tunja⁵³ da cuenta del ingreso del señor Edimer Cárdenas Suárez al servicio de urgencias el mismo día del accidente a las 17:59, con múltiples traumas, refiriendo aquellos, en cráneo, tórax y abdomen, producto del volcamiento del vehículo de su propiedad y su expulsión del mismo, sin portar cinturón de seguridad. El examen físico de ingreso evidenció laceraciones, contusiones y signos de trauma generalizado.

117. Posteriormente, en el examen médico legal practicado al demandante Edimer Cárdenas Suárez por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses el día 08 de julio de 2022⁵⁴, se determinó una incapacidad médica legal definitiva de 45 días, y como secuela permanente, una deformidad física que afecta el rostro de carácter permanente, con sugerencia de continuar manejo por fisioterapia, recomendado por el servicio de neurocirugía.

118. Adicionalmente, se allegaron dictámenes periciales de evaluación psicológica forense⁵⁵ que evidencian afectaciones en el estado mental del señor Edimer Cárdenas Suárez y de su núcleo familiar acreditado⁵⁶, y concluyen⁵⁷ que los demandantes presentan alteraciones emocionales, síntomas de ansiedad, estrés, y deterioro en sus esferas de funcionamiento personal, social y familiar, atribuibles al accidente de tránsito.

119. En particular, se diagnosticó en el señor Edimer Cárdenas Suárez su esposa y su menor hija en la actualidad cursan un trastorno relacionado con traumas y factores de estrés no especificado (DSM-5, 309.9 código F43.9), con afectación en su proyecto de vida, percepción de pérdida patrimonial y dificultades de socialización. Señalando para el caso de su hija Julieth Tatiana Cárdenas Rivera⁵⁸, que presenta síntomas similares a los de sus padres y hermana menor, sin que en la actualidad curse ningún trastorno psicológico, ni presencia de daño en su vida de relación, ni una alteración sustancial de su proyecto de vida. Siendo especialmente relevante el impacto emocional en la menor Ángela Camila Cárdenas Suárez, quien además enfrenta dificultades de adaptación derivadas del cambio de residencia por razones económicas posteriores al accidente.

120. Si bien podría discutirse la certeza del daño psicológico por la metodología empleada en la evaluación pericial, basada en una única entrevista, este Despacho considera que los informes aportados permiten concluir la existencia de síntomas compatibles con afectaciones derivadas del accidente, valoradas por un profesional en psicología, que logró reconocer y vincular a un diagnóstico a los demandantes, sin que, las observaciones hechas respecto a la forma en que desarrolló la pericia, conlleven a concluir que esas afectaciones no se presenten.

121. Finalmente, obra licencia de tránsito No. 10027146805⁵⁹, donde consta que el señor Edimer Cárdenas Suárez es el propietario del vehículo No. 2, tipo camión, respecto del cual obra álbum fotográfico del 30 de octubre de 2021⁶⁰, en el que se evidencian las condiciones en que fue recuperado por partes el mismo.

⁴⁸ Índice No. 00019, archivo 23 de 19915 KB, fls. 2-10 de SAMÁI

⁴⁹ Suscrito el primer documento por el Subintendente Jesús Espitia Roa, y el segundo, además por el Patrullero Leonardo Loaiza Salamanca

⁵⁰ De propiedad del señor CARLOS EDUARDO ARROYAVE BRAVO identificado con C.C. No. 1.090.436.131, índice No. 00066, archivo 92, fl. 7 de SAMÁI.

⁵¹ Identificado con C.C. No. 1.127.052.189.

⁵² Identificado con C.C. No. 4.097.925.

⁵³ Índice No. 00019, archivo 23 de 19915 KB, fls. 12-33 de SAMÁI

⁵⁴ Índice No. 00019, archivo 23 de 19915 KB, fls. 117-119 de SAMÁI

⁵⁵ Índice No. 00143, archivo 166 de SAMÁI.

⁵⁶ El señor EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ identificado con C.C. No. 4.097.925, y la señora ELIZABETH RIVERA identificada con C.C. No. 1.050.220.071 contrajeron matrimonio el día 05 de enero de 2008 en la Parroquia San Pedro Apóstol del municipio de Chíquiza - Boyacá. Acreditado índice No. 00019, archivo 23, folio 106 de SAMÁI. Registro Civil de Matrimonio con indicativo serial No. 04555232.

⁵⁷ Índice No. 00143, archivo 166, fls. 25-26, 63-64, 97-98 y 130-131 de SAMÁI.

⁵⁸ La joven JULIETH TATIANA CÁRDENAS RIVERA y, la menor ÁNGELA CAMILA CÁRDENAS RIVERA son hijas de los señores EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ y ELIZABETH RIVERA. Acreditado índice No. 00019, archivo 23, folios 107 y 108 de SAMÁI. Registros Civiles de Nacimiento con indicativos seriales No. 41284200, y No. 30924317, respectivamente.

⁵⁹ Índice No. 00002, archivo 2, fls. 106-107 de SAMÁI.

⁶⁰ Índice No. 00002, archivo 2, fls. 39-42 de SAMÁI.

122. En consecuencia, se encuentra acreditada la existencia de un daño antijurídico como primer elemento de la responsabilidad, consistente en la afectación a la integridad física del señor Edimer Cárdenas Suárez, así como en las presuntas consecuencias psicológicas y sociales sufridas por él y su núcleo familiar, y el menoscabo patrimonial, las cuales el ordenamiento jurídico no les impone la carga de soportar.

De la imputación y el nexo causal

123. Acreditada la existencia del daño antijurídico, corresponde a esta judicatura analizar si dicho menoscabo resulta jurídicamente imputable a las entidades demandadas, en virtud de una conducta activa u omisiva que haya generado el resultado lesivo, conforme al título de imputación invocado de falla del servicio.

124. La parte actora atribuye responsabilidad a las entidades públicas accionadas por presuntas omisiones en el cumplimiento de sus deberes legales, consistentes en la ausencia de señalización preventiva, la falta de instalación de elementos de contención vehicular en un tramo vial de alta peligrosidad, y la deficiente atención de la emergencia por parte de los organismos de socorro.

125. En particular, se endilga al Ministerio de Transporte y al Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, la omisión en la instalación de una defensa metálica y señalización adecuada en el sector donde se encuentra un abismo de aproximadamente 250 metros de profundidad, ubicado a escasa distancia del borde de la vía. Al Ministerio de Defensa – Policía Nacional, se le atribuye la omisión en el deber de auxilio y protección durante el rescate del afectado, así como la falta de implementación de políticas eficaces en materia de seguridad vial. Al Municipio de Moniquirá, se le señala por no haber instalado señales preventivas de tránsito en el lugar del accidente, incumpliendo con sus obligaciones en materia de regulación y prevención del riesgo vial.

126. Por su parte el Ministerio de Transporte se defendió alegando que no tiene funciones operativas sobre vías, por lo que no puede ser responsable. La Policía Nacional sostuvo que su labor fue coordinar el rescate, no ejecutarlo, y que no hubo omisión. INVÍAS afirmó que la vía estaba en buen estado y señalizada, y que el accidente fue causado por la imprudencia de los conductores, en especial por la invasión de carril del vehículo tipo automóvil, marca Nissan, y por la falta de precaución del demandante ante condiciones climáticas adversas. El Municipio de Moniquirá negó responsabilidad, indicando que la vía es nacional.

127. Las aseguradoras y contratistas llamados en garantía también negaron responsabilidad. Alegaron que las pólizas no cubren responsabilidad extracontractual, que no tenían intervención en el tramo del accidente, y que la causa fue la conducta de los conductores involucrados.

128. Como se advierte del acervo probatorio, las principales divergencias entre las partes se centran en la determinación de la **causa eficiente del accidente de tránsito** objeto de análisis. Mientras la parte actora atribuye la responsabilidad a las entidades demandadas por presuntas deficiencias en la infraestructura vial, estas sostienen que el accidente fue ocasionado por la conducta imprudente de los conductores involucrados, en especial por la acción de un tercero ajeno a la administración.

129. Del análisis integral del acervo probatorio obrante en el expediente, se concluye que la hipótesis consignada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT)⁶¹, bajo el código 157⁶²—correspondiente a “otra”, especificada como “**transitar invadiendo carril contrario**”—atribuida al conductor del vehículo No. 1, marca NISSAN, señor Álvaro Morris Romero, se encuentra debidamente acreditada como la **causa eficiente del accidente vial**.

130. Dicha hipótesis se ve corroborada por múltiples elementos de prueba, entre los que destacan el relato que el demandante hizo en su primer reconocimiento médico legal⁶³ de lesiones personales, realizado el 9 de noviembre de 2021⁶⁴, en los siguientes términos: “*Tuve un accidente de tránsito el día sábado 30/10/2021 a las 05:30 horas, iba en la vía Arcabuco – Moniquirá, no recuerdo bien como pasó, pero creo yo iba y un carro automóvil invadió mi carril, me estallo la llanta delantera y pues caí al abismo*⁶⁵”.

⁶¹ Índice No. 00081, archivo 92, fls. 12-13 de SAMÁI.

⁶² De acuerdo con el Manual de diligenciamiento del informe policial de accidente de tránsito, anexo a la Resolución No. 11268 de 2012 “Por la cual se adopta el nuevo *Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAY)*, su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones”, vigente sin compilación en el momento que ocurrieron los hechos, 30 de octubre de 2021. Visible en https://normograma.adres.gov.co/compilacion/docs/resolucion_mintransporte_11268_2012.htm

⁶³ Con número de radicación interna UBTNJ-DSB-03072-C-2021.

⁶⁴ Índice No. 00081, archivo 92, fls. 35-36 de SAMÁI. informe pericial de clínica forense No. UBTNJ-DSB-00657-2022, de fecha 28 de febrero de 2022

⁶⁵ Negrilla y subrayado fuera de texto.

131. Relato, que en similares términos se registró en la ENTREVISTA – FPJ – 14 realizada al demandante EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ el día 29 de noviembre de 2023, dentro del trámite con número único de noticia criminal 154696000120202100139, así:

"(...) yo lo que recuerdo antes de eso es que yo vi un carro que no recuerdo bien de qué color era que se desplazaba a mucha velocidad, y que se me fue de frente y que me iba invadiendo el carril, cuando yo lo vi y que me acuerdo es en no tirarme la volqueta, también recuerdo que el carro pequeño chocó con la volqueta en la parte de la llanta delantera izquierda y se estalló, eso ocasiono que la volqueta se fuera al abismo⁶⁶ (...)"

132. Respondiendo el demandante en la misma entrevista, al preguntarle ¿a qué distancia observó el vehículo que mencionó haber recordado y que le chocó la llanta de la volqueta?, que, lo observó a una distancia de 30 metros, pero vio que no reaccionó en ningún momento, y según lo manifestado por ellos "era que les había cogido el sueño⁶⁷".

