Rama Judicial
República de Colombia

JUZGADO SÉPTIMO ADMINISTRATIVO DE ORALIDAD DEL CIRCUITO DE IBAGUÉ – DISTRITO JUDICIAL DEL TOLIMA

Ibagué, dieciocho (18) de agosto de dos mil veintitrés (2023)

Clase de Proceso:	**Reparación Directa**
Demandantes:	**FABIÁN ANDRÉS ROJAS ROMERO Y OTROS**
Demandados:	**DEPARTAMENTO DEL TOLIMA Y OTROS**
Radicación:	**No. 73001-33-33-007-2014-00026-00**
Asunto:	**Accidente de tránsito por desprendimiento de la banca de vía**

Como toda la actuación de la referencia se ha surtido conforme a las reglas adjetivas que le son propias, sin que se observe causal alguna que invalide lo actuado, es procedente proferir decisión de mérito, para lo cual, la **Juez Séptima Administrativa de Oralidad del Circuito de Ibagué / Distrito Judicial del Tolima**, en ejercicio legal de la Función Pública de Administrar Justicia que le es propia, y con observancia plena al derecho aplicable, dicta la presente.

S E N T E N C I A

I.- COMPETENCIA

Tal y como se expuso en el auto admisorio de la demanda, este Despacho es competente para conocer y decidir el presente asunto, conforme a lo dispuesto en el numeral 6º de los artículos 155 y 156 de la Ley 1437 de 2011.

II.- A N T E C E D E N T E S

DE LA DEMANDA:

A través de apoderado judicial, los señores **JENNY ALEXANDRA SANTOFIMIO ZUELTA, JOAN SEBASTIAN DAZA JIMENEZ, DAVID ALEJANDRO DAZA SANTOFIMIO, MARIELA QUEVEDO, IRMA JICELA JIMENEZ, MONICA DEL PILAR ROMERO, FABIO JAIME ROJAS GARCIA, FABIAN ANDRES ROJAS ROMERO, CARLOS ERNESTO ROJAS GARCIA, JONATHAN ROJAS TOVAR, MARÍA DIVA PEÑA, MARITZA LOSADA PEÑA, SONIA LOSADA PEÑA, SANDRA LOSADA PEÑA, LUZ ADRIANA LOSADA, ANA MARIA CASTRO CUELLAR, VIELA BONILLA DE CUELLAR, REGULO CASTRO PERDOMO, JAIME FRANCISCO ROJAS RIVERA, JUANA MARIA ROJAS STERLING,** han promovido el medio de control con pretensión de reparación directa en contra de la **NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE Y MINISTERIO DE DEFENSA – POLICIA NACIONAL, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, DEPARTAMENTO DEL TOLIMA, MUNICIPIO DE IBAGUÉ Y EXPRESO LA ORTEGUNA,** con el fin de obtener el reconocimiento de las siguientes

2.1 <u>DECLARACIONES Y CONDENAS</u>:

2.1.1. Se declare responsables administrativa y patrimonialmente a las entidades demandadas por los perjuicios materiales, daño a la salud, daño a la vida de relación y morales causados a la parte actora, como consecuencia del accidente de tránsito acaecido el día 19 de noviembre de 2011 en la vía que conduce de Ibagué al Nevado del Tolima, por la omisión en el mantenimiento, conservación y señalización en la vía, así como por la falta de controles y restricción del tránsito vehicular.

2.1.2. Que, como consecuencia de la anterior declaración, se ordene a los demandados a pagar los perjuicios por concepto de daños materiales, daños morales, daño a la salud y daño a la vida de relación ocasionados a los demandantes, por el accidente de tránsito.

2.1.3. Que se ordene a las entidades demandadas dar cumplimiento a la sentencia en los términos del artículo 192 del C.P.A. y de lo C.A.

2.1.4. Que se condene a las entidades demandadas a pagar las costas y agencias en derecho.

2.2 Como **<u>HECHOS</u>** para fundamentar sus pretensiones expuso los que a continuación se sintetizan:

2.2.1. El día 19 de noviembre de 2011, el personal de la Universidad Surcolombiana y sus familiares contrataron los servicios de transporte de vehículo de la Empresa Expreso la Orteguna "chiva rumbera" para desplazarse hacia un sitio denominado "el Rancho" para conocer el Nevado del Tolima, iniciando el desplazamiento a eso de las 2:00 PM; debido a que el conductor debía regresar a la vereda Juntas un grupo de personas decidió regresar con él; a eso de las 5:30 PM, el conductor regresa por el grupo de personas que se habían quedado en el sitio "el Rancho" y de vuelta de dicho sitio al Hotel Iguaima, al esquivar el vehículo una piedra que había sobre la carretera y en el momento que cruzaba muy cerca de la banca, esta se desmoronó, cayendo el vehículo y sus ocupantes al abismo. (Hechos 4.3, 4.4 y 4.6 de la demanda)

2.2.2. Debido a lo anterior, el vehículo rodó aproximadamente 220 metros por el abismo, accidente en donde murieron Julio Hernán Zambrano, Magda Rocío Losada Peña, Marisol Cuellar Bonilla, Laura Sofía Castro Cuellar, Jairo Daza Quevedo, David Santiago Daza Santofimio, Claudia Jimena Sterling Andrade y su nasciturus, y Claudia Cecilia Monje Gómez, y resultaron gravemente lesionados los menores Fabián Andrés Rojas Romero y Jonathan Rojas Tovar, la señora María Diva Peña, Jaime Francisco Rojas Rivera y la menor Juana María Rojas Sterling. (Hecho 4.7 de la demanda)

III.- <u>TRÁMITE PROCESAL</u>

La demanda fue presentada el día 7 de febrero de 2014[1], inadmitida el de 21 de febrero de 2014[2] y finalmente admitida el 14 de marzo siguiente[3]; posteriormente, mediante auto del 30 de abril de 2014[4] se repuso el auto admisorio debido a errores al enunciar las personas que integraban la parte demandante y la no inclusión de la empresa Expreso La Orteguna como demandada[5]; surtidas las notificaciones a las demandadas, se aprecia que estas se pronunciaron dentro del término concedido para el efecto.

[1] Folio 3 del archivo "01CuadernoPrincipal" de la carpeta del mismo nombre del expediente digital.
[2] Folios 228 a 235 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital.
[3] Folios 250 a 251 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital.
[4] Folios 255 a 256 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital.
[5] Folios 111 a 112 del Archivo "001CuadernoPrincipal" de la carpeta del mismo nombre del expediente digital.

Mediante auto del 19 de diciembre de 2014, se admitió la solicitud de llamamiento en garantía[6] propuesta por la empresa La Orteguna en contra de la aseguradora LA EQUIDAD SEGUROS O.C., a quien se corrió el termino para su intervención.

En auto de 15 de abril de 2016 se adicionó el auto admisorio de la demanda y se vinculó a los señores SULMA LILIANA LEMUS RODRIGUEZ y HOLLMAN LEONARDO DIAZ CASTILLO; posteriormente, a través de providencia del 22 de julio de 2016 se desvinculó al señor HOLLMAN LEONARDO DIAZ CASTILLO debido a su fallecimiento e imposibilidad de llevar a cabo su notificación.

3.1 CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

3.1.1. MUNICIPIO DE IBAGUÉ[7]

Por medio de su apoderado, se opuso a las pretensiones de la demanda por cuanto el siniestro ocurrió por imprudencia del conductor del vehículo, quien no debió cruzar por la vía en la forma que lo intentó, pues lo sucedido con la piedra que había caído en la vía le advertía del inminente peligro al que se exponía él y sus pasajeros, por lo que en el caso se configuran los medios exceptivos de hecho exclusivo de un tercero y fuerza mayor o caso fortuito.

Finalmente, y para enervar las pretensiones, propuso las siguientes excepciones de mérito:

Fuerza mayor o caso fortuito
Menciona en su escrito que los hechos ocurridos fueron ajenos al Municipio de Ibagué, pues lo que ocurrió fue un suceso natural constitutivo de fuerza mayor o caso fortuito, con características de ser imprevisible e irresistible.

El hecho exclusivo de un tercero
Expone que el siniestro ocurrió por la imprudencia del conductor del vehículo, quien no debió cruzar por la vía. El daño se originó por los hechos desarrollados irresponsablemente por el tercero, lo cual configura un eximente de responsabilidad del Municipio.

3.1.2. DEPARTAMENTO DEL TOLIMA[8]

La apoderada del Departamento del Tolima se opone a las pretensiones, por cuanto de los documentos aportados no se prueba la afectación de los perjuicios solicitados; así mismo, indica que la demanda adolece de prueba en cuanto al daño emergente, lucro cesante y el daño moral, lo cual debe estar debidamente probado para ser reconocido.

Manifiesta que no basta el hecho fortuito como lo es una piedra en el sitio del accidente, para considerar que el estado es responsable de todos los accidentes que bajo dicha circunstancia puedan tener ocurrencia en la vía y, propone como excepciones:

Inexistencia del nexo causal
Señala que se desconoce el nexo causal entre el daño y la acción u omisión del Departamento, pues aun existiendo el daño, este no habría sido causado por la acción u omisión del ente territorial demandado, desvirtuándose en consecuencia el nexo causal.

Consideraciones relativas a la inexistencia de título jurídico de imputación
La apoderada indica que, ni en el expediente, ni en los hechos narrados existen indicios de los cuales se pueda colegir responsabilidad, es decir, no se advierte omisión concreta de un deber frente a un razonable requerimiento.

Eximentes de responsabilidad del Departamento del Tolima

[6] Folios 14 a 15 del Archivo "01Cuaderno03LlamamientoGarantia" de la carpeta "06Cuaderno03LlamamientoGarantia" del expediente digital.
[7] Folios 345 a 356 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital.
[8] Folios 430 a 450 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital.

Menciona que las eximentes de responsabilidad – fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima, constituyen diversos eventos que dan lugar a que se devenga imposible imputar la responsabilidad por los daños que dan lugar al litigio.

Hecho exclusivo y determinante de un tercero
Refiere la apoderada que el conductor del vehículo contratado conocía la vía al punto de haber transitado por la misma tres veces antes del fatídico suceso; que él sabía las condiciones de la vía y su estado y, aun así, quebrantó las reglas de la pericia al momento de ejercer una actividad riesgosa como es la conducción de un vehículo, decidiendo transitar.

Afirma que, resulta evidente la culpa exclusiva de un tercero, debido a la imprudencia exclusiva del conductor quien nunca debió esquivar la piedra y mucho menos el talud, y que fue él quien tomó la determinación de arriesgar la vida de los pasajeros que se encontraba transportando.

Eximente de responsabilidad fuerza mayor que exonera al departamento del Tolima de cualquier tipo de responsabilidad
Señala la apoderada que el hecho que nos ocupa cuenta con varios ingredientes, por un lado, la imprudencia e impericia del conductor, pero por otro y atendiendo al informe policial de accidentes de tránsito, se *"realiza maniobra evasiva por efecto de obstáculo sobre la vía por erosión natural presente en al barranco lateral de la vía"*, por lo que resulta probado una eximente de fuerza mayor, toda vez que proviene de la naturaleza debido a la erosión natural que se describe en el informe de policía.

Inexistencia de causalidad
Respecto del Departamento del Tolima, no se presentó desde ningún punto de vista negligencia o imprudencia, lo que da como causa real del daño, la imprudencia del conductor y la fuerza mayor por causas de la naturaleza.