133. Adicionalmente, en la declaración de parte rendida por el demandante⁶⁸, al solicitarle su apoderado que realizara un relato de lo acontecido; respecto a la invasión de carril, refirió lo siguiente:

"(...) Sí, en ese momento me desplazaba de la vía que conduce de Arcabuco hacia Moniquirá, más conocido como el sector la cumbre. En ese momento transitaba en la vía y pues, en ese (...) momento hubo un hecho de que un automóvil trató de invadir mi carril, pues entonces, en el momento que yo vi que el automóvil invadió el carril en ese momento, pues traté de sacarla un poco para que no chocáramos de frente⁶⁹. (...) entonces la reacción fue sacarla, cuando la saqué en ese momento, pues rodé (...)"⁷⁰

134. Y, más adelante, al ser contrainterrogado sobre la misma causa, contestó:

"Doctor sí, yo iba por mi (...) carril, cuando en el momento vi que (...) venía un (...) automóvil y trató de invadir (...) mi carril, pero entonces en el momento pues como no había ninguna señalización, (...) ningún muro de contención, ninguna baranda, pues en ese momento lo que pensé fue sacarla, pero pues lamentablemente (...) en ese momento pensé que no (...) existía ese abismo tan (...) peligroso ahí, (...) en ese sector. (...)"⁷¹

135. Sin dejar de lado que, en su oportunidad, el apoderado de la llamada en garantía CONSORCIO REGIOCENTRAL, indagó al demandante al respecto, en los siguientes términos:

"(...) señor Edimer, en su narración, usted indicó que hubo una invasión de carril por parte de otro vehículo, ¿diría que fue el conductor de ese otro vehículo quien ocasionó el accidente?⁷²"

136. A lo cual, respondió "(...) El vehículo sí, el (...) vehículo que (...) me ocasionó el (...) accidente, pues ahí estaba en la vía, porque igual ese vehículo quedó en la vía, después le hicieron el (...) levantamiento en la en la cama baja, porque ya en ese momento, cuando recogieron el vehículo que me (...) invadió el carril, ya estaba mi familia.⁷³"

137. Por su parte, el Subintendente Jesús Espitia Roa en su testimonio, al ponerle de presente el bosquejo topográfico del accidente de tránsito⁷⁴, señaló, entre otros aspectos, lo siguiente:

"(...) una vez analizado las pruebas que nosotros pudimos recaudar aquí, pues se logra observar una hipótesis cierto, una hipótesis, la del vehículo uno, la de los 2 vehículos, doctora (...) yo les codifiqué, uno fue la invasión del carril, ya que (...) el punto de impacto quedó a unos centímetros corridos al carril contrario, o sea, el automóvil invadió o lo que se logra verificar que el automóvil invadió la parte del carril del camión;⁷⁵ (...)"

⁶⁶ Negrilla y subrayado fuera de texto.

⁶⁷ *Ibidem*

⁶⁸ En audiencia de pruebas realizada el día 12 de mayo de 2025, índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁶⁹ Negrilla y subrayado fuera de texto.

⁷⁰ Minuto 21:23 a 24:16 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 12 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁷¹ En respuesta a pregunta formulada por el apoderado de la llamada en garantía INGENIERÍA DE VÍAS S.A.S., minuto 43:59 a 45:25 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 12 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁷² Minuto 55:08 a 55:23 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 12 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁷³ Minuto 55:39 a 56:07 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 12 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ Minuto 18:49 a 20:09 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

138. Para luego, al ponerle de presente la siguiente imagen⁷⁶:

IMÁGEN 1, PLANO GENERAL: EN ESTA IMAGEN PLANO GENERAL DEL LUGAR ACCIDENTE DE TRÁNSITO OCURRIDO EN EL KM 21 + 600 METROS DE LA VÍA, SENTIDO VIAL TUNJA-BARBOSA DONDE SE OBSERVA EL VEHICULO No 1, LA SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LA VÍA Y SU ESTADO.



Señalar, que⁷⁷:

(...) En la imagen podemos observar esta fotografía, es sentido vial, Tunja – Moniquirá cierto, entonces podemos evidenciar el vehículo tipo automóvil en el carril en el carril derecho sentido Barbosa – Tunja, pero mirando hacia abajo, o sea, como si fuese en contravía dentro de su carril, esto es después de sufrir el impacto por parte del camión

(...)

P/⁷⁸ Explíqueme al despacho, ¿por qué el vehículo queda en ese punto?, ¿fue que quedó allí? (...) o ¿fue manipulado o llevado a ese punto? **R/** Quedó allí doctor después del impacto de pronto por la (...) gravedad del golpe, el (...) vehículo dio la vuelta. (...) **P/** ¿Corresponde a la imagen? o ¿corresponde donde quedó el carro definitivamente después del impacto?. **R/** Corresponde donde quedó el carro después del impacto Doctor (...)"

139. Haciendo lo propio respecto a las demás imágenes del álbum fotográfico, de las que se destacan, las siguientes:

IMÁGEN 2, PLANO GENERAL: EN ESTA IMAGEN PLANO GENERAL DEL LUGAR ACCIDENTE DE TRÁNSITO OCURRIDO EN EL KM 21 + 600 METROS DE LA VÍA, SENTIDO VIAL TUNJA-BARBOSA DONDE SE OBSERVAN LA HUELLA DE ARRASTRE METÁLICO DEL VEHICULO No 1, EL POSIBLE PUNTO DE IMPACTO.



"(...) en esta fotografía se puede evidenciar, pues hay una huella, creo que de derrape la que está y el lugar de del impacto. Ahí de adelantado, de la ambulancia, se puede observar que es el punto de impacto Doctora y las condiciones en que se encontraba en esos momentos, la vía, que se puede (...) ver que está seco, que no está lloviendo ni nada Doctora (...)"⁷⁹

*(...) **P/**⁸⁰ Acá se observa una huella de derrape (...) sírvase indicar ¿a qué correspondió?, ¿qué se observa allí? **R/** Es una huella que deja el vehículo automóvil doctor. **P/** Con base en su respuesta anterior, ¿ahí debería estar el vehículo porque esa es la huella de derrape? (...) **R/** Doctor, por eso se entiende (...) como huella, es como la trayectoria que deja algún elemento (...) antes de la posición final. (...) **P/** ¿Dónde quedan los vehículos después de las*

⁷⁶ Imagen 1 del álbum fotográfico del trámite con número único de investigación 154696000120202100139, visible en el índice No. 00081, archivo 92, fls. 1-4 de SAMÁI. Las anotaciones sobre la imagen son propias del Despacho, a manera de ilustración.

⁷⁷ Minuto 27:02 a 27:26; 49:17 a 49:50, y 56:56 a 57:17 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁷⁸ Preguntas formuladas por el apoderado de la parte demandante.

⁷⁹ Minuto 31:00 a 31:27 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁸⁰ Preguntas formuladas por el apoderado de la parte demandante.

huellas que quedan? (...) con base en la huella que usted tiene a la vista ¿dónde debió haber quedado el vehículo? RI Detrás de la huella, detrás del final de la huella de arrastre Doctor (...)”⁸¹

IMÁGEN 3, PLANO GENERAL: EN ESTA IMAGEN PLANO GENERAL DEL LUGAR ACCIDENTE DE TRÁNSITO OCURRIDO EN EL KM 21 + 600 METROS DE LA VÍA, SENTIDO VIAL TUNJA-BARBOSA DONDE SE OBSERVAN LA HUELLA DE TRAYECTORIA DEL VEHICULO No Y LA ZONA POR DONDE SALE EL VEHICULO No 2 DE LA VÍA E INGRESA AL PRECIPICIO ZONA BOSCOZA.



“(...) Esa es una fotografía donde podemos ver una **huella de trayectoria** sobre el césped Doctora, y **fue el lugar por donde salió el vehículo camión hacia el precipicio** Doctora⁸².

(...)

Doctor (...) esa huella (...) esa imagen fotográfica fue tomada en el carril derecho sentido Tunja – Barbosa, cierto, ahí se puede observar una trayectoria de un vehículo el cual se fue hacia un precipicio. La huella está de lado izquierdo y lado derecho hasta cierto punto Doctor⁸³(...)”⁸⁴

140. Y, al consultarle el Despacho si indagó al conductor del vehículo 1⁸⁵, marca NISSAN, sobre ¿cómo ocurrió el accidente?, ¿cómo fue el impacto?, respondió:

“(...) Doctora, según las manifestaciones del ciudadano, pues él informa que él vio fue una luz, (...) y que oyó el golpe, y entonces que fue como la parte delantera, que fue en la parte delantera **y que él cuando sintió fue que el vehículo (...) le dio la vuelta dentro del carril**⁸⁶ y la persona que lo acompañaba pues manifestaba que iba durmiendo (...) Despacho: Excúseme que no le comprendí, ¿el acompañante del conductor del vehículo? Respondió: Sí, él manifiesta que él no vio nada porque él venía durmiendo, entonces no manifiesta información que pueda llevar a conclusiones. (...)"⁸⁷

141. Por otra parte, al preguntar el Despacho al Subintendente, sobre el fundamento con el que llegó a la hipótesis de causación del accidente, respondió:

“(...) Pues Doctora, **el lugar de impacto del vehículo**⁸⁸, primero el lugar de impacto y los vestigios que se pudieron observar en el carril contrario al que transitaba este automóvil. Despacho: ¿alguna fotografía específica donde nos evidencie esos vestigios? Respondió: No Doctora, porque al momento que nosotros llegamos (...) después del impacto, pues quedan los vestigios de este vehículo regados sobre la vía, cierto, en los dos carriles, pero como no hubo un cierre total de vía en el momento porque (...) se puede observar (...) que un carril los ciudadanos comenzaron a pasar y como en esta vía bien sabemos es una vía en donde se mueven bastantes vehículos de carga, entonces dañan o se entiende la recolección de esos elementos para fijarlos donde es Doctora (...)"⁸⁹

⁸¹ Minuto 50:04 a 55:21 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁸² Minuto 32:04 a 32:27 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁸³ En respuesta a pregunta formulada por el apoderado de la parte demandante.

⁸⁴ Minuto 1:01:47 a 1:02:13 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁸⁵ De quien se dejó constancia en el IPAT que no presentaba lesiones de gravedad.

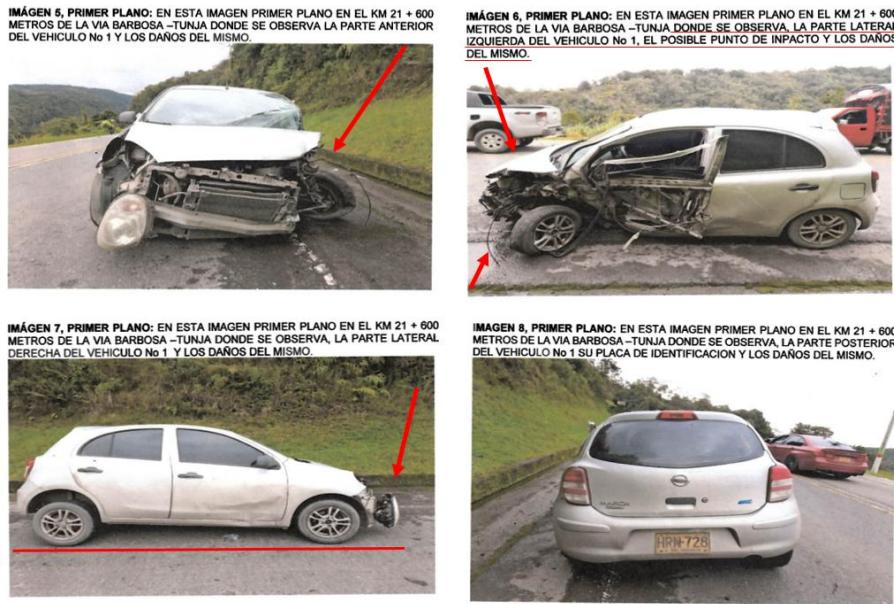
⁸⁶ Negrilla y subrayado fuera de texto.

⁸⁷ Minuto 34:50 a 35:53 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁸⁸ Negrilla y subrayado fuera de texto.