Cobro de lo no debido
Argumenta la apoderada que los accionantes pretenden una suma de dinero a la cual no tienen derecho, y que la responsabilidad sería de la empresa La Orteguna y del conductor que esta puso a disposición de los turistas. Adicionalmente, que no existe prueba sobre la existencia de perjuicios materiales que justifique lo pretendido.

3.1.3. MINISTERIO DE DEFENSA – POLICIA NACIONAL[9]

El apoderado de la demandada señala que se trata de una culpa exclusiva de las víctimas, la que dio lugar a la ocurrencia de los daños reclamados, pues deciden contratar un bus escalera y aun siendo advertidos del peligro de la vía por la administradora del hotel, se aventuraron y se obtuvo el desenlace ya conocido.

Refiere que debe analizarse el actuar del conductor del bus y la responsabilidad de la empresa a la que pertenecía el automotor, pues los anexos investigativos dan cuenta que el conductor del bus era un asiduo contraventor de las normas de tránsito y, aun así, la empresa no lo separó de sus operaciones de transporte.

Por último, aduce que el desprendimiento de una roca es imprevisible, por lo que se ubica también en la tesis de fuerza mayor o caso fortuito.

3.1.4. EXPRESO LA ORTEGUNA[10]

El apoderado se opone a las pretensiones, y propone las siguientes excepciones:

Culpa exclusiva de la victima

[9] Folios 113 a 121 del Archivo "01CuadernoPrincipal03" de la carpeta "03CuadernoPrincipal03" del expediente digital.
[10] Folios 170 a 188 del Archivo "01CuadernoPrincipal03" de la carpeta "03CuadernoPrincipal03" del expediente digital.

Aduce que los demandantes decidieron asumir su propio riesgo al abordar un vehículo de servicio público que no contaba con las condiciones de seguridad mínimas para prestar el servicio contratado por las víctimas. Además, estos tenían la capacidad de poder valorar los riesgos y debieron haberse abstenido de abordar el rodante, previo a la presencia del peligro que según el apoderado demandante existía al momento del accidente.

Fuerza mayor
Menciona que el acontecimiento sucedido tuvo sustento en un acaecimiento externo a la actividad trasportadora, la cual no pudo ser evitada de otra manera, constituyendo causa de fuerza mayor en la irresistibilidad al no poderse evitar los hechos producidos por la naturaleza, sin ser atribuibles a fallas humanas o propias de la actividad transportadora.

Exceso en la cuantía del daño material y moral
Refiere que existe una inflación en detrimento de la lealtad procesal y probatoria exigida a las partes, puesto que los perjudicados no presentaban ningún ingreso en los términos de la reclamación.

Enriquecimiento sin causa
Manifiesta que la parte demandante pretende un enriquecimiento sin causa, en forma ya culposa o dolosa como se probará en el curso del proceso.

Inexistencia de la relación de causalidad entre la culpa y el daño
Señala que en el presente caso se rompió el vínculo o nexo causal por circunstancia ajena a la actividad del conductor, es decir, una causal de fuerza mayor, cuyo resultado genera un eximente de responsabilidad.

3.1.5. MINISTERIO DE TRANSPORTE[11]

La apoderada de la demandada se opone a las pretensiones de la demanda por carecer de fundamentos de hecho y de derecho que las sustente, y propone como excepciones:

Falta de legitimación en la causa por pasiva
Menciona que la vía en donde ocurrió el accidente es de carácter Departamental, razón por la cual el Departamento del Tolima es el encargado de satisfacer las pretensiones de los demandantes.

Agrega que, de las pruebas allegadas y conforme a lo preceptuado en la Ley 105 de 1993 y el Decreto 1735 de 2001, corresponde al Departamento del Tolima la conservación, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura a su cargo.

3.1.6. INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS[12]

La apoderada de la demandada se opone a las pretensiones formuladas por cuanto la parte actora no logra demostrar la conducta arbitraria e injusta que se endilga a la administración, por lo que ante la falta de prueba se impone concluir que no hay posibilidad de imputar responsabilidad al Ministerio de Transporte, y propone como excepciones:

Falta de legitimación en la causa por pasiva
Refiere que no existe una relación de causalidad adecuada entre la omisión de las funciones u objeto jurídico asignado por la Ley al Ministerio de transporte.

3.1.7. LA EQUIDAD SEGUROS GENERALES O.C.[13]

[11] Folios 207 a 216 del Archivo "01CuadernoPrincipal03" de la carpeta "03CuadernoPrincipal03" del expediente digital.
[12] Folios 226 a 216 del Archivo "01CuadernoPrincipal03" de la carpeta "03CuadernoPrincipal03" del expediente digital.
[13] Folios 178 a 202 del Archivo "01Cuaderno03LlamamientoGarantia" de la carpeta "06Cuaderno03LlamamientoGarantia" del expediente digital.

Contestó la demanda y se opone a las pretensiones formuladas por cuanto carecen de fundamentos facticos y jurídicos, y hasta que se acrediten los elementos para endilgar responsabilidad a Expreso La Orteguna asegurado mediante póliza AA002300, sin perjuicio de las excepciones que señala:

Caso fortuito o Fuerza mayor
Manifiesta que el accidente se presentó por la ocurrencia de un hecho imprevisible, irresistible y ajeno jurídicamente al demandado Expreso La Orteguna, teniendo en cuenta que las condiciones climáticas y el sorpresivo derrumbe de la vía, son circunstancias que se escapan de la esfera del conductor del vehículo.

Caducidad
Menciona que del término que se establece para vincular al llamado en garantía, este fue excedido por cuanto no se realizó dentro de los 90 días siguientes que otorga la ley, por lo que no podrá ser condenada al pago de suma alguna, toda vez que caducó la acción que tenía la demandada.

Indebida notificación
Señala que se notificó en indebida forma el auto de admisión del llamamiento en garantía, por cuanto el correo electrónico de la Gerente de la agencia en Ibagué donde se realizó la notificación judicial no es el establecido por el organismo cooperativo para la notificación.

Ausencia de elementos demostrativos de responsabilidad del demandado
Indica que no existe ningún elemento probatorio, medio o evidencia del cual se pueda inferir responsabilidad en cabeza del conductor del vehículo asegurado, luego entonces, al no estar demostrado el elemento de responsabilidad, no puede haber condena y el consecuente reconocimiento de perjuicios a favor de los actores.

Carga de la prueba
Aduce que es a la parte demandante a quien le corresponde demostrar el daño sufrido y la magnitud del mismo.

Exceso de pretensiones o sobreestimación de perjuicios
Manifiesta que se debe reclamar a título de daño o perjuicio, solo aquello que pueda demostrase, pues en ningún caso, se puede convertir en una fuente de enriquecimiento.

Sujeción al contrato de seguro celebrado
Menciona que la relación entre el llamante y el llamado en garantía se debe resolver en los parámetros establecidos en el contrato de seguro denominado Póliza de responsabilidad civil contractual No. AA002300, en el cual se encuentran contendidas las condiciones particulares de la póliza y las condiciones generales de la misma.

Limite del amparo de lucro cesante y daños morales
Refiere que, en caso de condena al pago de los perjuicios, se amparan los daños morales y el lucro cesante, excepto para el amparo de muerte, sin que al momento de la indemnización se supere el valor asegurado que está estipulado en la carátula de la póliza.

Prescripción de la acción derivada del contrato de transporte
Indica que no se puede endilgar responsabilidad civil contractual al asegurado en la ocurrencia del evento dañoso, pues cualquier obligación que pueda surgir tendría su origen en el contrato de pasajeros; en consecuencia, no nace a la vida jurídica la obligación para la cooperativa de indemnizar a los demandantes en atención a la naturaleza de seguro contratado.

Prescripción de la acción derivada del contrato de seguro
De igual forma, en caso de acreditarse la existencia de responsabilidad en cabeza del asegurado, a la fecha han transcurrido mas de 2 años sin que hubiera interrumpido el termino de prescripción, teniendo en cuenta que los hechos sucedieron en el año 2011, lo que conlleva a que se despachen desfavorablemente las pretensiones del demandante.

Límite del valor asegurado
Menciona que el valor asegurado inicialmente pactado será el valor máximo al que la aseguradora estará obligada en virtud del llamamiento, el cual se establece en 60 SMLMV.

Disponibilidad del valor asegurado
Refiere que la aseguradora responderá, siempre y cuando para la fecha del fallo condenatorio exista disponibilidad del valor asegurado de cada uno de los amparos afectados en la póliza.

En el mismo escrito, la apoderada da **contestación al llamamiento en garantía**, y señala que para que proceda tal afectación se deben acreditar elementos tales como: ocurrencia del siniestro, cuantía, responsabilidad del asegurado, valor asegurado disponible ausencia de eximentes de responsabilidad, cumplimiento de condiciones y garantías del contrato, ausencia de exclusiones de la cobertura y demás requisitos que hagan viable el reconocimiento de la indemnización; así mismo, coadyuva las excepciones propuestas por el apoderado de Expreso La Orteguna, señala las mismas excepciones propuestas en la contestación de la demanda y adiciona la siguiente excepción:

Falta de legitimación en la causa por pasiva material
Manifiesta que es necesario que existe un vínculo jurídico de carácter sustancial, entre la parte pasiva del proceso y la causa litis o la controversia que se plantea al interior del litigio, en este caso, la legitimación frente a un tercero llamado en garantía es a partir de esa relación contractual o legal que tenga este con alguna de las partes del proceso.

Menciona que, al afectar la póliza expedida por la aseguradora, esta no cubre los riesgos a entidades estatales, por cuanto se trata de una póliza entre particulares y para garantizar exclusivamente la responsabilidad civil contractual siempre que existe responsabilidad del transportador.

3.1.8. SULMA LILIANA LEMUS RODRIGUEZ[14]

El apoderado de la demandada se opone a las pretensiones ya que carecen de titulo de imputación jurídica, al ser ajena a la causa del accidente, como a la producción del resultado letal que produjo la muerte y las graves lesiones a los ocupantes del vehículo al momento del siniestro, y propone como excepción:

Fuerza mayor
Indica que en relación con el caso concreto se tiene que lo sucedido fue algo **exterior**, ya que la banca de la carretera cedió cuando el vehículo pasó sobre la berma de seguridad, lo cual aconteció como consecuencia de la erosión natural que se presentaba al costado derecho de la vía; **irresistible**, pues al conductor le era imposible saber que en el sitio donde la carretera cedió se estaba dando un proceso de erosión que a la postre causó el desprendimiento de un segmento de la carretera, y, es **imprevisible**, porque es una vía transitada por varios vehículos durante el día, es más, el vehículo había realizado dos viajes ese día hasta el sector "El silencio".

Esta excepción la propone por considerar que la conducta de la demandada al igual que la conducta del conductor no intervinieron en la producción del fatal resultado que produjo las muertes y lesiones alegadas por la parte actora.

3.2 AUDIENCIAS:

3.2.1. INICIAL

La audiencia inicial[15] se llevó a cabo el 19 de julio de 2017 y, conforme a lo rituado en el artículo 180 del C.P.A. y de lo C.A., se procedió al saneamiento del proceso, se decidió sobre las excepciones previas, se fijó el litigio y se tuvo por fracasada la conciliación por cuanto las demandadas no

[14] Folios 91 a 106 del Archivo "01CuadernoPrincipal04" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital.
[15] Folios 252 a 275 del archivo "01CuadernoPrincipal04" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital.

presentaron fórmulas de arreglo. Así mismo, se incorporaron las pruebas aportadas por el extremo activo, el Departamento del Tolima, el Municipio de Ibagué, la Policía Nacional, la empresa La Orteguna y la llamada en garantía la Equidad; se decretaron las pruebas documentales y testimoniales solicitadas por la parte demandante, la empresa La Orteguna y la demandada SULMA LEMUS, al igual que una prueba pericial requerida por la parte demandante y un interrogatorio de parte solicitado por la empresa La Orteguna.

3.2.2. DE PRUEBAS

La audiencia[16] tuvo lugar el 9 de noviembre de 2017, en donde se incorporaron las declaraciones recaudadas por despacho comisorio, se continuó con la recepción de la declaración de los testigos, se practicó el interrogatorio de parte a la señora SULMA LILIANA LEMUS, y se incorporaron las documentales allegadas. Posteriormente, se requirió a la Clínica Ibagué para que allegara la historia clínica de Jonathan Rojas y finalmente se interrogó al perito que elaboró el informe técnico de accidente de tránsito, y se requirió a los demandantes con el fin de colaborar con la práctica de los dictámenes a cargo de Medicina Legal y la Junta Regional de Invalidez.

Mediante auto de 18 de agosto de 2017[17] se puso en conocimiento lo requerido por el Instituto de Medicina legal para el cumplimiento de la prueba y se ordenó oficiar nuevamente a la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Cundinamarca. De igual forma, con auto del 17 de agosto de 2018[18] se puso en conocimiento lo solicitado por la Junta Regional de Calificación de Invalidez del Tolima para efectuar la calificación requerida, y ante el incumplimiento de la parte demandante a lo ordenado en los autos anteriores, fue requerida en auto del 16 de agosto de 2019[19].

A través de auto del 7 de febrero de 2020[20] se ofició al Instituto Nacional de Medicina legal y se requirió a la parte demandante para realizar las gestiones necesarias para evacuar la prueba decretada, auto que fue aclarado con providencia del 21 de febrero siguiente[21].

Mediante auto del 29 de octubre de 2021[22] se corrió traslado a las partes de los dictámenes elaborados por la Junta Regional de Calificación de Invalidez y de los Informes periciales de Clínica Forense. Posteriormente, con auto del 4 de febrero de 2022[23] se declaró precluido el periodo probatorio y se corrió traslado a las partes para alegar de conclusión por escrito, sin perjuicio de la intervención del ministerio público.

3.3. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

3.3.1. PARTE DEMANDANTE[24]

El apoderado de la parte actora manifiesta que se encuentra probado el hecho de la lesión y las secuelas permanentes causadas a los demandantes, quienes confiaron plenamente en que la vía por donde transitaban se encontraba en perfecto estado, conservación y señalización de advertencia o preventiva de eventuales peligros, puesto que no existía información de que la misma se encontrara en reparación o que existieran derrumbes que pudieran someterlos a un riesgo en su vida o integridad, ya que pese a haber pasado por un retén de la Policía Nacional, esta entidad no hizó ninguna recomendación o advertencia de peligro o riesgo; sin embargo, cuando transitaban en la carretera debido a la confianza que le brindaron las autoridades, se encontraron con unas rocas en una zona de talud vertical que obligaron al conductor a esquivar, con mala fortuna que por el tamaño del vehículo y el mal estado de la vía, rodó por el abismo y ocasionó el accidente.

[16] Folios 292 a 304 del archivo "01CuadernoPrincipal04" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital.
[17] Folios 312 a 313 del archivo "01CuadernoPrincipal04" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital.
[18] Folio 317 del archivo "01CuadernoPrincipal04" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital.
[19] Folio 330 del archivo "01CuadernoPrincipal04" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital.
[20] Folio 346 del archivo "01CuadernoPrincipal04" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital.
[21] Folio 352 del archivo "01CuadernoPrincipal04" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital.
[22] Archivo "13AutoCorreTrasladoDictamenesPericiales" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital.
[23] Archivo "24AutoPrecluyePruebasCorreTrasladoAlegar" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital.
[24] Archivo "46EscritoAlegacionesParteDemandante" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital

Señala que se configuran los tres elementos de responsabilidad: un daño, falla del servicio de mantenimiento, conservación y señalización de la vía, y la indebida prevención, control, vigilancia y restricción del tránsito conforme a las autorizaciones legales y reglamentarias, y un nexo causal:

i) El daño se acredita con los diferentes informes de medicina legal, registros de defunción, las pruebas del daño material irrogado.

ii) La falla en el servicio se configura porque legal y constitucionalmente, la entidad se encuentra en la obligación de prestar el servicio de mantenimiento, conservación y señalización de advertencia y riesgo o de peligro de las vías a su cargo, además, porque las entidades omitieron haber advertido y ejercido el debido control de tránsito vehicular, y si el bus en el que se desplazaban no estaba autorizado para transitar por dicha ruta, no se ejerció control alguno por la Policía Nacional, ni las demás entidades a quienes les correspondía ejercer la vigilancia y control.

iii) El nexo causal se encuentra acreditado porque las entidades sometieron a un riesgo mayor a los demandantes, ante la actitud de omisión de las entidades del Estado, siendo esta la causa eficiente del daño sufrido.

Menciona que, para el caso en particular, las entidades territoriales demandadas no solo recaudan unos recursos específicos, a través de tasas y contribuciones nacionales, departamentales y municipales, sino que a través del presupuesto nacional reciben otros para ser ejecutados en las vías del municipio, por lo que, al momento del accidente, el Departamento del Tolima y el municipio de Ibagué habían omitido realizar los respectivos trabajos de mantenimiento, conservación y señalización de advertencia y riesgo de peligro, y por ello, se estructura otra de las razones por las cuales acaeció el trágico accidente.

Argumenta que el Ministerio de Transporte y el Municipio de Ibagué coinciden en que el servicio que se presta en el sector, es corriente de pasajeros, con sus respectivas sillas, es decir, que no existe autorización para que transiten “chivas rumberas” u otro servicio, frente a lo cual la Policía Nacional, no realizó requerimiento alguno.

3.3.2. PARTE DEMANDADA – INVIAS[25]

La apoderada en su escrito de alegaciones señala que se demostró la falta de legitimación en la causa por pasiva por parte del INVIAS puesto que la vía en donde ocurrieron los hechos no se encontraba a cargo del INVIAS y tampoco se demostró una relación de causalidad entre los hechos generadores del accidente y la acción u omisión del estado.

Indica que en el proceso no se demostraron las condiciones de modo, tiempo y lugar en que ocurrió el accidente que permita imputar el daño al Estado, ya que no se demostró la relación entre los hechos y la falla del servicio.

3.3.3. PARTE DEMANDADA – POLICIA NACIONAL[26]

El apoderado manifiesta que fueron los demandantes quienes de manera unilateral contrataron el servicio de transporte, además, que era imposible que estos hubiesen pasado por puesto de Policía alguno, pues el Hotel Iguaima está ubicado a más de 10 KM adelante del último puesto que se ubica en Llanitos, y no obra documento alguno de restricción de tránsito vehicular para la fecha del accidente.

Señala que el obrar del conductor del bus fue la causa del daño antijuridico, pues al esquivar una piedra eleva el riesgo de la actividad que ejecutaba, se acerca al abismo y cae el rodante al abismo, y aunque se predica la falta de señalización de la vía y la omisión de la Policía, nada se demuestra en razón a que el control vehicular es aleatorio y no había restricción alguna; además, a los turistas

[25] Archivo “32EscritoAlegacionesInvias” de la carpeta “04CuadernoPrincipal4” del expediente digital
[26] Archivo “38EscritoAlegacionesPoliciaNacional” de la carpeta “04CuadernoPrincipal4” del expediente digital

se les advirtió en el Hotel el riesgo de tomar la vía de cara a las condiciones climáticas, pero aun así, por su cuenta y riesgo realizaron el recorrido desde el hotel al nevado.

Indica que es claro que se trata de un caso de culpa exclusiva de las víctimas, pues bajo su libre albedrío deciden contratar un bus esclera y aun siendo advertidos del peligro de la vía se aventuraron a transitar en ella; el desprendimiento de la roca es imprevisible y se ubica en la tesis de fuerza mayor o caso fortuito.

3.3.4. PARTE DEMANDADA – MINISTERIO DE TRANSPORTE[27]

La apoderada indica que en el sub judice no se configuran los supuestos esenciales que permitan estructurar ninguna clase de responsabilidad en cabeza del Ministerio toda vez que, del material probatorio no se demuestra responsabilidad de esa cartera y se presenta ausencia de nexo causal entre el daño y el hecho dañino imputado, la cual fue expuesta como excepción de mérito.

Manifiesta que al Ministerio le fueron asignadas una serie de funciones como es la de formular las políticas en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia, y formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte, y en el plenario no obran pruebas que permitan al despacho acceder a las pretensiones de los demandantes, por lo que se impone concluir que existe ausencia de prueba y, respecto de la acusación del daño antijuridico, que no hay responsabilidad frente a Ministerio de transporte.

3.3.5. PARTE DEMANDADA – MUNICIPIO DE IBAGUE[28]

La apoderada indica que el bus escalera que se encontraba en zona rural del municipio de Ibagué el día de los hechos y que transportaba a los turistas que sufrieron el accidente que resultó fatal, se encontró en la vía con los escombros desprendidos de la ladera como resultado de las fuertes lluvias. El conductor del bus escalera tenía varias opciones a considerar: 1) No pasar, y esperar que la maquinaria del municipio realizara la labor de remoción de los elementos que invadían la carretera. 2) Hacer trasbordo y 3) Que los pasajeros descendieran del vehículo, que pasaran a pie ya que se contaba con espacio suficiente para ello y que él con el vehículo menos pesado y con mayor posibilidad de maniobra, pasara el bus por el espacio libre del carreteable.

Menciona que el conductor optó por pasar el vehículo a pesar del riesgo que ello representaba para él y para los pasajeros, en el entendido que la vía se encontraba obstruida y que en el costado contrario de la vía existe un precipicio, y que lamentablemente la maniobra del conductor del bus no contó con suficiente pericia y terminó al fondo del abismo.

Para la apoderada, es claro que existió un hecho antijurídico que ocasionó un daño, pero no es posible endilgar ese daño al municipio de Ibagué porque no existe nexo causal que lo vincule, en cuanto el accidente se ocasionó como resultado de la decisión del conductor del bus escalera que frente al obstáculo persistió en pasar el vehículo con todos los pasajeros sin considerar el espacio reducido de la vía y la existencia de un abismo en el costado contrario.

3.3.6. PARTE DEMANDADA – EXPRESO LA ORTEGUNA[29]

El apoderado señala que se ve destruido el nexo causal por un caso fortuito, toda vez que el accidente se presentó por la ocurrencia de un hecho imprevisible, irresistible y ajeno a la empresa de transporte, teniendo en cuenta que las condiciones climáticas y el sorpresivo derrumbe de la vía escapan de la esfera del conductor.