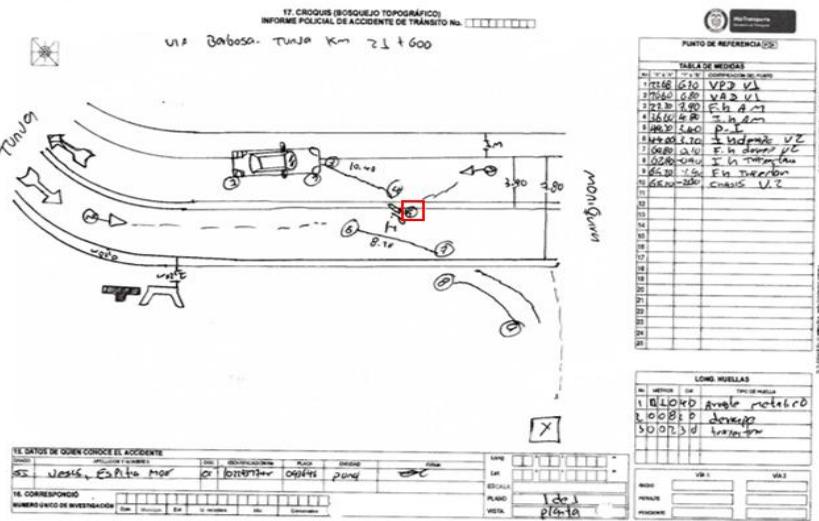
⁸⁹ Minuto 36:40 a 37:54 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

142. Sobre el impacto del vehículo 1, marca NISSAN, en el mismo álbum fotográfico⁹⁰ obran las siguientes imágenes:



143. E, indagado el Subintendente por el Despacho, sobre que representan las fotografías; respecto a la imagen No. 5, indicó “en esa fotografía en primer plano Doctora, se puede observar la parte anterior del vehículo y los daños que obtuvo después del impacto, donde se puede ver una deformación total del vehículo y en su parte izquierda anterior fue pues donde recibió totalmente el impacto⁹¹ (...)”, pero, aclarando en todo caso, que, respecto al vehículo No. 2, tipo camión, no fue posible inferir el lugar del impacto, comoquiera que, quedó en una zona de difícil acceso de la cual fue sacado por partes en una grúa telescópica, por lo que, no observó en donde fue el impacto a ese vehículo⁹².

144. Se destaca, que, al solicitarle el apoderado de la parte demandante, que con base en el bosquejo topográfico del accidente de tránsito⁹³, indicara dónde fue el punto de impacto, respondió:



“(...) Sí señor, el punto de impacto lo podemos observar en el círculo, sobre la P, que dice Pl, ahí sobre la parte superior a unos 20 o 30 cm aproximadamente de la línea central amarilla, pero entonces, en el carril del contrario donde está el vehículo Doctor, o sea, sentido vial, Tunja – Barbosa.

(...)

En el 5 Doctor (...) El 5 es el que está entre el 4 y el 6 sobre la línea amarilla Doctor⁹⁴

145. En ese entendido, conforme al material probatorio obrante en el expediente, se establece que la hipótesis consignada en el Informe, No. 157, relativa a la invasión del carril contrario por

⁹⁰ Índice No. 00081, archivo 92, fls. 1-4 de SAMÁI. Las anotaciones sobre las imágenes son propias del Despacho, a manera de ilustración.

⁹¹ Negrilla y subrayado fuera de texto.

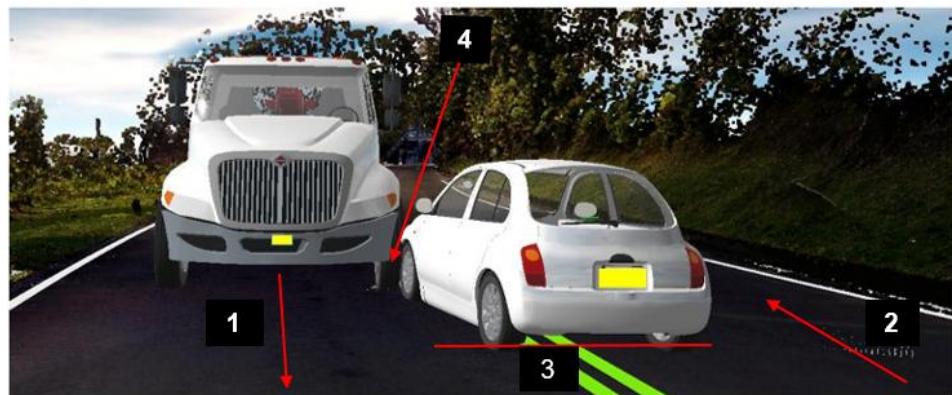
⁹² Minuto 33:12 a 34:21 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁹³ Índice No. 00081, archivo 92, fl. 44 de SAMÁI.

⁹⁴ Minuto 1:04:38 a 1:05:45 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

parte del vehículo No. 1, marca NISSAN, se encuentra debidamente acreditada y se configura como la causa eficiente del accidente; determinación a la que arriba esta instancia, teniendo en cuenta, que de no haberse producido dicha invasión, el vehículo No. 2, tipo camión⁹⁵, habría continuado su trayecto sin contratiempos.

146. Esta inferencia, coincide, además, con la trayectoria que para cada vehículo se refirió en el IPAT, donde el vehículo 1, marca NISSAN transitaba en la vía Barbosa – Tunja, mientras que, el vehículo No. 2, tipo camión conducido por el demandante se desplazaba en sentido contrario, vía Tunja – Barbosa, como puede verse en el diagrama 3D, de vista perspectiva occidente – oriente, que muestra la posición relativa aproximada de cada vehículo al momento de la configuración del impacto⁹⁶, así⁹⁷:



Donde [1] corresponde a la vía Tunja – Barbosa; [2] a la vía Barbosa – Tunja; [3] a la ilustración de la invasión de carril establecida como causa eficiente del daño; y, [4] al posible punto de impacto entre los vehículos involucrados.

147. Siendo pertinente traer a colación, además, el levantamiento topográfico 3D del lugar de los hechos⁹⁸, realizado, igualmente, por el perito José Mauricio Díaz Fonseca con base en el bosquejo planimétrico reportado en: i) el informe policial del accidente de tránsito, ii) el álbum fotográfico del lugar de los hechos, y iii) en las dimensiones de los vehículos, así⁹⁹:



Donde [1] ilustra la huella de arrastre/derrape, de la imagen 2 del álbum fotográfico, y [2], la huella de trayectoria de la imagen 3 del mismo álbum.

148. Donde se ilustran los desplazamientos que generaron las huellas de arrastre/derrape del vehículo No. 1, marca NISSAN, y de trayectoria del vehículo No. 2, tipo camión, visibles en las imágenes No. 2 y 3 del álbum fotográfico¹⁰⁰, ya expuestas; así como, el punto de impacto fijado en el bosquejo topográfico del accidente de tránsito.

149. Lo cual coincide, con lo declarado en audiencia por el demandante EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ¹⁰¹, cuando, al hacer un relato del accidente, señaló que en el momento que vio que el vehículo No. 1, marca NISSAN invadió el carril, trató de “sacar” un poco su vehículo con el fin que no chocaran de frente, siendo ahí, cuando “rodó” al abismo.

150. Y es que, si el efecto de la maniobra ejecutada por el demandante era evitar un choque frontal, originado, se reitera, como consecuencia de la invasión de carril, estando el señor EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ transitando en su vehículo por el carril derecho, sentido Tunja-

⁹⁵ En una trayectoria normal, minuto 1:05:46 a 1:06:26 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

⁹⁶ Figura N° 3.1. del dictamen pericial del accidente de tránsito, elaborado por el perito José Mauricio Díaz Fonseca, índice No. 00122, archivo 139, fl. 15 de SAMÁI.

⁹⁷ Guías de formas y números, incluidas de forma ilustrativa por el Despacho en la imagen.

⁹⁸ Figura N° 1.2. del dictamen pericial del accidente de tránsito que obra en el índice No. 00122, archivo 139, fl. 15 de SAMÁI.

⁹⁹ Ibídem.

¹⁰⁰ Del trámite con número único de investigación 154696000120202100139 Visible en el índice No. 00081, archivo 92, fls. 1-4 de SAMÁI

¹⁰¹ Minuto 21:23 a 24:16 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 12 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

Barbosa, lo lógico es que su trayectoria se haya redirigido, como ocurrió, al margen derecho del mismo, donde lamentablemente se precipitó a un abismo.

151. Asimismo, el levantamiento topográfico en 3D permitió despejar la inquietud formulada por el apoderado de la parte demandante durante la audiencia de pruebas, en relación con la posición final del vehículo No. 1, marca NISSAN, pues, aunque dicho vehículo se desplazaba inicialmente en sentido **Barbosa–Tunja**, tanto el bosquejo topográfico como el álbum fotográfico del accidente, evidencian que terminó ubicado sobre el mismo carril, pero en sentido opuesto, es decir, **Tunja–Barbosa**, lo que comúnmente se denomina **en contravía**.

152. Lo anterior se explica con base en la evidencia técnica, en particular la huella de arrastre/derrape ilustrada en el insumo referido, la cual permite inferir que el vehículo No. 1, marca NISSAN tras invadir el carril contrario e impactar al vehículo No. 2, tipo camión, retornó a su carril original; punto en el que, para comprender cómo se produjo el cambio de dirección que lo dejó en contravía, basta con acudir al testimonio del **Subintendente Espitia**, quien al ser consultado por esta instancia sobre si indagó al conductor del vehículo No. 1, marca NISSAN acerca de ¿cómo ocurrió el accidente?, respondió, entre otros aspectos, que aquel le informó que vio una luz y que oyó el golpe, que fue en la parte delantera, sintiendo que el vehículo “**le dio la vuelta dentro del carril**”^{102, 103}

153. Aunado a lo anterior, según el análisis del accidente realizado en el informe técnico aportado por la llamada en garantía INGENIERÍA DE VÍAS S.A.S., las causas del accidente están asociadas, entre otras, a la invasión del carril contrario en contraflujo por parte del vehículo No. 1, marca NISSAN¹⁰⁴.

154. En similar sentido, el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS en el informe técnico de accidentalidad¹⁰⁵ realizado por la Administración Vial 2 del contrato No. 002667-2019¹⁰⁶, concluyó que la causa aparente del accidente es la No. 104 “*adelantar invadiendo carril de sentido contrario*” por parte del conductor del vehículo No. 1, marca NISSAN.

155. Y, la misma Entidad, en el informe técnico¹⁰⁷, realizado por el CONSORCIO CMG 2023 GRUPO 4¹⁰⁸, resaltó que, en la ocurrencia de este accidente se vio involucrado además del vehículo No. 2, tipo camión; el vehículo No. 1, marca NISSAN; automotor que según la certificación expedida por la DEBOY-SETRA, invadió el carril contrario, produciendo el choque que terminó con la salida de la carretera del vehículo No. 2, tipo camión.

156. En consecuencia, esta autoridad judicial concluye que la conducta desplegada por el señor Álvaro Morris Romero, consistente en invadir el carril contrario, constituye **la causa eficiente y determinante** del accidente de tránsito ocurrido el 30 de octubre de 2021. De no haberse producido dicha maniobra imprudente y contrariando la reglamentación vial existente, el vehículo tipo camión conducido por el demandante habría continuado su trayecto sin contratiempos.

157. **En cuanto a la hipótesis No. 138** consignada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT), correspondiente al vehículo No. 2, tipo camión, referida a la **falta de precaución por niebla, lluvia o humo, sin disminuir la velocidad y/o sin utilizar luces**, del acervo probatorio obrante en el expediente, se encuentra acreditado que al momento del accidente existían condiciones de neblina en el sector donde ocurrió este.