Manifiesta que del testimonio del Perito Diego López Morales, y lo que obra en el informe policial, se establece como causa probable del accidente “obstáculos sobre la vía”, aspectos que deben ser

[27] Archivo “40EscritoAlegacionesMintransporte” de la carpeta “04CuadernoPrincipal4” del expediente digital
[28] Archivo “44EscritoAlegacionesMunicipioIbague” de la carpeta “04CuadernoPrincipal4” del expediente digital
[29] Archivo “48EscritoAlegacionesExpresoOrteguna” de la carpeta “04CuadernoPrincipal4” del expediente digital

valorados con los demás medios probatorios, siendo esta la causa determinante del siniestro, pues el conductor no excedía la velocidad y su actuar fue diligente, y no corresponde al conductor o a la empresa el cuidado y mantenimiento de las vías, y las evidencias indican que se presentó una falla en el terreno, el cual cedió al paso del vehículo.

3.3.7. PARTE VINCULADA – SULMA LEMUS[30]

El apoderado señala que de los documentos provenientes de seguros La Equidad *"se observa ausencia de responsabilidad del conductor del vehículo asegurado en el accidente de tránsito mencionado, toda vez que el mismo se generó como consecuencia de un caso fortuito y fuerza mayor"*. En el estudio del perito quedaron demostradas las razones por las cuales se produjo el accidente, siendo estas la inestabilidad del terreno y siendo responsables de dicho mantenimiento, señalización, reparación el Departamento del Tolima y el Municipio de Ibagué, como quedó demostrado en el proceso.

Argumenta el apoderado que la conducta de la señora Lemus no afectó ni negativamente ni positivamente la realización del resultado, pues el desprendimiento de parte de la banca en el lugar donde se volcó su vehículo automotor, no se presentó por actividad de esta, y tampoco tenía la obligación legal de realizar señalización, mantenimiento, reparación o ampliación de la vía en el lugar donde ocurrieron los hechos motivo de la demanda.

3.3.8. LLAMADA EN GARANTIA – LA PREVISORA[31]

La apoderada manifiesta que es necesario verificar la configuración o no de los elementos esenciales de la responsabilidad civil como son: hecho, daño y el nexo causal, el primer elemento se establece al tener lugar el accidente el 19 de noviembre de 2011, el daño es el resultado de la muerte y las lesiones de los pasajeros y los perjuicios generados a estos, y el nexo causal se tiene que este ocurrió por un hecho imprevisible , irresistible y ajeno a los demandados por las condiciones climáticas, mal estado de la vía y el sorpresivo derrumbe de la calzada al paso del bus, que son aspectos y circunstancias que escapaban de la esfera del conductor.

Indica que el nexo causal seria imputable, pero para las entidades demandadas inicialmente en el presente medio de control, pues basta con apreciar libremente las pruebas obrantes en el cartulario para establecer que el daño compromete el actuar de la Administración, esto, al omitir sus deberes relacionados con mantenimiento de la carpeta vial del sitio donde se desarrollaron los hechos. Lo que a todas luces demuestra una falla del servicio por parte de las entidades demandadas, pero frente al conductor del vehículo de Expreso la Orteguna y por ende frente a La Equidad Seguros Generales vinculada como llamada en garantía bajo el contrato suscrito, no se configura la responsabilidad.

Solicita finalmente que, en el remoto caso de una eventual condena, se tengan en cuenta los límites del valor asegurado para la póliza, por lo que, tal como se señaló en la contestación de los hechos al llamamiento, es necesario ratificar que el llamante EXPRESO LA ORTEGUNA sólo especificó vincular bajo la Póliza de responsabilidad civil contractual AA002300 de RCC con límite de valor asegurado en la suma de 60 SMMLV vigentes para la fecha del accidente, que en pesos equivale al valor de TREINTA Y DOS MILLONES CIENTO TREINTA Y SEIS MIL PESOS M/CTE ($32.136.000),como valor asegurado por puesto/persona.

IV.- C O N S I D E R A C I O N E S

Sin manifestaciones que efectuar respecto a los presupuestos procesales de jurisdicción y competencia analizados en el auto admisorio de la demanda, y dado que de conformidad con lo previsto en el artículo 207 del C.P.A. y de lo C.A., en el desarrollo de las etapas procesales se ejerció un control de legalidad de las mismas, sin presentarse manifestación alguna por las partes u

[30] Archivo "42EscritoAlegacionesVinculadaSulmaLemus" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital
[31] Archivo "36EscritoAlegacionesSegurosEquidad" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital

observarse por el despacho vicios procesales que acarreen la nulidad del proceso, se procede a proferir la sentencia de primera instancia que en derecho corresponda.

4.1. CUESTIÓN PREVIA

Frente a la excepción de "Falta de legitimación en la causa por pasiva" propuesta por la Nación - Ministerio de Transporte y el Invías, la misma se abordará con el fondo del asunto, al analizar sobre la imputación de responsabilidad, una vez establecida la existencia del daño.

4.2. PROBLEMA JURÍDICO

¿Son responsables las Entidades demandadas del daño antijuridico sufrido por los demandantes originado en el accidente de tránsito que tuvo lugar el 19 de noviembre de 2011 en la vía que del Municipio de Ibagué conduce al Nevado del Tolima, en donde perdieron la vida MAGDA ROCIO LOSADA PEÑA, MARISOL CUELLAR BONILLA, LAURA SOFIA ASTRO CUELLAR, JAIRO DAZA QUEVEDO, DAVID SANTIAGO DAZA SANTOFIMIO, CLAUDIA JIMENA STERLING ANDRADE y su nasciturus, y resultaron lesionados FABIÁN ANDRES ROJAS ROMERO, JONATAHN ROJAS TOVAR, JOHAN SEBASTIÁN DAZA JIMENEZ, MARIA DIVA PEÑA DE LOSADA, JAIME FRANCISCO ROJAS RIVERA y JUANA MAR{IA ROJAS STERLING?

Y en caso de que la respuesta al planteamiento anterior sea positiva, si hay lugar a condenar a la Equidad seguros Generales, al pago de los perjuicios solicitados como consecuencia del contrato de seguro (pólizas de responsabilidad civil) suscrito con la empresa Expreso La Orteguna E.U?

4.3. MARCO NORMATIVO Y JURISPRUDENCIAL PARA DAR RESPUESTA AL PROBLEMA JURIDICO PLANTEADO

- Constitución Política, artículos 2, 6, 90, 298, 305 y 311.
- Decreto Ley 1222 de 1986
- Ley 105 de 1993
- Ley 136 de 1994
- Ley 769 de 2002
- Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia de 16 de julio de 2008, Exp. 08001-23-31-000-1995-09490-01 (17.163). C.P. Dr. Enrique Gil Botero.
- Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A. Sentencia del 21 de febrero de 2011. Exp: 66001-23-31-000-1999-03680-01(17520). C.P. Gladys Agudelo Ordoñez
- Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 28 de mayo de 2015. Exp. 17001-23-31-000-2003-00997-01(34053) C.P. Stella Conto Díaz Del Castillo
- Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 8 de febrero de 2017. Exp. 08001-23-31-000-1998-00663-01(38432) C.P. Hernán Andrade Rincón.
- Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A. Sentencia del 12 de septiembre de 2022. Exp: 05001-23-31-000-2010-00576-01 (58.604). C.P. José Roberto Sáchica Méndez.
- Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B. Sentencia del 23 de noviembre de 2022. Exp: 05001-23-31-000-2009-01309-01 (47.948). C.P. Fredy Ibarra Martínez.

4.3.1. DE LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

El artículo 90 de la Constitución Política establece que el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción u omisión de las autoridades.

De lo dispuesto en dicha norma se desprende que la responsabilidad patrimonial del Estado tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado y la imputación de este a la Administración Pública, tanto por acción como por omisión, ya sea atendiendo a los criterios de falla en el servicio, daño especial, riesgo excepcional o cualquier otro.

El daño consiste en el menoscabo del interés jurídico tutelado y la antijuridicidad en que este no debe ser soportado por el administrado, ya sea porque es contrario al ordenamiento jurídico o porque es "irrazonable"[32] sin depender de la licitud o ilicitud de la actuación desplegada por la Administración.

En cuanto a la **imputación**, se debe analizar desde dos esferas: la fáctica y la jurídica; ésta última en la cual, se determina la atribución conforme a un deber jurídico, que opera de acuerdo con los distintos títulos de imputación consolidados en el precedente del Consejo de Estado: falla en la prestación del servicio, daño especial y riesgo excepcional. La atribución jurídica, debe hacerse en un solo título de imputación; en primer lugar, debe examinarse en cada caso si el elemento fáctico constituye una falla en el servicio, en el que deba encuadrarse la responsabilidad extracontractual del Estado, y si esto no es posible, acto seguido debe analizarse si los elementos fácticos del caso concreto permiten la imputación objetiva, a título de daño especial o riesgo excepcional.

Recuérdese que, por regla general, se enjuicia la responsabilidad extracontractual del Estado a título de falla del servicio, esto es, demostrando la culpa de la administración, dejando de lado títulos de imputación objetivos, toda vez que éstos últimos solamente son aplicables con ocasión del ejercicio de actividades peligrosas y/o la ruptura de la igualdad frente a las cargas públicas. Al respecto, ha sostenido el Consejo de Estado lo siguiente:

> *"(…)Cuando se advierte que el daño no se produjo accidentalmente sino por un mal funcionamiento de la Administración, ello se debe poner de presente y* ***el título de imputación bajo el cual se definirá el litigio será el de falla del servicio****[33], en aras del cumplimiento del deber de diagnóstico y pedagogía que tiene el juez al definir la responsabilidad del Estado* ***y con el fin de que éste pueda repetir contra el agente que dolosa o culposamente hubiere producido el daño****, en caso de ser condenado a la correspondiente reparación."*[34] (Subrayado del despacho).

A su vez, no se puede perder de vista que, siempre que en la demanda se invoque como título de imputación la falla del servicio, como en el presente caso, se deberá abordar primeramente el estudio de tal régimen subjetivo de responsabilidad. Al respecto, nuestro órgano de cierre ha precisado[35]:

> *"Esto siempre que no se invoque en la demanda el régimen de falla del servicio, caso en el cual se entra a estudiar la responsabilidad bajo ese título de imputación porque de un lado ese criterio de imputación es aplicable aun tratándose de daños causados con ocasión de actividades peligrosas, y por otra parte,* ***se cumple con la función consustancial a la jurisprudencia contencioso administrativa de identificar las falencias que se presentan en el ejercicio de la actividad administrativa, con el propósito de que: (i) la definición para un caso concreto se convierta en advertencia para la administración con el fin de que ésta procure evitar la reiteración de conductas anormales y (ii) esa decisión sirva para trazar políticas públicas en materia de administración****.*

---

[32] Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera – Subsección C. Sentencia del 05 de julio de 2018. Radicación No. 76001-23-31-000-2005-05408-01(39366). C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.
[33] Al respecto existen abundantes antecedentes jurisprudenciales, ver entre otras: Consejo de Estado, S.C.A., Sección Tercera, sentencias de agosto 19 de 2004, Exp. 15791, C.P. Ramiro Saavedra Becerra; marzo 10 de 2005, Exp. 14808, C.P. Germán Rodríguez y; abril 26 de 2006, Exp. 15427, C.P. Ruth Stella Correa.
[34] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, C.P. Dr. MAURICIO FAJARDO GOMEZ, proferida el **11 de noviembre de 2009**, Radicación número: 05001-23-24-000-1994-02073-01(17927), Actor: Elizabeth Pérez Sosa y Otros, Demandado: La Nación-Ministerio de Defensa-Policía Nacional, Referencia: ACCION DE REPARACION DIRECTA.
[35] Consejo De Estado, Sala De Lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, C.P. Dra. RUTH STELLA CORREA PALACIO, proferida el **26 de marzo de 2008**, Radicación número: 76001-23-31-000-1994-00512-01(14780), Actor: Luis Alberto García y Otros, Demandado: EMSIRVA, Referencia: Acción De Reparación Directa – Sentencia.