158. En efecto, esta circunstancia fue corroborada por varios medios de prueba, entre ellos el interrogatorio al señor Edimer Cárdenas Suárez¹⁰⁹, conductor del vehículo No. 2, los testimonios del Subintendente Jesús Espitia Roa¹¹⁰ y del señor Agustín Hernández Jiménez¹¹¹ y el dictamen

¹⁰² Minuto 34:50 a 35:53 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

¹⁰³ Circunstancias de modo, que, para mayor claridad, cuentan con animaciones realizadas en video, que fueron aportadas con el mismo dictamen pericial, índice No. 00122, archivos 157-162 de SAMÁI.

¹⁰⁴ Índice No. 00050, archivo 48 de SAMÁI.

¹⁰⁵ Índice No. 00014, pdf.2, fls 328-347 de SAMÁI.

¹⁰⁶ Unión Temporal ADMON BMG 176M2

¹⁰⁷ Índice No. 00014, pdf.2, fls 348-365 de SAMÁI.

¹⁰⁸ Contrato 2669 de 2023 “ADMINISTRACION VIAL DE LAS CARRETERAS NACIONALES A CARGO DE INVÍAS DIRECCION TERRITORIAL BOYACÁ GRUPO AMV2 LOTE 2”.

¹⁰⁹ Índice No. 00081, archivo 92, fls. 35-36 de SAMÁI.

¹¹⁰ Minuto 18:49 a 20:09 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

¹¹¹ Decretado a instancia de la parte demandante. Al ser interrogado por el apoderado del Consorcio Regiocentral, refirió que en el momento del accidente también se presentaban condiciones de neblina.

emitido por el señor José Mauricio Díaz Fonseca¹¹². Además, dicha condición climática fue registrada en el numeral 6.5 del IPAT y no fue objeto de controversia por las partes.

159. No obstante, la sola existencia de neblina no configura *per se* la hipótesis No. 138. Conforme al principio de imputación objetiva y al deber de cuidado exigido en la conducción de vehículos automotores, se requiere acreditar la **omisión del deber de precaución**, esto es, que el conductor haya actuado sin reducir la velocidad ni utilizar adecuadamente las luces del vehículo.

160. En el presente asunto, el dictamen técnico emitido por el CONSORCIO CMG 2023 GRUPO 4 estableció que la velocidad máxima permitida en el tramo vial objeto de análisis era de 60 kilómetros por hora (KPH). El informe pericial concluyó que, si bien no fue posible determinar con precisión la velocidad a la que se desplazaba el vehículo identificado como No. 2, sí se logró establecer que la velocidad asociada a la huella de derrape oscilaba entre 45.52 KPH y 58.03 KPH¹¹³, rango que se encuentra dentro del límite legalmente autorizado. Asimismo, no se acreditó que el camión hubiese incurrido en omisión respecto del uso adecuado del sistema de iluminación vehicular¹¹⁴.

161. De igual forma, en el caso sub examine, se ha pretendido atribuir responsabilidad al conductor del camión por no haber disminuido suficientemente la velocidad ante la neblina. Sin embargo, la causa eficiente del accidente fue la **maniobra intempestiva del vehículo No. 1, marca NISSAN**, que invadió el carril contrario, generando una situación de emergencia que obligó al conductor del camión a modificar su trayectoria.

162. Tampoco se allegó prueba técnica que permita concluir que la velocidad a la cual se desplazaba el vehículo No 2, dentro del máximo legal, para así establecer el tiempo de reacción y capacidad de anticipación, no era la adecuada para las condiciones de neblina presentes en el sitio del accidente.

163. Como se acreditó con la prueba técnica, el impacto inicial se produjo en la llanta izquierda del camión, lo que provocó su deformación y posterior pérdida de control, derivando en su caída al abismo. Esta secuencia fue explicada por el perito José Mauricio Díaz Fonseca, quien señaló que el desvío de la trayectoria obedeció tanto al impacto como a la *maniobra evasiva ejecutada por el conductor del camión en un intento por evitar el choque*.

164. Al respecto, se aprecian los planos generales contenidos en el mismo dictamen¹¹⁵, de donde puede apreciarse la configuración semirrecta¹¹⁶ del tramo vial y la distancia de visibilidad estimada en 59.412 metros¹¹⁷, que permite inferir lo intempestiva de la invasión de carril del vehículo No 1 y la maniobra evasiva de urgencia del vehículo No 2 para evitar chocarse.



FIGURA N° 1. Vista en planta de plano general del diagrama aproximado de la escena en el lugar de los hechos kilómetro 21 + 600 metros, jurisdicción de Moniquirá, vía Barbosa – Tunja.

¹¹²Quien indicó que la zona de La Cumbre es reconocida por presentar alta densidad de neblina Minuto 32:57 a 33:47 de la segunda videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 19 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

¹¹³ Índice No. 00122, archivo 139, fl. 17 de SAMÁI.

¹¹⁴ El subintendente Jesús Espitia Roa manifestó que al indagar al conductor del vehículo No 1 éste le refirió que vio una luz y luego oyó el golpe a su vehículo, de lo que se infiere que la volqueta llevaba las luces prendidas. Minuto 34:50 a 35:53 de la primera videogramación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 7 de SAMÁI.

¹¹⁵ Índice No. 00066, archivo 92, fl. 12 de SAMÁI.

¹¹⁶ Índice No. 00122, archivo 139, fl. 13 de SAMÁI.

¹¹⁷ Se obtiene de la suma de los valores relacionados en color verde en la figura No. 1 del dictamen, índice No. 00122, archivo 139, fl. 12 de SAMÁI.



FIGURA N° 1. 1. Vista en plano general del diagrama de la posición final relativa aproximada de los vehículos, en el lugar de los hechos kilómetro 21 + 600 metros, jurisdicción de Moniquirá, vía Barbosa – Tunja.



FIGURA N° 1. 2. Vista en plano general del diagrama de dinámica aproximada de los vehículos, en el lugar de los hechos kilómetro 21 + 600 metros, jurisdicción de Moniquirá, vía Barbosa – Tunja.

165. Adicionalmente, se ha pretendido vincular la proximidad del inicio de la restricción vehicular (vigente desde las 06:00 horas)¹¹⁸ como un incentivo para que el conductor del camión no redujera su velocidad. No obstante, el accidente ocurrió entre las 05:50 y las 06:00 horas, y no existe prueba directa que permita concluir que dicha circunstancia motivó una conducta imprudente.

166. En suma, **no se acreditó que el conductor del vehículo No. 2 haya incurrido en la infracción descrita en la hipótesis No. 138 del IPAT**, pues su velocidad se encontraba dentro del límite legal, y la maniobra que derivó en el accidente fue una reacción ante la conducta sorpresiva del vehículo No. 1, que invadió el carril contrario. Por tanto, la responsabilidad del accidente no puede ser atribuida al camión por falta de precaución ante la neblina, sino al comportamiento irregular del vehículo particular.

167. En relación con el cuestionamiento formulado por la parte actora **respecto al estado físico y señalización de la vía en la que se produjo el accidente vial**, se encuentra debidamente acreditado en el expediente que dicho tramo corresponde a una vía recta, de doble sentido, compuesta por una calzada con dos carriles, cuya superficie de rodadura está conformada por asfalto en **buen estado**, seca al momento del accidente, sin iluminación artificial, con señalización vertical de prohibición de adelantamiento, línea central amarilla continua, líneas de borde blancas, tachas reflectivas para delineación de piso y condiciones de visibilidad normales¹¹⁹.

168. Estas características fueron corroboradas tanto en el Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) como en el informe técnico emitido por el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), en el cual se precisó que la vía no presentaba baches ni deterioros que comprometieran la seguridad vial, y que contaba con señalización vertical adecuada para orientar a los conductores sobre las condiciones de tránsito¹²⁰.

169. Respecto a la señalización horizontal, se acreditó que el segmento específico donde ocurrió el accidente (kilómetro 21+600 del corredor vial Barbosa – Tunja) dispone de línea blanca

¹¹⁸ el día del accidente, sábado 20 de octubre de 2021, regía una restricción de movilidad para vehículos de carga con capacidad igual o superior a 3.4 toneladas, desde las 06:00 hasta las 17:00 horas, en ambos sentidos; entre otras, de la vía TUNJA – BARBOS, como es el caso del vehículo No. 2, tipo camión, el cual, de acuerdo con la ficha técnica relacionada en el dictamen pericial rendido por el Ingeniero José Mauricio Díaz Fonseca, tiene un peso bruto total (PBT) de 26.500 kg, y un peso bruto total combinado (PBTC) de 45.000 kg; índice No. 00122, archivo 139, fl. 11 de SAMÁI.

¹¹⁹ Índice No. 00066, archivo 92, fl. 12 de SAMÁI.

¹²⁰ Índice No. 00014, archivo 14 de 22.654 KB, fl. 329 de SAMÁI.

en ambos bordes y línea central continua que indica prohibición de adelantamiento en ambos sentidos de circulación, encontrándose en buen estado de conservación¹²¹.

170. En cuanto a la señalización vertical, se demostró su existencia mediante registro fotográfico georreferenciado, el cual fue aportado por el Consorcio CMG 2023 GRUPO 4, y que evidencia la instalación de señales reglamentarias en los puntos relevantes del corredor vial. Dicho registro fue complementado con una tabla técnica¹²² que relaciona cada señal con su ubicación específica, lo que permite concluir que la vía contaba **con señalización suficiente y adecuada, clara y visible** para advertir a los usuarios sobre las condiciones del sector y las medidas de precaución necesarias, conforme a los estándares técnicos exigidos por la normativa vigente, sin que se acreditará lo contrario¹²³, tal como puede verse a continuación:



UBICACIÓN		LADO	TIPO DE SEÑAL	CÓDIGO DE LA SEÑAL	DESCRIPCIÓN
PR	DISTANCIA PR				
21	250	DERECHO	REGLAMENTARIA	SR30(40)	VELOCIDAD MAXIMA PERMITIDA (40KM/H)
21	370	DERECHA	PREVENTIVA	SP09	CURVA Y CONTRACURVA PRONUNCIADA PRIMERA A LA IZQUIERDA
21	410	IZQUIERDA	PREVENTIVA	SP67	RIESGO DE ACCIDENTE
21	446	DERECHO	INFORMATIVAS TURÍSTICAS	ST24	OBSERVATORIO DE FLORA Y FAUNA
21	480	IZQUIERDO	REGLAMENTARIA	SR30(60)	VELOCIDAD MAXIMA PERMITIDA
21	539	IZQUIERDO	INFORMATIVAS TURÍSTICAS	ST24	OBSERVATORIO DE FLORA Y FAUNA
21	543	IZQUIERDA	PREVENTIVA	SP44	SUPERFICIE DESLIZANTE
21	670	IZQUIERDA	PREVENTIVA	SP07	ZONA DE CURVAS SUCESIVAS LA PRIMERA A LA IZQUIERDA
21	833	IZQUIERDO	PREVENTIVA	SP75	DELINÉADOR DE CURVA HORIZONTAL
21	839	IZQUIERDO	PREVENTIVA	SP40	FLECHA DIRECCIONAL
22	1017	IZQUIERDO	REGLAMENTARIA	SR30(60)	VELOCIDAD MAXIMA PERMITIDA (60KM/H)

¹²¹ Folio 331 *ibidem*.

¹²² Índice No. 00014, archivo 14 de 22.654 KB, fl. 350-351 de SAMÁI.

¹²³ Índice No. 00014, archivo 14 de 22.654 KB, fl. 330-336 de SAMÁI.

171. Al respecto, la Ingeniera de Transportes y vías e Ingeniera Civil Myrian Rocío Murcia Fonseca¹²⁴ en audiencia de pruebas celebrada el día 15 de mayo de 2025¹²⁵, manifestó bajo la gravedad de juramento estar vinculada a la administración vial contratista del INVÍAS¹²⁶ desde hace más o menos 11 años, y con la vía donde ocurrió el accidente hace aproximadamente **7 años**, señalando respecto a la ubicación de las señales de tránsito relacionadas, lo siguiente:

"en cuanto a la señalización vertical, tomamos el rango que más o menos se levantó sobre 620 metros entre margen derecha y margen izquierda esta señal de 40 km/h es la que se encuentra ubicada a margen derecha, en el PR 21+250, y es la que regla para los vehículos que entran en el tramo que comprende el sitio del accidente.