4.3.2. DE LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO POR FALLA DEL SERVICIO POR LA FALTA DE MANTENIMIENTO VIAL

Ante todo, es de resaltar, que la falla del servicio por ausencia o defectuoso mantenimiento vial tiene sustento en las siguientes disposiciones constitucionales y legales:

> *"**ARTICULO 2o**. Son fines esenciales del Estado: (…)*
>
> *Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. ….."*
>
> ***"ARTÍCULO 298.** Los departamentos tienen autonomía para la administración de los asuntos seccionales y la planificación y promoción del desarrollo económico y social dentro de su territorio en los términos establecidos por la Constitución.*
>
> *Los departamentos ejercen funciones administrativas, de coordinación, de complementariedad de la acción municipal, de intermediación entre la Nación y los Municipios y de prestación de los servicios que determinen la Constitución y las leyes.*
>
> *La ley reglamentará lo relacionado con el ejercicio de las atribuciones que la Constitución les otorga".*
>
> *"**ART. 311.** Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes".*

Así mismo, se tiene que el artículo 7 del Decreto Ley 1222 de 1986, vigente para la época de los hechos, establecía que las funciones del departamento eran, entre otras:

> *"ARTÍCULO 7-Corresponde a los departamentos:*
>
> *a) Participar en la elaboración de los planes y programas nacionales de desarrollo económico y social y de obras públicas y coordinar la ejecución de los mismos. El Departamento Nacional de Planeación citará a los gobernadores, al Alcalde Mayor de Bogotá y a los intendentes y comisarios para discutir con ellos los informes y análisis regionales que preparen los respectivos consejos seccionales de planeación. Estos informes y análisis deberán tenerse en cuenta para la elaboración de los planes y programas de desarrollo a que se refieren los artículos 76 y 118 de la Constitución Política.*
>
> *b) Cumplir funciones y prestar servicios nacionales, o coordinar su cumplimiento y prestación, en las condiciones que prevean las delegaciones que reciban y los contratos o convenios que para el efecto celebren.*
>
> *c) Promover y ejecutar, en cumplimiento de los respectivos planes y programas nacionales y departamentales actividades económicas que interesen a su desarrollo y al bienestar de sus habitantes.*
>
> *d) Prestar asistencia administrativa, técnica y financiera a los municipios, promover su desarrollo y ejercer sobre ellos la tutela que las leyes señalen.*

Y que, el artículo 3º de la ley 136 de 1994, consagra que las funciones del municipio son, entre otras:

"ART. 3º—Funciones. Corresponde al municipio:

1. Administrar los asuntos municipales y prestar los servicios públicos que determine la ley.

"2. Ordenar el desarrollo de su territorio y construir las obras que demande el Progreso municipal...".

Así entonces, corresponde a los gobernadores y alcaldes como primeras autoridades de tránsito dentro de su jurisdicción (Artículos 305-2 y 315-3 Constitución Política), dirigir y coordinar la acción administrativa del departamento y actuar en su nombre como gestor y promotor del desarrollo integral de su territorio, de conformidad con la Constitución y las leyes y, dirigir la acción administrativa del municipio, asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo.

De otro lado, conforme a lo establecido en el Título II de la Ley 105 de 1993*, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"*, dentro de esa definición de competencias señala que "*Es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito"*.

Esta misma norma señala que, las vías públicas terrestres son bienes que integran la infraestructura de transporte para la prestación de dicho servicio público, y dicha infraestructura se compone de la siguiente forma:

"Artículo 12. Definición e integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del País, y de este con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

1. *La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios.*

(…)

7. *Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.*
8. *Los viaductos, túneles, puentes y accesos en general a las capitales de departamentos, distritos y municipios.*

(…)

Artículo 16. Integración de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos. Hacen parte de la infraestructura Departamental de Transporte, las vías que hoy son de propiedad de los Departamentos; las que son hoy responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta Ley, les traspase mediante convenio a los departamentos, al igual que aquellas que en el futuro sean departamentales, las que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red Nacional; al igual que los puertos y muelles fluviales y los aeropuertos, en la medida que sean de su propiedad o que le sean transferidos.

(…)

Articulo 17. Integración de la infraestructura distrital y municipal de transporte. Hace parte de la infraestructura Distrital Municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los

terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos.
(…)"

La infraestructura a cargo de la Nación y a cargo de los departamentos conforme a dicho título y de acuerdo con el artículo 16, trae implícita la obligación de mantenimiento y conservación, así:

> *"…Para el cumplimiento del programa de transferencia de las vías de la Nación a los Departamentos, el Ministerio de Transporte elaborará un plan gradual de transferencia de vías, de tecnología y de recursos económicos, apropiados por el Fondo de Cofinanciación de Vías creado por esta Ley, de tal forma que ello les permita una* ***eficaz administración, conservación y rehabilitación de las carreteras que reciban.***
>
> *La Nación no podrá entregar responsabilidades sin la definición, apropiación o giro de los recursos necesarios. Mientras se hace la entrega,* ***la responsabilidad del mantenimiento*** *la tendrá la Nación. Los Departamentos y los Distritos podrán limitar el monto en mantenimiento de estas carreras, a los recursos que para tal fin reciban del citado Fondo.*
>
> *Los Departamentos al recibir las carreteras de la Nación, se obligan también a recibir los contratos con las Asociaciones de Trabajadores que tienen cooperativas o precooperativas para el mantenimiento vial".*

En su artículo 18, la misma ley indica:

> *"Entidades autónomas. Con el fin de administrar las carreteras entregadas por la Nación, así como la construcción, rehabilitación y ampliación de obras de infraestructura los Departamentos, los Distritos y los Municipios podrán constituir entidades autónomas con personería jurídica, patrimonio propio con participación de los sectores público y privado. Estas entidades podrán emitir acciones, bonos, títulos, contratar empréstitos y ejecutar obras en forma directa o indirecta."*

Esta misma disposición normativa desarrolla un capítulo en cuanto a las funciones y responsabilidades sobre la infraestructura de transporte de la siguiente forma:

> *"ARTÍCULO 19.- Construcción y conservación. Corresponde a la Nación y a las Entidades Territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley.*
>
> *ARTÍCULO 20.- Planeación e identificación de propiedades de la infraestructura de transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del Orden Nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.*
>
> *Para estos efectos, la Nación y las Entidades Territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley."*

Finalmente, se observa que el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), en su artículo 110 señala:

> ***"ARTÍCULO 110. CLASIFICACIÓN Y DEFINICIONES.*** *Clasificación y definición de las señales de tránsito:*
>
> *Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.*
>
> ***Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.***

Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

...

***PARÁGRAFO 2o**. Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público.*

…"

Al respecto, el Consejo de Estado ha precisado:

"*…Ello es así, si se tiene en cuenta la normatividad vigente para la época de los hechos, conforme a la cual, y en relación con la obligación de señalización, el artículo 113 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Decreto-ley número 1344 de 1970, modificado por el artículo 2 del Decreto 2169 de 1970, Ley 33 de 1986, Decretos 403, 1344, 1809, 1951, 1809 y 2591 de 1990), dispuso:*
"Las autoridades encargadas de la conservación y mantenimiento de las carreteras o la autoridad de tránsito competente en el perímetro urbano, colocarán y demarcarán las señales de tránsito de acuerdo con las pautas que el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito determine (…)".
Adicionalmente los Decretos ley n.° 1344 de 1970 y n.° 1804 de 1990, atribuían los deberes de señalización de las distintas autoridades de tránsito dependiendo de la naturaleza de la vía en los distintos niveles; así, al Ministerio de Obras Públicas le otorgan la facultad de dictar resoluciones sobre señalamiento de carreteras nacionales; y a las secretarías de obras públicas departamentales o municipales, en los niveles seccional y local, el deber jurídico de señalización de vías. (…)"[36]

En igual sentido, en pronunciamiento anterior, esta misma Corporación señaló:

*"Para la Sala, la seguridad de la circulación en las vías públicas, no puede estar comprometida u obstaculizada por situaciones anormales, que en eventos como el de autos, constituyen una trampa mortal para los usuarios de las mismas, quienes al fin y al cabo solo ejercen una pluralidad de derechos y principios consagrados en todo el plexo normativo en esta materia, tales como los que se recogen en las siguientes disposiciones: artículos 678 y 1005 del Código Civil, artículo 8º del decreto 21 de 1909, que hacen referencia al derecho de uso y goce de las vías públicas; el artículo 1º inciso segundo del Código Nacional de Tránsito, el capítulo octavo de la ley 336 de 1996, que desarrollan el **principio de la seguridad** entre otros; el artículo 24 de la Constitución Política que se refiere a la libertad de locomoción como un derecho fundamental; y todos ellos se acompasan con el denominado **principio de la señalización en materia de tránsito de vehículos**, en efecto se ha dicho:*

*"Sobre la importancia de la señalización la doctrina ha llegado inclusive a acuñar la expresión "**Principio de señalización**", del cual se deriva que cuando las entidades que tienen a su cargo el deber de señalizar las vías públicas, omiten su cumplimiento o lo hacen de manera defectuosa comprometen la responsabilidad de las personas jurídicas en cuyo nombre actúan, por evidente falta o falla en el servicio público, a ellas encomendado. Se ve en este principio, que fuera de construir carreteras seguras y adecuadas a los requerimientos del tráfico y mantenerlas en buen estado, la administración tiene el deber primario de ejercer el control, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros. Si por falta o falla de la administración no se advierte a tiempo de los peligros; o advertida de ellos no los remedia; o deja pasar la oportunidad para hacerlo; en todos estos casos y otros similares, el Estado deberá la reparación de la totalidad de los daños y perjuicios que su falla en la prestación del servicio ocasione por la ausencia de señalización en las carreteras, lo que hace que no sean adecuadas y seguras.*

[36] Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia del 28 de mayo de 2015. Exp. 17001-23-31-000-2003-00997-01(34053) C.P. Stella Conto Díaz Del Castillo

> *La seguridad de los habitantes, o mejor de los usuarios de las vías públicas, es uno de los deberes propios de las entidades y personas vinculadas al control del tránsito en todo el territorio Nacional, así lo estableció el Decreto 1344 de 1970[37]. Resulta evidente que cuando esa seguridad no es propiciada, antes bien, es cuestionada o puesta en peligro, por la inercia o negligencia de las autoridades llamadas a ejercer el control, las consecuencias gravosas para los particulares, que pueden seguirse de dichas omisiones o cumplimiento defectuosos de tales competencias, han de ser asumidas por las respectivas entidades públicas."[38]* (…)"[39]

Ahora bien, en lo que concierne a los elementos que configuran la responsabilidad estatal, frente a accidentes de tránsito, el máximo órgano de lo Contencioso Administrativo[40] ha manifestado:

> *"Al respecto, la jurisprudencia de esta Corporación ha sostenido que la conducción de vehículos automotores y los daños causados con ocasión de dicha actividad generan responsabilidad cuando i) **se comprueba el daño**, ii) **se infringen las normas cuyo acatamiento hubiera evitado la producción del hecho dañoso** y iii) **existe un nexo de causalidad entre la actuación u omisión de la administración y los perjuicios ocasionados**.*
>
> ***En ese orden, se ha considerado que el Estado debe responder por los accidentes que se causen por el mal cuidado y mantenimiento de las vías públicas, así como por su falta de señalización, precisando que dicha responsabilidad no es de carácter absoluto, en tanto debe demostrarse la existencia de un nexo de causalidad entre el daño sufrido y las acciones u omisiones de las entidades encargadas de la vía pública**. (…)"*

Así mismo, en sentencia del 08 de febrero de 2017[41], esa misma Corporación se pronunció en los siguientes términos:

> *"Esta Corporación ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el mantenimiento de la red vial, de manera que deberá responder en los siguientes eventos: i) cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito[42] y ii) cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiere efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía[43], evento en el cual se deben evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, valoración que debe ser más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad.*
>
> *Así, entonces, la demostración del mal estado de la vía no es, por sí sola, suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado en caso de producirse un daño, pues esa prueba debe acompañarse de la acreditación del nexo causal entre éste y la acción u omisión en que pudo haber*

---

[37] Art. 1° inciso 2° "El tránsito terrestre de personas, animales y vehículos por vías de uso público es libre, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades, para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes."
[38] GIL Botero Enrique. Temas de Responsabilidad Extracontractual del Estado. Ed. Librería Jurídica Comlibros. Tercera edición. Bogotá D.C. septiembre de 2006. Pag. 248 a 250.
[39] Sentencia de 16 de julio de 2008, Consejo de Estado, Sección Tercera, C.P. Dr. Enrique Gil Botero. Exp. 08001-23-31-000-1995-09490-01 (17.163)
[40] Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia del 28 de mayo de 2015. Exp. 17001-23-31-000-2003-00997-01(34053) C.P. Stella Conto Díaz Del Castillo
[41] Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 8 de febrero de 2017. Exp. 08001-23-31-000-1998-00663-01(38432) C.P. Hernán Andrade Rincón
[42] Nota textual: *"Sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, 24 de febrero de 2005 (expediente 14335)".*
[43] Nota textual: *"Sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, 30 de marzo de 2000 (expediente 11877)".*

incurrido la Administración en su deber de mantenimiento de la malla vial." (Énfasis propio del texto).

Así pues, concordante con las Jurisprudencias en cita, huelga decir que para asuntos en que se imputa responsabilidad del Estado por daños causados con ocasión de accidentes de tránsito por la "*falta de mantenimiento en las vías públicas*", debe encontrarse acreditado de manera indubitable: **1.** La existencia del daño; **2.** Las acciones u omisiones de la administración encargada del mantenimiento de la vía pública y **3.** De manera inescindible, la existencia del nexo de causalidad entre el daño sufrido u ocasionado cuyo origen resulte imputable en sus causas a las omisiones de la entidad pública respecto de la señalización adecuada, pues si éste obedece a la actuación imprudente de la propia víctima, al hecho de un tercero o a un evento imprevisible o irresistible, la entidad queda exonerada de responsabilidad.

De otro lado, y en cuanto a la responsabilidad por la falta de medidas de seguridad y control en un sector después de que se presentó en ese lugar un deslizamiento de tierra, el Consejo de Estado[44] en sentencia de 2011, señaló:

"No obstante lo anterior, al día siguiente un nuevo deslizamiento de tierra se presentó, con las nefastas consecuencias ya conocidas, sin embargo, las mismas, pese a ser completamente lamentables, no pueden ser atribuidas a la entidad pública demandada, pues la actividad desplegada por ésta fue diligente y oportuna y la causa del derrumbe, no fue otra que un hecho de la naturaleza, consistente en la filtración de aguas en un terreno que por sus características geológicas –no conocidas en ese momento por la demandada- era de difícil cohesión, lo cual era imprevisible para la Administración y por ende, también irresistible, en tanto empleó los medios a su alcance para estimar el grado de peligro existente, una vez producido el primer acontecimiento, el cual fue diagnosticado como nulo.

(…)

"En consecuencia, la sentencia apelada será confirmada, en el sentido de negar las pretensiones de la demanda, sin embargo, es necesario precisar que los argumentos del a quo según los cuales, el daño alegado se presentó por la "culpa exclusiva de las víctimas", no son de recibo, en tanto los señores Elmer Antonio Largo Ladino y Héctor Cesar Serna Trejos, no se expusieron imprudentemente al peligro que significaba pasar por una zona de derrumbes, pues ello ocurrió en la medida en que las autoridades competentes autorizaron el paso por el lugar. Es claro entonces que la causa adecuada del daño padecido por los actores, no fue un hecho de las propias víctimas, sino un hecho de la naturaleza, ajeno a éstas y a la entidad demandada, en la medida en que fue imprevisible e irresistible para ella".

4.4 ANÁLISIS DE INSTANCIA

4.4.1. HECHOS PROBADOS RELEVANTES PARA RESOLVER EL PROBLEMA JURÍDICO:

4.4.1.1. De los certificados civiles de nacimiento se aprecia que Mariela Quevedo era la madre de Jairo Daza Quevedo (QEPD), que Jenny Alexandra Santofimio era la madre de David Santiago Santofimio (QEPD), que Joan Sebastián Daza Jiménez (lesionado) y David Alejandro Daza Santofimio son hijos de Jairo Daza Quevedo y hermanos de David Santiago Santofimio (QEPD) y que Irma Jicela Jiménez es la madre de Joan Sebastián Daza Jiménez[45].

De los certificados civiles de nacimiento se aprecia que Mónica del Pilar Romero y Fabio Jaime Rojas García son los padres de Fabián Andrés Rojas Romero (lesionado), y que Carlos Ernesto Rojas García es el padre de Jonathan Rojas Tovar (lesionado)[46].

[44] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A. Sentencia del 21 de febrero de 2011. Exp: 66001-23-31-000-1999-03680-01(17520). C.P. Gladys Agudelo Ordoñez
[45] Folios 118 a 136 del Archivo "01CuadernoPrincipal" de la carpeta del mismo nombre del expediente digital
[46] Folios 212 a 217 y 223 a 224 del Archivo "01CuadernoPrincipal" de la carpeta del mismo nombre del expediente digital

De los certificados civiles de nacimiento se aprecia que María Diva Peña (lesionada) es la madre de Magda Rocío Losada Peña (QEPD) y que Maritza Losada Peña, Sonia Losada Peña, Sandra Losada Peña, Luz Adriana Losada son hermanas de Magda Rocío Losada Peña (QEPD) [47].

De los certificados civiles de nacimiento se aprecia que Viela Bonilla De Cuellar era la madre de Marisol Bonilla Cuellar (QEPD), que Ana María Castro Cuellar era hija de Marisol Bonilla Cuellar (QEPD) y hermana de Laura Sofia Castro Cuellar (QEPD) y Régulo Castro Perdomo era el padre de Laura Sofia Castro Cuellar (QEPD)[48].

De los certificados civiles de nacimiento se aprecia que Jaime Francisco Rojas Rivera era cónyuge de Claudia Jimena Sterling Andrade (QUEPD), y que Juana María Rojas Sterling es la hija de este matrimonio[49].

4.4.1.2. Se encuentra probado el fallecimiento de los pasajeros por medio de los certificados civiles de defunción de Jairo Daza Quevedo[50], David Santiago Santofimio[51], Magda Rocío Losada Peña[52], Laura Sofia Castro Cuellar[53], Marisol Bonilla Cuellar[54] y Claudia Jimena Sterling Andrade[55] y del nasciturus[56].

4.4.1.3. Las lesiones padecidas por los pasajeros se acreditaron por medio de los Informes técnicos de medicina legal de los lesionados, respecto de Joan Sebastián Daza Jiménez[57] se concluyó una incapacidad definitiva de 55 días y secuelas médico legales "*deformidad física que afecta el cuerpo, de carácter permanente, deformidad física que afecta el rostro, de carácter permanente"*.

En cuanto a Fabián Andrés Rojas Romero[58] se tiene que presentó luxo fractura de cuello de pie y quemaduras mayores al 26% de la superficie corporal por lo que su incapacidad médico legal fue provisional por 100 días por fractura de tibia y se indicó que debía regresar a nuevo reconocimiento médico para determinar la incapacidad definitiva y la existencia de secuelas médico legales.

De la señora María Diva Peña[59], se indica que tuvo una incapacidad provisional por 90 días, y como secuelas una perturbación funcional de miembros, deformidad física y perturbación funcional de órganos de carácter a definir.

Respecto de Jaime Francisco Rojas Rivera[60], se le reconoció una incapacidad médico legal de 15 días y una deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente, para Juana María Rojas Sterling[61] una incapacidad médico legal definitiva de 50 días y como secuelas una deformidad física de carácter permanente,

De Jonathan Rojas Tovar (lesionado)[62] no se allegó informe de medicina legal, pero de la copia del accidente de tránsito consta que presentó traumatismo en el tórax, fractura pierna derecha, herida abierta en cara, herida abierta antebrazo izquierdo y laceraciones en diferentes partes del cuerpo.

4.4.1.4. Por medio del informe de accidente de tránsito[63] se evidencian las siguientes características de la vía en donde ocurrió el accidente: vía curva, semipendiente, de una calzada, vía de tierra con derrumbes, húmeda, con material suelto y sin iluminación artificial; dentro de las observaciones del

[47] Folios 3 a 11 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital
[48] Folios 100 a 110 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital
[49] Folios 150 a 153 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital
[50] Folio 120 del Archivo "01CuadernoPrincipal" de la carpeta del mismo nombre del expediente digital
[51] Folio 122 del Archivo "01CuadernoPrincipal" de la carpeta del mismo nombre del expediente digital
[52] Folio 3 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital
[53] Folio 98 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital
[54] Folio 99 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital
[55] Folio 147 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital
[56] Folios 167 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital
[57] Folios 204 a 210 del Archivo "01CuadernoPrincipal" de la carpeta del mismo nombre del expediente digital
[58] Archivo "007InformePericialMedicinaLegalNeiva" de la carpeta "11Cuaderno11PruebaPericialParteDemandante" del expediente digital.
[59] Folio 17 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital
[60] Archivo "002InformePericialMedicinaLegalNeivaJaimeFranciscoRojasRivera" de la carpeta "11Cuaderno11PruebaPericialParteDemandante" del expediente digital.
[61] Archivo "004InformePericialMedicinaLegalNeivaJuanaMariaRojasSterling" de la carpeta "11Cuaderno11PruebaPericialParteDemandante" del expediente digital.
[62] Folios 50 a 65 del Archivo "01CuadernoPrincipal" de la carpeta del mismo nombre del expediente digital
[63] Folios 50 a 65 del Archivo "01CuadernoPrincipal" de la carpeta del mismo nombre del expediente digital

informe está que el vehículo realiza maniobra evasiva por obstáculos sobre la vía dejados por erosión natural presente en barranco lateral de la vía.