Está también ubicada a margen derecha, es decir, esa velocidad de 40, y esta de curva y contra curva¹²⁷ las observó el conductor, las debió haber observado el conductor del vehículo liviano.

Esta¹²⁸ la tenemos ya ubicada en la margen izquierda, en el PR 21+410 riesgo de accidente, es decir, está ubicada en el sentido Tunja-Barbosa, que fue de las señales que debió observar el conductor de la Volqueta.

(...)

Y esta es la señal de 60 KPH ubicada en el PR 21+480, que es la que regla en sentido Tunja-Barbosa.¹²⁹

(...)

Señal de superficie deslizante ubicada en el PR 21+0543 margen izquierda, es decir, Tunja-Barbosa.

Esta señal de curva y contra curva, como observamos en la fotografía ubicada en el PR 21+0670 margen izquierda, esta es una señal importante, como observamos en esta imagen, hacia la izquierda está una de [los] equipos que habían llevado al sitio para la extracción del vehículo. Es, es decir, que esta fue la última señal que debió haber visto el señor Conductor de la Volqueta.

Y a margen izquierda tenemos los delineadores de curva desde el PR 21+ 0833 al PR 21+08152, incluida también una señal de curva pronunciada. Una SP40. Es esta la que me refería con SP40, ubicada en margen izquierda, en el PR 21+ 0839.

Y, por último, la señal de velocidad ubicada en el PR 21+1007 a margen izquierda, con una velocidad de 60 KPH (...)"¹³⁰. (Negrita y subrayado propios)

172. E igualmente informó¹³¹, que las señales referidas fueron instaladas en cumplimiento del manual de señalización que regía para la época, cumpliendo normativa de dimensiones, características de materiales y ubicación¹³², refiriendo, además, que el sitio donde ocurrió el accidente es conocido como "La Cumbre", caracterizado por ser un sector de niebla, montañoso, con presencia de curvas a derecha y a izquierda¹³³, el cual, para la época de los hechos disponía de un pavimento asfáltico en buenas condiciones que no presentaba baches, es decir huecos, y contaba con buenas condiciones de transitabilidad¹³⁴.

173. Respecto al rango aproximado de 600 metros, tomado como referencia para relacionar las señales de tránsito existentes en el sector donde se produjo el accidente, indicó que esa longitud se tomó para tener un mayor rango de conocimiento de la señalización existente, para así, dar a conocer cuáles fueron las señales que vio cada uno de los conductores de los vehículos antes de la colisión y para que se conozcan las condiciones geométricas de la vía, que también están reflejadas en la señalización instalada¹³⁵.

174. En consonancia de lo anterior, el Consorcio Regiocentral aportó imagen tomada de Google Earth¹³⁶, en la que se relaciona la ubicación general de la señalización instalada desde el

¹²⁴ Contradicción de informe técnico de accidentalidad CHOQUE – VOLCAMIENTO, visible en el índice No. 00014, archivo 14 de 22.654 KB, fls. 328-347 de SAMÁI.

¹²⁵ Índice No. 00142, archivo 166 de SAMÁI.

¹²⁶ Con varios contratos o contratistas, consorcios, uniones temporales que han sido los contratistas directos con el Instituto Nacional de Vías. Minuto 13:07 a 13:28 de la primera videograbación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 15 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹²⁷ Ubicada en el PR21+370der. Curva y contracurva.

¹²⁸ Ubicada en el PR21+410izq. Riesgo de accidente.

¹²⁹ Minuto 21:25 a 22:45 de la primera videograbación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 15 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹³⁰ Minuto 24:53 a 26:57 de la primera videograbación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 15 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹³¹ En respuesta a preguntas realizadas por la apoderada del INVÍAS, minuto 24:53 a 26:57 de la primera videograbación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 15 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹³² Minuto 36:56 a 37:17 de la primera videograbación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 15 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹³³ Minuto 37:38 a 38:07 de la primera videograbación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 15 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹³⁴ Minuto 40:13 a 40:35 de la primera videograbación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 15 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹³⁵ Minuto 42:22 a 42:58 de la primera videograbación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 15 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹³⁶ Escrito de contestación de la demanda y del llamamiento en garantía. índice No. 00051, archivo 51, fl. 44 de SAMÁI.

PR 24 hasta el sitio del accidente, en el carril que transitaba el demandante Edimer Cárdenas Suárez, sentido Tunja – Barbosa, como puede verse a continuación:



175. Adjuntando como soporte, imágenes contrastadas tomadas en septiembre de 2019 y mayo de 2022¹³⁷ en cada tramo donde se relacionan las señales de tránsito, para así acreditar que las mismas fueron instaladas y se encuentran en la vía, con una notoria antelación a la ocurrencia de los hechos; teniendo así, con mayor precisión, que en el sentido Tunja – Barbosa entre el PR 23 y el 21+600 el demandante Edimer Cárdenas Suárez, debió observar, en orden, las siguientes señales de tránsito:

- **SR-30 Velocidad máxima permitida (60 KPH)**

SEPTIEMBRE 2019: SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA



MAYO DE 2022: SR-30 VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA



- **SR-35 Circulación con luces bajas**

SEPTIEMBRE 2019: SR-35 CIRCULACIÓN CON LUCES BAJAS



MAYO DE 2022: SR-35 CIRCULACIÓN CON LUCES BAJAS



- **SP-75 Delineador de curva horizontal**

SEPTIEMBRE 2019: SP-75 DELINEADOR DE CURVA HORIZONTAL



MAYO DE 2022: SP-75 DELINEADOR DE CURVA HORIZONTAL



¹³⁷ Índice No. 00051, archivo 51, fls. 38-44 de SAMÁI.

Medio de Control de Reparación Directa No. 150013333009**20230009800**

Demandantes: EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ Y OTROS

Demandados: NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS

- **SP-07 Zona de curvas sucesivas la primera a la izquierda**

SEPTIEMBRE 2019: SP-07 ZONA DE CURVAS SUCESIVAS LA PRIMERA A LA IZQUIERDA



MAYO DE 2022: SP-07 ZONA DE CURVAS SUCESIVAS LA PRIMERA A LA IZQUIERDA



- **SP-75 Delineador de curva horizontal**

SEPTIEMBRE 2019: SP-75 DELINEADOR DE CURVA HORIZONTAL



MAYO DE 2022: SP-75 DELINEADOR DE CURVA HORIZONTAL



- **SP-08 Zona de curvas sucesivas la primera a la derecha**

SEPTIEMBRE 2019: SP-08 ZONA DE CURVAS SUCESIVAS LA PRIMERA A LA DERECHA



MAYO DE 2022: SP-08 ZONA DE CURVAS SUCESIVAS LA PRIMERA A LA DERECHA



- **SP-75 Delineador de curva horizontal**

SEPTIEMBRE 2019: SP-75 DELINEADOR DE CURVA HORIZONTAL



MAYO DE 2022: SP-75 DELINEADOR DE CURVA HORIZONTAL



- **SP-75 Delineador de curva horizontal**

SEPTIEMBRE 2019: SP-75 DELINEADOR DE CURVA HORIZONTAL



MAYO DE 2022: SP-75 DELINEADOR DE CURVA HORIZONTAL



- **SP-07 Zona de curvas sucesivas la primera a la izquierda**

SEPTIEMBRE 2019: SP-07 ZONA DE CURVAS SUCESIVAS LA PRIMERA A LA IZQUIERDA



MAYO DE 2022: SP-07 ZONA DE CURVAS SUCESIVAS LA PRIMERA A LA IZQUIERDA



176. Siendo consistente lo reportado por el INVÍAS y el Consorcio Regiocentral¹³⁸, en cuanto a que la vía donde ocurrió el accidente contaba con suficiente señalización horizontal y vertical, preventiva y reglamentaria, para que el demandante Edimer Cárdenas Suárez transitara con precaución en el sector, con total conocimiento de la geografía del tramo y de la velocidad máxima permitida para el tránsito seguro en el mismo. Al punto que, quedó acreditado que la última señal que debió ver el mismo, previo a la colisión de su vehículo con el vehículo No. 1, marca NISSAN, corresponde a la SP-07 ZONA DE CURVAS SUCESIVAS LA PRIMERA A LA IZQUIERDA.

177. Respecto a la cual, la Ingeniera Myrian Rocío Murcia Fonseca, refirió lo siguiente:

"Es la que estamos observando en este momento en la imagen, que hace referencia a una señal codificada como una SP-07, identificada como zona de curvas sucesivas (...) la primera a la izquierda, la segunda a la derecha; esta señal está ubicada como observamos en el 21+670, 70 metros antes, en el sentido de desplazamiento de la volqueta de que fuese el punto de la colisión. Esta señal pues nos indica que hay un tramo en el que se debe tener precaución por las condiciones geométricas de la vía de curva y contra curva, en donde el conductor pues debe prestar mayor atención en la maniobrabilidad del vehículo, ya que, si hay curva y contra curva en este sentido, en el otro sentido pues también pueden venir vehículos que como en el caso que ocurrió, le pueden invadir o el que va en sentido Tunja-Barbosa puede invadir el carril contrario, entonces en donde encontraremos este tipo de señal los conductores debemos pues tener la precaución entre esas actividades de tener precaución es: disminuir la velocidad, estar muy atento a lo que puede pasar en la vía y pues tener presente esta característica de la geometría de la misma"¹³⁹. (Negrilla y subrayado propios)

178. Desvirtuándose así, la postura de la parte demandante referente a la falta de señalización en la vía en que se produjo el accidente. Siendo pertinente en todo caso, traer a colación, que la señal preventiva de “abismo” echada de menos por el mismo extremo procesal, tal como lo advirtió la Ingeniera Myrian Rocío Murcia Fonseca¹⁴⁰ no se encuentra reglamentada¹⁴¹ en el Manual de Señalización Vial 2015¹⁴², que era el que regía para la época en que se presentó el accidente¹⁴³, por lo que, no resulta exigible su instalación en el tramo vial.

179. Por otra parte, también se desvirtuó en el trámite procesal, la afirmación del apoderado de la parte demandante respecto a la “elevada accidentalidad”¹⁴⁴ en el sector donde se produjo la colisión de los vehículos, pues, de acuerdo con las certificaciones de “siniestralidad vial” expedidas por la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Tunja¹⁴⁵, entre el mes de enero de 2020 y el mes de diciembre de 2023, es decir, en un rango de tres años, el único accidente de tránsito presentado en el KM 21+600 de la vía Barbosa-Tunja, fue precisamente el que es objeto de estudio¹⁴⁶ en esta providencia.

180. Aunado a lo anterior, se acreditó¹⁴⁷ que no se registraron quejas presentadas por la comunidad relacionadas con accidentes de tránsito entre los meses de agosto a noviembre del año 2021, en el tramo vial Barbosa – Tunja, kilómetro 21+600, sector La Cumbre, **por las características de la vía**, lo que refuerza la conclusión sobre la **idoneidad, seguridad y buen estado de la misma**.

181. Frente a la adherencia al pavimento del vehículo No. 2, tipo camión de propiedad del demandante Edimer Cárdenas Suárez, es preciso señalar, que su apoderado no logró acreditar que esta se haya disminuido por la presencia de fisuras longitudinales, piel de cocodrilo, y rastros mínimos de humedad en la vía; pues, se reitera que, con las pruebas incorporadas se demostró que la misma se encontraba seca¹⁴⁸ y en buen estado¹⁴⁹, evidenciándose ello, en el siguiente plano general¹⁵⁰ del sector en que se produjo el accidente de tránsito:

¹³⁸ Con lo consignado en similar sentido en el Informe de Investigador de Campo – FPJ-11- de fecha 03 de diciembre de 2023, índice No. 00066, archivo 92, fl. 64 de SAMÁI.

¹³⁹ Minuto 43:39 a 45:10 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 15 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁴⁰ Minuto 1:49:05 a 1:49:26 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 16 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁴¹ Ver numerales a, b, c y d de la figura 2.3-2, visibles a folios 112-116 del Manual de Señalización Vial 2015.

¹⁴² Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia.

¹⁴³ Ver acápite de observaciones del Informe de Investigador de Campo – FPJ-11- de fecha 03 de diciembre de 2023, índice No. 00066, archivo 92, fl. 66 de SAMÁI.

¹⁴⁴ Minuto 1:11:20 a 1:11:32 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 15 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁴⁵ Aportadas con la contestación de la demanda presentado por el INVÍAS, índice No. 00014, 14 de 22.654 KB, fls. 366-451 de SAMÁI.

¹⁴⁶ Índice No. 00014, archivo 14 de 22.654 KB, fl. 396 de SAMÁI.

¹⁴⁷ Índice No. 00121, pdf. de 112 KB de SAMÁI.

¹⁴⁸ Ver numeral 7.7 del IPAT, índice No. 00066, archivo 92, fl. 12de SAMÁI.

¹⁴⁹ Ver: i) Informe ejecutivo FPJ-3 del 30 de octubre de 2021 (índice No. 00066, archivo 92, fls. 1-4 de SAMÁI); ii) IPAT (índice No. 00066, archivo 92, fls. 12-13 de SAMÁI); Dictamen pericial elaborado por el físico José Mauricio Díaz Fonseca (índice No. 00122, archivo 139 de SAMÁI).

¹⁵⁰ Índice No. 00014, archivo 14 de 22.654 KB, fl. 339 de SAMÁI.



Donde [1] corresponde a fisuras longitudinales, y [2] a conformación de piel de cocodrilo; presentes en el carril izquierdo vía Tunja-Barbosa, del tramo donde ocurrió el accidente.

182. Refiriendo al respecto la Ingeniera Myrian Rocío Murcia Fonseca¹⁵¹, lo siguiente:

"Bueno, pues lo que observamos en carril izquierdo son fisuras longitudinales en el centro tenemos igualmente conformación de pieles de cocodrilo, pues en el sentido de decir óptima no es que tengamos la vía al 100% porque no es una vía recientemente pavimentada, es una vía que en este tramo ya lleva sus años de servicio, reitero por eso las condiciones y daños que observamos de fatiga, pero que dada la severidad (...) no generan accidentes, porque démonos cuenta que (...) como ya me preguntaron y ya les indiqué es el único que se ha presentado en el punto.

Si estas condiciones que usted me menciona y que observamos en la fotografía fueran generadores de accidentes, pues tendríamos un volumen de siniestralidad vial identificado, que pues ya tendríamos el INVÍAS que decir, identifiquemos qué es lo que está pasando, si es por las características del pavimento.

(...)

Esa imagen preventiva es una imagen de una señalización de SP44 superficie deslizante, que está ubicada en el PR 21+543, está ubicada antes del sitio de que ocurrió la colisión, ¿por qué? porque en este sector se habían venido presentando accidentes producto de otro fenómeno en el pavimento y en una curva, está señalizado por esto.

(...) Preguntado: Las fisuras a la vista en el lugar, allá en la imagen en el lugar del accidente ¿generan una mayor superficie deslizante?, respondió: No señor (...) porque no tenemos pulimento, no tenemos exudación, no hacemos una superficie más lisa. Preguntado: La presencia de agua en fisuras, presencia de humedad como la que se observó (...) ¿afecta o no el carácter deslizante sobre el asfalto?, respondió: Como la que observamos no señor, porque le reitero (...) esa falta o esa disminución de adherencia por presencia de lluvia o superficie húmeda se genera cuando tenemos todo el carril o toda la calzada cubierta, o cuando tenemos encarcamientos, que si es lo que nos produce los efectos de hidroplaneo en donde el vehículo no puede maniobrar ante un frenado o ante un manejo de dirección por decirlo de alguna manera (...)” (Negrilla y subrayado propio).

183. Respecto al término fisura, a su efecto en el desempeño del pavimento, y, si en estas se deposita agua, puesta de presente la siguiente imagen¹⁵²:



¹⁵¹ Minuto 1:10:15 a 1:11:18; 1:12:42 a 1:13:08; 1:14:15 a 1:15:35 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 15 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁵² Índice No. 00014, archivo 14 de 22.654 KB, fl. 342 de SAMÁI.

184. La misma profesional refirió:

"La fisura es un tipo de daño del pavimento asfáltico que se presenta en lo que es la carpeta, ¿por qué se produce?, por diversos factores, como la repetición del paso de los ejes de los vehículos, por fatiga ya por tiempo de uso de la carpeta (...) Este tipo de daños evolucionan, inicialmente se presentan como fisuras longitudinales, fisuras transversales que se van uniendo provocando la malla e interconexión de las mismas, generando lo que conocemos como la piel de cocodrilo, que con el paso del tiempo (...) pueden ir aumentando su severidad y pasar de tipo de daño, de fisura, a otro tipo de daño, como descascaramiento, y posterior en la jerarquía de daño, a bache en su evolución.

Pero esto no ocurre en un mes, 2 meses, 1 año, esto va siendo progresivo en el tiempo y no le podría yo decir a usted en cuánto tiempo, porque eso depende del tráfico promedio diario. (...)

En este tipo de fisuras microscópicamente pueden quedar gotas de agua sí señor, que van saliendo exudando o van penetrando (...) En ese punto podemos estar hablando de un pulimento del pavimento o una pérdida de agregado grueso en donde se deposita el agua, pero no como un flujo laminar, sino pues (...) se coloca el agua y se dispersa más no que se encharque, es decir, no tenemos fenómeno de hidroplaneo doctor (...) Lo que observamos, como les decía en la fotografía en el tramo más oscuro es posiblemente agua, pero si ustedes se dan cuenta es una franja únicamente no está generalizado en el ancho de carril y hago en este momento hincapié (...) Si observamos es solo una franja mínima con respecto al ancho total de la calzada e incluso del carril, en donde les recuerdo que disponemos de un ancho de calzada de 7.8 M un ancho bastante adecuado para maniobrar en una vía de primer orden.¹⁵³(...)"

(Negrita y subrayado propio).

185. Corrobórandose así, que, si bien el asfalto del tramo vial donde ocurrió el accidente presentaba las referidas patologías, lo cierto es que, las mismas no eran de la magnitud que pretendía demostrar la parte demandante, pues, tal como lo señaló la Ingeniera Murcia Fonseca, aquellas reflejan una fatiga del pavimento por el tráfico vehicular y el tiempo de servicio, pero, no evolucionaron a “descascaramiento”, ni a bache; así como, tampoco albergaron una humedad o gotas de agua considerables, que pudieran disminuir la adherencia de los vehículos, pues, no se observó en ninguna imagen que la totalidad de un carril o la calzada completa estuvieran cubiertos de agua, o con presencia de encharcamientos.

186. Adicional a lo anterior, se reitera que aun con la presencia de dichas patologías, en un rango de 3 años, el accidente en el que se vio involucrado el demandante fue el único que se presentó en el PR 21+600 vía Tunja-Barbosa, sin quejas de la comunidad por el estado de la vía; siendo dable concluir, que la parte actora no logró probar su dicho al respecto.

187. Ahora bien, en lo que respecta a la ausencia de la defensa metálica a la cual la parte demandante pretendía igualmente atribuir la causa eficiente del daño, se acreditó que mediante Resolución No. 0001376 del 26 de mayo de 2014¹⁵⁴, el INVÍAS adoptó como norma técnica las “Especificaciones Generales de Construcción para Carreteras”¹⁵⁵, vigentes para la fecha del accidente. Dichas especificaciones, en su artículo 730-13¹⁵⁶, regulan aspectos técnicos de las defensas metálicas, tales como su composición, estructura y fijación, sin establecer criterios obligatorios sobre los puntos específicos de instalación, ni sobre el peso máximo que estas pueden soportar.

188. Quedando acreditado, además, que para la época de los hechos dicha defensa no estaba catalogada como elemento de contención vehicular, comoquiera que tal denominación se incluyó con posterioridad a la derogatoria de la Resolución No. 0001376 de 2014¹⁵⁷; mediante la modificación realizada en el año **2024**¹⁵⁸, entre otras, a la especificación general de construcción de carreteras contenida en el artículo 730 <Defensas Metálicas> de la Resolución No. 4561 del 29 de noviembre de 2022¹⁵⁹.

¹⁵³ Minuto 1:04:42 a 1:06:03 y 1:06:27 de la primera videograbación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 15 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁵⁴ *“Por la cual se actualizan las Especificaciones Generales de Construcción para Carreteras”*, índice No. 00135, archivo156 – carpeta ZIP de SAMÁI, pdf. de 259.362 KB “RESOLUCION 1376 ESPECIFICACIONES INVÍAS 2012.pdf”

¹⁵⁵ Elaboradas por la misma Entidad en el año 2012

¹⁵⁶ Índice No. 00135, archivo156 – carpeta ZIP de SAMÁI, pdf. de 1.263.729 KB “CAPITULO 7_1.pdf”, fls. 65-73.

¹⁵⁷ Mediante Resolución No. 20223040024785 del 06 de mayo de 2022. Disponible en:

<[https://sidn.ramajudicial.gov.co/SIDN/NORMATIVA/TEXTOS_COMPLETOS/8_RESOLUCIONES/RESOLUCIONES%202022/MT%20Resoluci%C3%B3n%2020223040024785%20de%202022%20\(Especificaciones%20Generales%20de%20Construcci%C3%B3n%20pa%20Carreteras\).pdf](https://sidn.ramajudicial.gov.co/SIDN/NORMATIVA/TEXTOS_COMPLETOS/8_RESOLUCIONES/RESOLUCIONES%202022/MT%20Resoluci%C3%B3n%2020223040024785%20de%202022%20(Especificaciones%20Generales%20de%20Construcci%C3%B3n%20pa%20Carreteras).pdf)>

¹⁵⁸ A través de la Resolución No. 6044 del 20 de diciembre de 2024. *“Por la cual se modifican tres (3) Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras como norma técnica para los proyectos de la red vial nacional y se dictan otras disposiciones”*.

¹⁵⁹ *“Por la cual se deroga la Resolución No. 1524 del 06 de mayo de 2022, y se adoptan las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras, como Norma Técnica para los proyectos de la Red Vial Nacional y se incluyen cuatro (4) artículos”*. Disponible en:

<<https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/resoluciones-circulares-otros/14478-resolucion-4561-de-29-de-noviembre-de-2022/file>>

189. Adicionalmente, la parte demandante no demostró que de haber estado instalada una defensa metálica en el sitio del accidente el vehículo No. 2, tipo camión, no habría caído al abismo; mientras que, el INVÍAS con el aporte de los antecedentes de 2 accidentes ocurridos en la misma vía¹⁶⁰, donde si se encontraba instalado dicho elemento, en tramos cercanos al PR 21+600, si acreditó, que la presencia del mismo no garantiza la contención de un vehículo de dimensiones similares a las del vehículo No. 2, tipo camión¹⁶¹.