4.4.1.5. Del oficio de 30 de abril de 2022[64], es posible constatar que la vía Ibagué – Juntas es de orden departamental y su mantenimiento y conservación corresponde al Departamento del Tolima.

4.4.1.6. La Policía Nacional a través del informe de investigación de campo de policía judicial[65] realizado el 29 de julio de 2014, manifiesta que el puesto de Policía se encuentra ubicado en el Km5 en el sitio denominado Llanitos desde donde se hacen los operativos de registro y control, que el Hotel Iguaima se encuentra situado en el KM 16 vía al nevado y que el lugar donde sucedió el accidente es el Km 20+100 de la Vía Ibagué – Nevado del Tolima; así mismo, que para la fecha del accidente no se reportaron restricciones al tránsito por cuanto la vía no tiene conexión con vías nacionales; además, como análisis y teoría del accidente se indica una falta de precaución en tiempo de lluvia e impericia del manejo, por cuanto se ve la evidente caída de la bancada del lado derecho en el sentido nevado – Ibagué a la altura del KM 20+400 por la cual se rodó el vehículo en momentos que descendía por la carretera proveniente del Nevado del Tolima, uno de los factores que incide es la desestabilización de la vía por el deslizamiento o derrumbe, así como el factor ambiental por la temporada invernal y las condiciones meteorológicas.

4.4.1.7. Del informe de la aseguradora La Equidad Seguros de fecha 24 de febrero de 2012[66], se evidencia que, el siniestro se encuentra objetado por cuanto del Informe policial de accidente de tránsito se tiene dentro de las causas probables del accidente "obstáculos en la vía", lo que es coherente con la reconstrucción del accidente de tránsito realizada por la aseguradora, en donde concluye: "*las características geométricas, el estado y la falta de elementos de seguridad activa y pasiva de la vía no permiten una conducción segura. Las evidencias indican que se presentó una falla en el terreno, el cual cedió al paso del vehículo. En el lugar de los hechos se encontraban unas piedras que obstaculizaban el tránsito normal por la vía. El análisis realizado al lugar de los hechos, y las distancias tomadas sobre la zona que presentó pérdida de la bancada, las cuales oscilan entre 55 y 60 cm, al igual que una huella de trayectoria hallada sobre esta área indican que para el momento en el que el vehículo se encontraba circulando sobre este tramo de vía, la bancada se desprende y cede, precipitando el automotor hasta el fondo del abismo. Se recolectó la información para realizar una Auditoria de seguridad vial (ASV), al sector donde ocurrió el accidente de tránsito investigado (5 km antes y 5 km después del lugar de los hechos), en el cual se evidenciaron múltiples factores de diseño, señalización, demarcación y utilización que no cumplen con las condiciones de seguridad vial para los usuarios de esta vía",* por lo que indica la aseguradora que se puede inferir con grado de certeza que el conductor del vehículo, no incurrió en ninguna falta al deber objetivo de cuidado.

4.4.1.8. Por último, en la audiencia de que trata el artículo 181 de la Ley 1437 de 2011, se recaudaron las siguientes declaraciones:

> CRISTHIAN JERONIMO CASTILLO, Testigo técnico de la Policía Nacional, manifestó:
> *"El informe de investigador de campo (…) el informe se realizó el 21 de julio de 2014, prácticamente año y medio después.*
> *PREGUNTA EL DESPACHO: ¿Qué tuvo en cuenta para rendir el informe? RESPONDIÓ: el informe de accidente de tránsito para la fecha, me tocó documentarme con documentos expedidos por la Gobernación del Tolima, Secretaria de Tránsito que establecieron que era una vía de segundo nivel a cargo de la Gobernación.*
> *(…)*
> *PREGUNTA EL DESPACHO: ¿Qué más tuvo en cuenta? RESPONDIÓ: levantamiento topográfico, reconstrucción del accidente, revisa de un estudio del Hotel Iguaima para establecer el responsable del Hotel, entrevistamos a la señora, se ofició a INVIAS y Secretaría de Infraestructura del Tolima (…).*
> *(…)*

[64] Folio 72 del Archivo "01CuadernoPrincipal" de la carpeta del mismo nombre del expediente digital
[65] Folios 625 a 650 del Archivo "01CuadernoPrincipal2" de la carpeta "02CuadernoPrincipal2" del expediente digital.
[66] Folios 25 a 32 del Archivo "01CuadernoPrincipal4" de la carpeta "04CuadernoPrincipal4" del expediente digital.

PREGUNTA EL DESPACHO: ¿Cuál es la explicación de la animación? RESPONDIÓ: (…)las características de las curvaturas son idénticas al lugar de los hechos (…) ese círculo es una piedra que se encontraba en el lugar del accidente, el señor del bus tomó la decisión de orillarse y las características dicen que estaba lloviendo, se aflojó el terreno, se volcó, no sé cómo no hubieron más fallecidos porque cayó en caída libre, (…) al lado izquierdo la montaña o la peña, es una vía secundaria , el tramo tiene muchos segmentos curvos (...), el tamaño de la roca no lo establecieron en el informe del accidente de tránsito.
PREGUNTA EL DESPACHO: ¿hay alguna prohibición o restricción a vehículos tipo escaleras. ¿Cuál es la explicación de la animación? RESPONDIÓ: esos vehículos no, porque son acondicionados con los Willis en su estructura para que no tengan problemas de tracción y los puedan bajar los productos en esas zonas del departamento.
(…)"

SULMA LILIANA LEMUS RODRIGUEZ, quien era propietaria del vehículo, manifestó:
"PREGUNTA EL APODERADO EXPRESO LA ORTEGUNA: ¿Para el momento del accidente el vehículo se encontraba en óptimas condiciones? RESPONDIÓ: Tenía un solo vehículo, estaba en perfecto estado, (…) estaba repotenciado, como es patrimonio cultural nos toca tenerlo en buen estado, repotenciado y en óptimas condiciones.
(…)
PREGUNTA EL DESPACHO: ¿A quién le tenía arrendado el vehículo? RESPONDIÓ: A una agencia de viajes y turismo Todo Típico de Colombia.
PREGUNTA EL DESPACHO: ¿Está afiliado a Expreso La Orteguna con qué fin? RESPONDIÓ: Para la tarjeta de operación nacional, estaba el carro afiliado en el 2005 a expreso La Orteguna y siempre se trabajó con esa tarjeta de operación, no lo vendieron con el cupo de Expreso La Orteguna.
(…)"

DIEGO MANUEL LOPEZ MORALES, perito de Seguros La Equidad, manifestó:
"(…) este informe de reconstrucción se realizó a partir de la información que nos fue entregada y se recolectó en noviembre y diciembre de 2011 (…), se tomaron muchas fotografías pero para el informe son 7 que se tienen para el informe, la asistencia al lugar el día de los hechos y el informe policial que contiene los pormenores del mismo, basados en esa información y con las técnicas de reconstrucción, se pudo determinar una secuencia de factores que originaron el accidente de tránsito, las causas que indicamos los peritos de accidentes son causas desde la óptica de la seguridad vial, factores relacionados con el vehículo, la vía, el factor humano que fueron los determinantes en el siniestro no corresponden a juicios de valor o responsabilidad porque se escapan del objeto del dictamen, (…) una de las conclusiones o las dos últimas dicen 9. análisis realizado al lugar de los hechos, y las distancias tomadas sobre la zona que presentó perdida de la bancada, las cuales oscilan entre 55 y 60 cm, al igual que una huella de trayectoria hallada sobre esta área indican que para el momento en el que el vehículo se encontraba circulando sobre este tramo de vía, la bancada se desprende y cede, precipitando el automotor hasta el fondo del abismo. Y la conclusión 10, la causa fundamental del accidente obedece a condiciones y estado de la vía coadyuvado por el derrumbe al paso del vehículo, (…) como conclusiones fundamentales del siniestro son esas dos que mencione. (…) si bien no se hizo cálculo porque no existían huellas, por las características de la vía el vehículo transita por una curva lo que implica que si hubiera venido a mas de 40 km fácilmente se hubiera salido en la curva y no en el sitio del accidente, por eso afirmamos que la velocidad máxima era de 40 km / hora.
(…)".

4.4.2. DE LA SOLUCIÓN AL PROBLEMA JURÍDICO PLANTEADO

Persigue la parte demandante se declare administrativamente responsable a las entidades demandadas, por los perjuicios padecidos por los demandantes como consecuencia de una falla en el servicio de mantenimiento, conservación y señalización de la vía, responsabilidad que endilga al

Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías, el Departamento del Tolima y el Municipio de Ibagué y por la indebida prevención, control, vigilancia y restricción del tránsito de vehículos tipo escalera en ese sector por parte de la Policía Nacional.

Ahora bien, en lo que interesa al sub judice, fueron recaudados los medios de prueba relacionados a cabalidad en el acápite anterior, los cuales son de relevancia superlativa para desatar la litis bajo la cual se desarrolla el presente medio de control, debiendo resaltar en todo caso que, las pruebas aportadas al plenario y recaudadas en el proceso, fueron sometidas al respectivo contradictorio, así como también, que fueron incorporadas al proceso de manera regular y oportuna[67]:

Así pues, en los términos anotados, es del caso abordar el análisis jurídico sobre los elementos configurativos de la Responsabilidad del Estado, como a continuación se precisa:

4.4.2.1 De la configuración del Daño

En este punto debemos señalar que, en el presente asunto, se encuentra claramente determinado el daño respecto del cual los demandantes reclaman su reparación y por ende, el consecuente reconocimiento y pago de los perjuicios deprecados, correspondiendo éste al fallecimiento de Jairo Daza Quevedo, David Santiago Santofimio, Magda Rocío Losada Peña, Laura Sofia Castro Cuellar, Marisol Bonilla Cuellar y Claudia Jimena Sterling Andrade y del nasciturus de esta última; y a las lesiones sufridas por Joan Sebastián Daza Jiménez, Fabián Andrés Rojas Romero, María Diva Peña, Jaime Francisco Rojas Rivera, Juana María Rojas Sterling y Jonathan Rojas Tovar, como consecuencia del accidente de tránsito acaecido el día 19 de noviembre de 2011 en la vía que conduce de Ibagué al Nevado del Tolima

A fin de poner de presente el mencionado daño, y que finalmente generó los perjuicios que los demandantes pretenden les sean reparados, fueron allegados al plenario entre otros, los correspondientes registros civiles de defunción (v.num.4.3.1.2), los informes de medicina legal de Joan Sebastián Daza Jiménez, Fabián Andrés Rojas Romero, María Diva Peña, Jaime Francisco Rojas Rivera y Juana María Rojas Sterling junto con la historia clínica de Jonathan Rojas Tovar, documentales que indican la existencia de lesiones a causa del referido accidente de tránsito (v.num.4.3.1.3).

De lo anterior, se colige la existencia de un daño con el que se le han generado perjuicios a los demandantes, el cual efectivamente tuvo lugar en hechos ocurridos el día 19 de noviembre de 2011, como consecuencia de un accidente de tránsito que generó las lesiones y muerte de los pasajeros mencionados.

Una vez precisado el daño, lo procedente es establecer si el mismo le resulta atribuible o imputable a las entidades demandadas y, por lo tanto, si tienen el deber jurídico de resarcir los perjuicios que de él se derivan.