190. Señalando respecto al accidente No. 1, que este ocurrió el día 13 de marzo de 2022 en la vía 6209 Barbosa -Tunja, en el PR16+0680, en el lado izquierdo de la vía, donde se presentó volcamiento en el que se vio involucrado un camión de placas SXU885, sin heridos, teniendo como hipótesis del accidente la No. 202 fallas en los frenos: “*camión que se desplaza sentido Tunja-Barbosa sobre la margen izquierda pierde el control al llegar a la curva y sufre volcamiento debido a fallas mecánicas en los frenos*”.

Imágenes del accidente No. 1.



191. Y, frente al segundo accidente, informó que ocurrió el 27 de mayo de 2023 en la vía 6209 Barbosa-Tunja, PR22+0050, al lado izquierdo de la vía, donde se presentó la salida de la vía de un vehículo articulado, sin heridos, teniendo como hipótesis del accidente la No. 139 impericia en el manejo: “*vehículo articulado que se desplaza sentido Barbosa-Tunja, al llegar a la curva pierde el control colisionando con la defensa metálica instalada sobre la margen izquierda y posteriormente salida de la vía*”.

Imágenes del accidente No. 2.



192. Reiterando en ambos casos¹⁶², que la función de la defensa metálica no es la contención de los vehículos, y que, aunque hubiese estado instalada la misma en el sitio del accidente, ésta no habría impedido la ocurrencia de la salida de la vía del vehículo No. 2, tipo camión.

193. En consecuencia, se concluye que el estado físico de la vía, así como su señalización horizontal y vertical, no constituyeron una causa eficiente del accidente o por lo menos no quedó acreditado en el proceso. Por el contrario, los elementos probatorios permiten inferir que el

¹⁶⁰ Índice No. 00014, archivo 14 de 22.654 KB, fls. 354-360 de SAMÁI.

¹⁶¹ Ver, además, minuto 1:02:28 a 1:03:21 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 16 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁶² Índice No. 00014, archivo 14 de 22.654 KB, fl. 360 de SAMÁI.

accidente obedeció a factores ajenos a la infraestructura vial, lo que excluye la responsabilidad del ente demandado por omisión en el deber de señalización o mantenimiento.

194. Por otra parte, **en cuanto a la omisión de socorro** que refiere el demandante se presentó en su caso por parte de la Policía Nacional, es pertinente señalar que, de conformidad con lo previsto en la Ley 769 de 2002¹⁶³, en efecto, dicha Institución a través de la Dirección de Tránsito y Transporte es catalogada como una autoridad de tránsito¹⁶⁴, cuyas facultades por mandato legal se ejercen como una competencia a prevención¹⁶⁵, estando determinados a partir del artículo 143 y s.s. de la normativa *ibidem*, los procedimientos a cargo de los agentes que acuden al lugar en que se presenta un accidente de tránsito, que para el caso objeto de estudio se circunscriben al levantamiento del informe descriptivo con los pormenores del suceso¹⁶⁶, como en efecto se procedió¹⁶⁷.

195. Ahora bien, de acuerdo con el capítulo II del Manual de Diligenciamiento del Informe Policial de Accidente de Tránsito, adoptado mediante la Resolución No. 0011268 del 06 de diciembre de 2012¹⁶⁸, se estableció el procedimiento a seguir por la autoridad de tránsito ante un accidente¹⁶⁹.

196. Quedando acreditado, entonces, que ante un accidente de tránsito la Policía Nacional, a través de su Dirección de Tránsito y Transporte, tiene la función de asegurar la escena; brindar, en la medida de lo posible, los primeros auxilios a través de un profesional de la salud o persona con conocimiento al respecto que se encuentre presente, en todo caso, realizando por su parte, la identificación de los heridos y su estado actual para establecer la prioridad de atención; **coordinar la llegada de ayuda especializada**, documentar los hechos mediante el Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT), y en caso de hechos que puedan constituir infracción penal, asumir las atribuciones y deberes de policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal¹⁷⁰.

197. De igual forma, de acuerdo con el IPAT, y con lo declarado por el Subintendente Jesús Espitia Roa, se estableció que el día del accidente, dicho funcionario se encontraba patrullando en el peaje de Arcabuco en compañía del PT. Leonardo Loaiza Salamanca, cuando fueron informados del accidente de tránsito, por lo cual, se dirigieron al sitio para conocer de primera mano los pormenores del accidente¹⁷¹, arribando aproximadamente entre las 06:00 y 06:20hrs¹⁷².

198. Respecto a las personas involucradas en el accidente, se acreditó, que los ocupantes del vehículo No. 1, marca NISSAN, conductor y acompañante, no presentaban lesiones que se considerara que pudieran atentar contra su vida; no obstante, los funcionarios de la Policía establecieron de inmediato contacto telefónico con el municipio de Moniquirá, Bomberos y Defensa Civil¹⁷³, para obtener apoyo, pues, les manifestaron que una persona había salido del vehículo No. 2, tipo camión, que hasta ese momento era desconocido por ellos, hacia el abismo¹⁷⁴.

¹⁶³ Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por la Ley 1383 de 2010.

¹⁶⁴ Artículo 3o. *ibidem*

¹⁶⁵ Parágrafo 4º, del artículo 3o. *ibidem*

¹⁶⁶ Artículo 149 *ibidem*

¹⁶⁷ Índice No. 00066, archivo 92, fls. 12-16 de SAMÁI.

¹⁶⁸ "Por la cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), SU Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones"

¹⁶⁹ "1. Realice acciones ágiles y precisas que permitan salvar vidas, evitar mayores daños sobre las personas, los bienes y normalizar el tránsito.

Infórmese sobre la magnitud del accidente para así precisar que implementos o ayudas se requiere para atender el caso (bomberos, médicos, ambulancia, grúa)

(...)

6. Una rápida evaluación de los heridos permite determinar cuáles requieren traslado inmediato a un centro de asistencia médica. **Utilice los medios de comunicación disponibles para solicitar la ayuda necesaria, si no los tiene ordene su traslado en vehículos (públicos y/o particulares) que circulen o se encuentren en el sitio, siempre y cuando las condiciones de salud de las víctimas así lo permitan procurando que algún interesado o uno de sus compañeros lo acompañe.**

(...)

9. **Organice las actividades a ejecutar de tal forma que cada una de las personas asignadas para el conocimiento del caso desempeñe las funciones coordinadamente, de acuerdo con las circunstancias, sin afectar el lugar de los hechos y la toma de evidencias materia de prueba (...)"** (Negrilla y subrayado propios)

¹⁷⁰ Artículo 148 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por la Ley 1383 de 2010.

¹⁷¹ Minuto 16:21 a 16:55 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁷² Ver fecha y hora de levantamiento consignada en el IPAT, índice No. 00066, archivo 92, fl. 12 de SAMÁI, y minuto 21:07 a 21:11 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁷³ Ver IPAT y minuto 43:46 a 44:18 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁷⁴ Minuto 17:01 a 17:43 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

199. Quedando acreditado, además, que entre las Entidades contactadas se estableció que ni el municipio de Arcabuco, ni el municipio de Moniquirá contaban con los medios técnicos necesarios, ni el equipo de rescate para poder descender en soga al lugar donde se encontraba el aquí demandante Edimer Cárdenas Suárez¹⁷⁵, razón por la cual, se solicitó apoyo al Cuerpo de Bomberos de Tunja. Precisando que las condiciones del lugar no permitieron la verificación temprana de los datos, estado de salud y condición actual del mismo¹⁷⁶.

200. Declaró igualmente bajo la gravedad de juramento el Subintendente Espitia, que una vez llegaron las ambulancias, comenzaron a elaborar el informe del accidente, a fijarlo topográfica y fotográficamente, y luego, se desplazó al hospital de Arcabuco para la realización de la prueba de embriaguez al conductor del vehículo No. 1, marca NISSAN, la cual tuvo resultado negativo¹⁷⁷.

201. Y, respecto al demandante Edimer Cárdenas Suárez, refirió que la labor adelantada para su rescate fue muy “tediosa”, al punto que los equipos de rescate estuvieron incluso hasta las 02:03 p.m. aproximadamente, pero fue la comunidad, la que a la fuerza y por una vía adyacente, un camino de herradura, logró ingresar al lugar en el que aquel se encontraba, y procedió a su extracción a la vía, donde fue recibido por una ambulancia que lo transportó del municipio de Arcabuco al municipio de Tunja¹⁷⁸.

202. Corroborado lo anterior, en entrevista realizada al demandante Edimer Cárdenas Suárez, donde informó que al reaccionar después del accidente vio a un miembro de la Cruz Roja el cual lo indagó respecto a si habían más ocupantes en el vehículo en el que se desplazaba, lo revisó, se retiró, y aproximadamente una hora después regresó con personal de apoyo, le colocaron un cuello ortopédico y lo subieron a una camilla para comenzar la labor de ascenso a la vía; actividad que refirió iniciaron aproximadamente a las 11 de la mañana, con un ascenso de apenas 20 metros para las 3 de la tarde; situación ante la cual, la comunidad se desesperó, y a la fuerza 8 personas por él conocidas lo arrebataron del personal de socorro, y aproximadamente a las 6 de la tarde lo trajeron a la vía, de donde fue remitido al Hospital San Rafael¹⁷⁹.

203. Así las cosas, es claro que no se puede hablar de una omisión de socorro por parte de la Policía Nacional, al estar demostrado que dicha Institución desplegó las actividades que tenía a su cargo, dentro del ámbito de sus competencias, realizando, entre otras actividades, el contacto y coordinación de los organismos especializados necesarios para adelantar las labores de rescate del demandante Edimer Cárdenas Suárez, pues, tal como se demostró con su dicho, y el de los testigos Jaime Humberto Suárez López¹⁸⁰ y Agustín Hernández Jiménez¹⁸¹, el día del accidente hubo presencia de personal de la Cruz Roja, Bomberos y Defensa Civil.

204. Actividades estas, que demuestran una adecuada implementación de las políticas establecidas en materia de seguridad vial, las cuales, por mandato legal, deben ser formuladas y adoptadas por parte del Ministerio de Transporte¹⁸².

205. Adicionalmente, el tiempo que tomaron las labores adelantadas para el rescate del señor Edimer Cárdenas Suárez, no es óbice para afirmar que se omitió una adecuada prestación de soporte y auxilio, pues, debe tenerse en cuenta, entre otros aspectos, que el lugar donde se encontraba el demandante correspondía a una zona de difícil acceso, que se requirió apoyo de un cuerpo de bomberos de un municipio diferente a aquel en el que ocurrió el accidente, que se presentaron discrepancias con miembros de la comunidad allegados al mismo, quienes por la fuerza, de forma voluntaria y asumiendo el riesgo correspondiente, lo arrebataron de los organismos de socorro, y lo llevaron por un camino alterno, por el cual, después de aproximadamente 3 horas lograron extraerlo a la superficie de la vía.

206. Sin dejar de lado, en todo caso, que dichas actuaciones requeridas para el rescate del demandante, se reitera, quedó demostrado que no están a cargo de la parte demandada Policía Nacional.

¹⁷⁵ Minuto 40:48 a 41:49 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁷⁶ Minuto 17:45 a 18:01 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁷⁷ Minuto 18:04 a 18:47 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁷⁸ Minuto 38:08 a 39:00 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 14 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁷⁹ Índice No. 00066, archivo 92, fl. 60 de SAMÁI.

¹⁸⁰ Minuto 13:04 a 20:48 de la primera videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 13 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁸¹ Minuto 04:38 a 06:10 y 06:15 a 10:12 de la segunda videogramación de la continuación de la audiencia de pruebas realizada el día 13 de mayo de 2025, cuyo link obra en el acta respectiva que se encuentra en el índice No. 00142, archivo 166, fl. 31 de SAMÁI.

¹⁸² Ver artículos 1, 2, y 13 del Decreto 087 de 2011, y parágrafo 1, del artículo 4 de la Ley 769 de 2002.

207. Adicionalmente, no sobra referir, que la parte demandante no acreditó que inicialmente se hubiese llevado al lugar del accidente una Unidad Móvil de Criminalística, y no, un grupo para el rescate del demandante Edimer Cárdenas Suárez, ni tampoco, que el tiempo que tardo dicha actividad haya influido de forma alguna, en el supuesto deterioro de sus condiciones psicológicas y de salud.

208. En consecuencia, este despacho concluye que la conducta desplegada por el señor Álvaro Morris Romero, consistente en la invasión del carril contrario, constituye la **causa eficiente y determinante** del accidente de tránsito ocurrido el 30 de octubre de 2021. No se acredító que la ausencia de baranda metálica, la señalización, el estado de conservación de la vía, ni la supuesta falta de precaución del conductor del camión ante la presencia de neblina, hayan contribuido causalmente al insuceso. La maniobra ejecutada por el señor Morris Romero fue imprudente y contraria a la normativa vial vigente, y puede afirmarse con certeza que, de no haberse producido dicha conducta, el accidente no habría tenido lugar. Asimismo, no se demostró la omisión de socorro, ni la falta de implementación de políticas en materia de seguridad vial, alegadas por la parte demandante en contra de la Nación – Policía Nacional.

209. En consecuencia, no se acredító la existencia de una falla en el servicio atribuible a las entidades demandadas. Por lo tanto, se negarán las pretensiones formuladas en la demanda.

EXCEPCIONES

210. En lo que respecta a las excepciones de fondo propuestas, cuya resolución fue anunciada en la audiencia inicial celebrada el 3 de diciembre de 2024¹⁸³, se tiene que, en relación con la Nación – Ministerio de Transporte y el Municipio de Moniquirá, se configura la excepción de “falta de legitimación en la causa por pasiva”. Ello, por cuanto se encuentra debidamente acreditado que la conservación, mantenimiento y señalización de la vía nacional de primer orden Barbosa-Tunja, lugar en el que ocurrió el accidente, corresponde al Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, entidad que ejecuta dichas funciones mediante la celebración de contratos de obra pública, consultoría en administración vial y mantenimiento rutinario¹⁸⁴.

211. Situación distinta ocurre respecto de la misma excepción propuesta por el Ministerio de Defensa – Policía Nacional, toda vez que se acredító que dicha entidad tiene a su cargo la ejecución de actividades de coordinación para la atención y socorro de las víctimas involucradas en accidentes de tránsito, lo que legitima su vinculación al proceso. No obstante, dentro del marco de sus competencias, no se demostró que tales funciones hubiesen sido incumplidas.

212. En lo relacionado con la excepción denominada “culpa exclusiva de la víctima o de un tercero” propuesta por la Nación – Ministerio de Transporte, este despacho también declarará su prosperidad, en razón a que se logró demostrar que la causa eficiente del accidente de tránsito correspondió a la invasión de carril contrario por parte del tercero Álvaro Morris Romero.

213. Respecto a las excepciones denominadas “inexistencia de falla del servicio del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS”, e “inexistencia de nexo de causalidad entre el daño alegado y la presunta omisión del INVÍAS”, propuestas por el INVÍAS, se declarará igualmente su prosperidad, por cuanto, como se analizó en párrafos anteriores, no se acredító que el Instituto incurriera en una falla en el servicio que haya tenido incidencia causal respecto a la ocurrencia del accidente y en la probabilidad que el hecho dañoso no hubiese producido las consecuencias que finalmente se presentaron.

214. Finalmente, en cuanto a las excepciones propuestas por los llamados en garantía Ingeniería de Vías S.A.S., Compañía Aseguradora de Fianzas S.A. – Seguros Confianza S.A., Consorcio Regiocentral y Compañía Mundial de Seguros S.A., el Despacho se abstendrá de emitir pronunciamiento ante la improsperidad de las pretensiones de la demanda, comoquiera que, no se impuso ninguna condena a cargo del INVÍAS.

COSTAS

215. De conformidad con el numeral 8º del artículo 365 del C. G. del P., que establece “Sólo habrá lugar a costas cuando en el expediente aparezcan que se causaron y en la medida de su comprobación”, el despacho se abstendrá de realizar condena alguna en esta instancia en la medida en que no aparecen comprobadas. Se precisa en este punto, que esta instancia no desconoce el pronunciamiento del Consejo de Estado de fecha 7 de abril de 2016, en el que se acoge el criterio objetivo respecto a la causación de las costas, no obstante, como quiera que no

¹⁸³ Índice No. 00066, archivo 72 SAMAI.

¹⁸⁴ Índice No. 00088, archivo 101 de SAMÁI.

se trata de un pronunciamiento unificado de la Sección Segunda, el despacho continuará aplicando la tesis de la Subsección “B” de esa Corporación que indica: “...la Ley 1437 de 2011 no impone la condena de manera automática frente a aquél que resulte vencido en el litigio, pues debe entenderse que ella es el resultado de observar una serie de factores tales como la temeridad, la mala fe y la existencia de pruebas en el proceso sobre la causación de gastos y costas en el curso de la actuación, en donde el Juez pondrá tales circunstancias y se pronuncia sobre la procedencia de imposición con una decisión sustentada”¹⁸⁵.

IV. DECISIÓN.

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Noveno Administrativo Oral del Circuito de Tunja, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley.

RESUELVE

PRIMERO: DECLARAR probada la excepción de “FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA”, propuesta por LA NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE y el MUNICIPIO DE MONIQUIRÁ, conforme a lo expuesto en la parte motiva.

SEGUNDO: DECLARAR probada la excepción de “CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA O UN TERCERO”, propuesta por LA NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE, conforme a lo expuesto en la parte motiva.

TERCERO: DECLARAR no probada la excepción de “FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA”, propuesta por el MINISTERIO DE DEFENSA – POLICÍA NACIONAL, conforme a lo expuesto en la parte motiva.

CUARTO: DECLARAR probadas las excepciones de “INEXISTENCIA DE FALLA DEL SERVICIO DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS”, e “INEXISTENCIA DE NEXO DE CAUSALIDAD ENTRE EL DAÑO ALEGADO Y LA PRESUNTA OMISIÓN DEL INVÍAS”, propuestas por el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS, conforme a lo expuesto en la parte motiva.

QUINTO: NEGAR las pretensiones de la demanda, conforme a lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

SEXTO: Sin condena en costas.

SÉPTIMO: Cumplido lo anterior, archívese el expediente dejando las constancias a que haya lugar.

CÓPIESE, NOTIFIQUESE Y CÚMPLASE.

(Firmado electrónicamente en SAMÁI)

ROSA MILENA ROBLES ESPINOSA

JUEZA

Sentencia Reparación Directa No. 2023-00098

SE RECUERDA a las partes dentro del medio de control de la referencia, los canales de atención virtuales dispuestos por este Despacho, en atención a lo regulado por el Consejo Superior de la Judicatura y Consejo Seccional de Boyacá y Casanare, en cumplimiento a lo dispuesto en los artículos 9 a 14 de la Ley 2080 de 2021, los cuales son los siguientes:

1. Para el reparto demandas: ofrepjadmintun@cendoj.ramajudicial.gov.co
2. Correo Institucional del Juzgado Noveno Administrativo del Circuito de Tunja: j09admintun@cendoj.ramajudicial.gov.co en donde solo se recibirán las solicitudes de agendamiento de citas para ser atendidos personalmente en el despacho judicial.
3. Atención virtual por el micrositio web del Despacho, a través de la herramienta Microsoft Teams en el horario de 08:00 a.m. a 09:00 a.m.
4. **Para la recepción de memoriales procesos ordinarios: ventanilla única de SAMÁI (a partir del 16 de septiembre de 2022, fue inhabilitado el correo de correspondencia para procesos ordinarios)**

En la actualidad, el trámite del presente proceso se surte únicamente por el aplicativo web del Consejo de Estado «SAMÁI», por lo que para acceder al expediente digital deberá dirigirse al link <https://samairj.consejodeestado.gov.co> sitio en el que debe ingresar el número de radicado de 23 dígitos correspondiente y elegir la opción Juzgados Administrativos de Tunja.

¹⁸⁵ Consejo de Estado. Expediente 47001233300020120001301 (1755-2013) C.P. Dra. Sandra Lisset Ibarra Vélez.

Medio de Control de Reparación Directa No. 150013333009**20230009800**

Demandantes: EDIMER CÁRDENAS SUÁREZ Y OTROS

Demandados: NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS

Por otra parte, en cumplimiento del Acuerdo PCSJA23-12068 del 16 de mayo de 2023, se informa que el medio dispuesto para la radicación de demandas, memoriales, solicitud de acceso virtual a los expedientes, solicitudes de citas, copias entre otros, es la Ventanilla de atención virtual, a la que podrá ingresar a través del siguiente enlace: <https://relatoria.consejodeestado.gov.co:8087/>

En el link que se relaciona a continuación se explica el paso a paso para radicar los memoriales por la ventanilla virtual SAMÁI, aclarando que, la Corporación a la que se debe dirigir es “Juzgados Administrativos de Tunja”: <https://nam02.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.youtube.com%2Fwatch%3Fv%3DitW8td-6hMA&data=05%7C01%7Ci09admintun%40cendoj.ramajudicial.gov.co%7C750cbf9dfeac469eea3508db44ef47f5%7C622cba9880f841f38df58eb99901598b%7C0%7C0%7C638179566781369468%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWljoimC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJBtil6Ik1haWwiLCJXVCi6Mn0%3D%7C3000%7C%7C&sdata=WnfD9s4sYdel5Y1%2Fzh%2F56JUEWxKWI251ZPOKDEDpsk%3D&reserved=0>

Únicamente son permitidos los siguientes formatos de archivo: .pdf, .docx, .doc y .xlsx. Además, el tamaño máximo por cada archivo es de 20 MB. En caso de que el mismo supere esta medida, éste deberá ser dividido y enviado en varios archivos —realizándose una denominación clara que permita identificar con certeza el documento—. No se acepta el envío de links a plataformas externas de almacenamiento en la nube para la posterior descarga de los documentos que se desean remitir, ya que las mismas no garantizan la integridad de la información, en los términos del artículo 9 de la Ley 527 de 1999.

Para conocimiento de las partes, de los profesionales del derecho que actúan como apoderados judiciales y de los demás intervinientes, se informa que el Ingeniero MIGUEL GUTIÉRREZ es quien presta apoyo a los Juzgados Administrativos del Circuito Judicial de Tunja, y en caso que lo requieran, es el profesional que puede brindarles orientación para el cargue adecuado de documentos al expediente electrónico de SAMÁI; para lo cual, pueden encontrarlo en el Centro de Servicios de los Juzgados Administrativos de Tunja, ubicado en la CALLE 32 No. 1a – 15, PISO 5, TORRE COMERCIAL Y DE NEGOCIOS GARDEN TOWER del municipio de Tunja, de lunes a viernes, en el horario de 8:00 a.m. a 12:00 m., y de 01:00 p.m. a 5:00 p.m.

Para acceder y visualizar todas las actuaciones de los expedientes en la plataforma SAMÁI, los interesados deben radicar a través de la VENTANILLA VIRTUAL de dicha plataforma la solicitud respectiva en formato PDF, indicando nombres completos, número de cédula, número de tarjeta profesional, número de celular, y correo electrónico en donde reciben notificaciones judiciales; adjuntando, además, copia de la cédula de ciudadanía y de la tarjeta profesional; una vez hecho lo anterior, se procederá a resolver la respectiva solicitud de acceso al expediente.