4.4.2.2 De la imputabilidad de responsabilidad

En cuanto al hecho dañoso, la parte demandante manifestó que el mismo se debió a una falta u omisión en el mantenimiento, conservación y señalización de la vía; así entonces, teniendo en cuenta que dicha obligación se le endilga al Ministerio de Transporte, al INVIAS, al Departamento del Tolima y al Municipio de Ibagué, resulta oportuno precisar que, si bien es cierto el Estado tiene como uno de sus fines esenciales la protección de todas las personas residentes en Colombia y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares, también lo es, que para poder llevar a cabo ese cometido, debe atribuir funciones específicas a sus autoridades. Por ello, se tiene que al Ministerio de Transporte le compete, entre otras, la función de coordinación y articulación general de las políticas de los organismos y dependencias que integraban el sector transporte, al

[67] Art. 164 del C.G.P.

Invías la de la construcción, conservación, mantenimiento y señalización de las vías de carácter Nacional, y a los entes territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad (v. núm. 4.3.2), razón por la cual, como en el presente asunto está determinado que la vía Ibagué – Juntas, es una vía secundaria (v.num.4.4.1.5), es evidente que su mantenimiento, conservación y señalización está a cargo del Departamento del Tolima, ente que cuenta con personería y autonomía para administrar sus carreteras y las obras de infraestructura de las vías departamentales, por lo que se declarará probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por parte del Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de vías – INVIAS, y a su vez se establece que el Municipio de Ibagué no está llamado a responder por un daño del cual se encuentra desligado, puesto que éste se produjo como consecuencia del presunto defectuoso funcionamiento del servicio de una entidad del orden departamental.

Determinado entonces que la vía Ibagué – Juntas se encuentra a cargo del Departamento del Tolima, en la medida que la vía es de orden departamental y, por ende, su mantenimiento y conservación corresponde a ese territorial, se hace necesario realizar el estudio de las pruebas obrantes en el expediente con el fin de determinar si por parte del ente territorial existió la omisión alegada en la prestación del servicio de mantenimiento, conservación y señalización de la vía.

Para el efecto, en primer lugar se procederá a determinar las condiciones de la vía en el momento del accidente, por lo que, conforme al informe de tránsito se advierte, que se trata de una vía en doble sentido, en tierra, es decir que no estaba construida en asfalto y que tenía material suelto, por lo que en este entendido no existían muros para contener la erosión natural (v.num.4.4.1.4); por su parte, la aseguradora en su informe indica que en la vía se evidenciaron múltiples factores de diseño, señalización, demarcación y utilización que no cumplen con las condiciones de seguridad vial para los usuarios de esta vía (v.num.4.4.1.7), pruebas de las cuales es posible concluir, que no existía una señalización adecuada de la vía y que esta no se encontraba en óptimas condiciones puesto que se evidencia una falta de muros de contención en la misma.

Acto seguido, corresponde establecer si la inapropiada señalización de la vía es la causante del desenlace fatal, por lo que es necesario analizar las circunstancias de tiempo, modo y lugar del accidente de tránsito así, el vehículo transitaba de regreso en el sentido Nevado – Ibagué a la altura del KM 20+400, en la vía se encontraban unas piedras que obstaculizaban el paso normal por erosión natural del barranco lateral de la vía, por lo que el conductor en su intento de evadir los obstáculos transita por el tramo derecho o lateral de la vía, momento en el cual se desestabiliza el terreno y la bancada cede, presentándose una pérdida de la bancada entre 55 y 60 cm, lo que genera que el vehículo ruede por el abismo.

De acuerdo al informe de tránsito se tiene que el vehículo cayó al abismo como consecuencia de que el conductor intentó evadir obstáculos producto de un derrumbe en la vía (v.num.4.4.1.4); de igual forma, el informe realizado por la Policía en 2014 señala que existió una falta de precaución en tiempo de lluvia e impericia del manejo, así como también, que había desestabilización de la vía por el deslizamiento o derrumbe, circunstancias ambientales que inciden en el accidente (v.num.4.4.1.6); por último, el informe pericial de la aseguradora indica que en el momento del accidente, la bancada se desprende y cede, precipitando el automotor hasta el fondo del abismo (v.num.4.4.1.7). Así entonces, se tiene que, de las pruebas antes mencionadas se puede concluir que el accidente ocurrió debido a una falta de precaución del conductor del vehículo al realizar una maniobra evasiva y por un alud de tierra que originó que el terreno cediera y el vehículo automotor cayera al abismo.

Teniendo en cuenta las circunstancias del accidente, para el Despacho es evidente que este no se hubiera evitado con la señalización adecuada por parte del departamento del Tolima, puesto que a través de las distintas pruebas se puede observar, que el siniestro fue ocasionado por un alud de tierra que de forma intempestiva conllevó a que el vehículo tipo escalera que transitaba por la vía, se precipitara al abismo, circunstancia que no es imputable a la conducta omisiva que se le endilga al Departamento del Tolima.

En este orden de ideas, como las causas del accidente se enmarcan en una falla en el terreno, el cual cedió al paso del vehículo que, debido a los obstáculos que se encontraban en la vía, conllevó a que transitara por el borde del abismo, se descarta la omisión en cuanto a la falta de señalización vial como hecho generador del accidente.

A continuación, se analizará la omisión o falla en la prestación del servicio en cuanto al mantenimiento y conservación de la vía (escenario del accidente), para lo cual es de suma importancia destacar que, de las pruebas allegadas no es posible evidenciar que la entidad territorial tuviese conocimiento de la presencia anormal y peligrosa de obstáculos sobre la vía como es el caso de derrumbes o desprendimiento de rocas, y si bien estos obstáculos presentan riesgo para los automotores o peatones que transitan por el sector, no está acreditado que el Departamento del Tolima no hubiese tomado las medidas tendientes a reparar, señalizar o aislar la zona, o a remover el material estorboso, a fin de prevenir el peligro que éste implicaba, por lo que queda claro que los actores no demostraron falla alguna del servicio, puesto que se trató de un hecho de la naturaleza con connotación de imprevisible e irresistible que aunado a la falta de cuidado del conductor del vehículo quien se expuso imprudentemente al peligro que significaba pasar por una zona de derrumbes, impide la declaratoria de responsabilidad de la entidad demandada.

Por último, en atención a que también se endilga responsabilidad a la Policía Nacional por la indebida prevención, control, vigilancia y restricción del tránsito de vehículos tipo escalera en ese sector, se ha de decir que, dentro de las pruebas allegadas no se acredita que estos vehículos tuvieran restricción o prohibición alguna para transitar en la vía como lo afirma la parte actora, y que esa falta de control policial hubiese sido la causante del daño, puesto que como se ha mencionado con anterioridad la causa generadora del daño fue un hecho de la naturaleza.

Corolario de lo expuesto, se negarán las pretensiones de la demanda frente a las entidades demandadas Departamento del Tolima, Policía Nacional y Expreso La Orteguna y en cuanto a la persona vinculada SULMA LILIANA LEMUS y, respecto a las demás entidades Ministerio de Transporte, al Instituto Nacional de Vías y al Municipio de Ibagué debido a una falta de legitimación en la causa por pasiva.

4.5. DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

El artículo 225 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo regula la figura jurídica del llamamiento en garantía, en virtud de la cual una de las partes procesales, previa acreditación de un vínculo legal o contractual, solicita la intervención de un tercero con el fin de que se haga cargo del pago o el reembolso (total o parcial) de la reparación de un perjuicio que tuviere que hacer como consecuencia de una sentencia condenatoria.

Así las cosas, el llamamiento en garantía presupone la existencia de una relación legal o contractual y, en caso de proferirse sentencia condenatoria, al juez le corresponde resolver sobre las consecuencias de dicho vínculo, esto es, determinar si hay lugar a que el convocado resarza los perjuicios que haya causado, en consonancia con el grado de responsabilidad que se le pueda endilgar.

En el presente caso, como la sentencia es denegatoria de las pretensiones en contra de la demandada Expreso La Orteguna, el Despacho se abstendrá de pronunciarse sobre el problema jurídico asociado, esto es sobre la situación contractual que unió a esta empresa con la llamada en garantía Seguros La Equidad.

4.6. DE LA CONDENA EN COSTAS.

El artículo 365 del C.G.P., aplicable al caso por disposición expresa del artículo 188 de la Ley 1437 de 2011 y en virtud de la derogatoria del Código de Procedimiento Civil, dispone que se condenará en costas a la parte vencida en el proceso y, como quiera que la parte demandante fue la parte

vencida, resulta ajustado a derecho aplicar este criterio, por lo que, en consecuencia, se procederá a condenarla al pago de las costas procesales.

Para el efecto, y como quiera que se trata de un asunto contencioso administrativo en donde se perseguían pretensiones por valor de CIENTO OCHO MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA MIL CUATROCIENTOS PESOS MCTE. ($108.240.400), que según lo establecido en el Acuerdo 1887 de 2003, expedido por la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura, será hasta un 20% del valor de las pretensiones.

Dentro del expediente se encuentra acreditado que las entidades demandadas actuaron a través de apoderados judiciales quienes contestaron la demanda, comparecieron a la audiencia inicial, a la audiencia de pruebas y presentaron sus alegatos de conclusión, y si bien no es posible establecer que los apoderados hubiesen sido contratados y las entidades incurrieren en el pago de sus honorarios, aun en caso de ser estos empleados de planta, el criterio jurisprudencial ha indicado que esta situación ha de ser comparable a cuando la parte actúa en nombre propio, por lo que, teniendo en cuenta dichas intervenciones procesales se impone una condena equivalente al cuatro por ciento (4%) de la cuantía de las pretensiones de la demanda.

V.- DECISIÓN

Como natural corolario de lo expuesto, la Juez Séptima Administrativa de Oralidad del Circuito de Ibagué, Distrito Judicial del Tolima, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

R E S U E L V E:

PRIMERO: DECLARAR probadas la excepción de "Falta de legitimación en la causa por pasiva" propuestas por parte de la Nación - Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías y por el Municipio de Ibagué, por las razones anotadas en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO: NEGAR las pretensiones de la demanda, de conformidad con lo esbozado en la parte considerativa de esta providencia.

TERCERO: Condenar en costas en esta instancia a la parte demandante. Por secretaría procédase a su liquidación, para ello se fijan como agencias en derecho a favor de la demandada, el equivalente al cuatro por ciento (4%) de la cuantía de las pretensiones de la demanda.

CUARTO: ORDENAR se efectúe la devolución de los dineros consignados por la parte demandante por concepto de gastos del proceso, si los hubiere, lo cual deberá realizarse por la Dirección Ejecutiva de Administración Judicial, acorde con lo establecido en la Circular DEAJC19-43 del 11 de junio de 2019, y los lineamientos establecidos para tal fin.

QUINTO: En firme la presente sentencia, **ARCHÍVESE** el expediente previa cancelación de su radicación.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

INÉS ADRIANA SÁNCHEZ LEAL
JUEZ

Firmado Por:

Ines Adriana Sanchez Leal

Juez Circuito

Juzgado Administrativo

007

Ibague - Tolima

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación: **993ef41dfa52f847f2c0811e2fa1678540a9a5e8b5f5425ec19033a914590d1b**

Documento generado en 18/08/2023 01:17:42 PM

Descargue el archivo y valide éste documento electrónico en la siguiente URL: https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica