



República de Colombia
Rama Judicial
Tribunal Administrativo del Tolima
Mag. José Aleth Ruiz Castro

Ibagué, doce (12) de mayo de dos mil veintidós (2022)

Radicación N° :	73001-33-33-001-2016-00014-01
Número Interno:	2020-00484.
Medio de Control:	Reparación Directa
Demandantes:	Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado:	Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

I- ASUNTO A DECIDIR

De conformidad con lo establecido en los artículos 152-6 y 247 del C.P.A.C.A., procede la Sala Oral de Decisión a resolver el recurso de apelación interpuesto por el apoderado de la parte demandante, en contra de sentencia proferida el 27 de mayo de 2020 por el Juzgado Primero (1°) Administrativo del Circuito de Ibagué, mediante la cual se negaron las pretensiones de la demanda.

II. ANTECEDENTES

1. Pretensiones de la demanda¹.

“1. Que se declaren responsables patrimonial y solidariamente a las accionadas por la muerte de HERIBERTO DIAZ SANABRIA q.e.p.d. acaecida el 2 de mayo de 2015 como consecuencia del accidente de tránsito que tuvo lugar en hechos ocurridos el 28 de abril de 2015 en la denominada “intersección Chicoral.

2. Que como consecuencia de la anterior declaración, se condene a las accionadas a pagar solidariamente los siguientes perjuicios morales materiales, estos últimos en la modalidad de lucro cesante consolidado y futuro, discriminados así:

-PERJUICIOS MORALES.

A favor de DIANA YADIRA PEDRAZA PINZÓN (compañera permanente del fallecido) el equivalente a 100 S.M.L.M.V.

A favor de la menor LAURA TATIANA DIAZ PEDRAZA (hija del fallecido) el equivalente a 100 S.M.L.M.V.

A favor de BRAYAN SNEYDER DIAZ PEDRAZA (hijo del fallecido) el equivalente a 100 S.M.L.M.V.

A favor de CRISTIAN FELIPE DIAZ PEDRAZA (hijo del fallecido) el equivalente a 100 S.M.L.M.V.

A favor de CARLOS ANDRES DIAZ PEDRAZA (hijo del fallecido) el equivalente a 100 S.M.L.M.V.

¹ Fls. 162-163 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

-PERJUICIOS MATERIALES

➤ **LUCRO CESANTE (consolidado y futuro):**

“Lucro cesante Consolidado”: comprende desde la fecha de la muerte (2 de mayo de 2015) hasta la presentación de este escrito (26 de enero de 2015).

A favor de DIANA YADIRA PEDRAZA PINZÓN (compañera permanente de la víctima):

El salario promedio de HERIBERTO DIAZ para la época de los hechos ascendió a “2.148.437. A esa cifra no se le suma ningún valor por concepto de prestaciones sociales por cuanto era un contratista.

Entonces, a dicho valor se le restara un 50% (\$ 1.074.200), que se presume él destinaba para su propia manutención; así, el ingreso base de liquidación corresponde a la suma de \$1.074.200.

Entonces, desde la fecha de los hechos hasta el día de presentación de esta demanda han transcurrido 8 meses y 23 días, los cuales multiplicados por \$1.074.200 arroja un valor de: \$9.415.400, lo cual se divide en 2 por cuanto la otra mitad es para los hijos, por lo que arroja un valor de **\$4.707.700**.

“Lucro cesante Futuro”

A favor de DIANA YADIRA PEDRAZA PINZÓN (compañera permanente de la víctima): comprende desde el día siguiente a la presentación de esta demanda (27 de enero de 2016) hasta la vida probable de Heriberto Díaz, 79 años, según resolución No. 0110 de 2014 de la Superfinanciera.

Ya tenemos el ingreso base de liquidación que es de \$1.074.200, el cual se multiplica por los 31 años que le quedaban probablemente de vida a Heriberto, que llevados a meses son 372; entonces la suma resultante es de: \$399.602.400, lo cual se divide en 2 por cuanto la otra mitad sería para los hijos, arrojando un **total de \$199.801.200**.

A favor de los cuatro (4) menores hijos de la pareja: comprende desde el día siguiente a la presentación de esta demanda (27 de enero de 2016) hasta el día en que el menor de todos – CARLOS ANDRES DIAZ PEDRAZA - cumpliría los 25 años de edad, toda vez, según lo dice el Consejo de Estado, esta es la edad en que la persona forma su propio hogar y puede responder por sí solo.

Ya tenemos el ingreso base de liquidación que es de \$1.074.200, el cual se multiplica por los 22 años y 3 meses, que llevados a meses, son 267 meses; entonces el cálculo restante es de: \$286.811.400, del cual debe descontarse la mitad por cuanto la otra mitad ya se dedujo para la compañera permanente; en consecuencia, a los hijos les corresponde por este concepto el valor de \$143.405.700.

3. Que las sumas reconocidas sean debidamente ajustadas, según lo dispone el inciso 4° del artículo 187 de la Ley 1437 de 2011 – C.P.A.C.A.

4. Que se condene en costas a las accionadas”.

2. Fundamentos fácticos de la demanda².

² Fls. 164-169 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Como fundamento de sus pretensiones, el apoderado de la parte accionante expuso los siguientes hechos relevantes que esta Sala se permite sintetizar en los siguientes términos:

2.1.- Que el señor Heriberto Díaz Sanabria q.e.p.d., laboró como operario de bulldozer en la sociedad TEMPOINTEGRALES L.T.D.A. desde el 27 de mayo al 31 de diciembre de 2014 y desde del 17 de febrero al 24 de febrero de 2015 con la sociedad DL SERCAL S.A.S.

2.2.- Posteriormente, celebró contrato de prestación de servicios Nro. 0510 del 13 de abril de 2015 con el Departamento del Tolima, para llevar a cabo las labores de operario de bulldozer en la recuperación de zonas afectadas por la minería ilegal a cielo abierto llevada a cabo en los municipios de Chaparral y Coyaima.

2.3.- Disfrutando de un descanso concedido de 6 días, el señor Heriberto Díaz, el día 28 de abril de 2015 a las 6:30 p.m. se encontraba desplazándose en su motocicleta en la vía que conduce del Municipio de Ataco (Tol.) al Municipio de Venadillo cuando a la altura del kilómetro 0 + 300 Variante Chicoral, fue arrollado por un vehículo tipo tracto camión de placas SYK-416 marca KENWORTH modelo 1993 de servicio público, conducido por el señor Severo Sarmiento, vehículo de propiedad y conducido por el señor Carlos Julio Arias Castelblanco y otro.

2.4.- Que el Subintendente de la Policía Nacional Arley Tavera Verano cuando se encontraba transitando por dicha vía, halló al señor Heriberto Díaz Sanabria herido, por lo que procedió a llamar a la Policía de Tránsito para reportar el accidente, arribando 5 minutos después la ambulancia que lo traslado a la Clínica Asotrauma de Ibagué, seguidamente llegó la Policía de Tránsito.

2.5.- Que el Subintendente de la Policía Nacional Arley Tavera Verano continuo su camino y antes de llegar al túnel del corregimiento de Gualanday, observo a los Policías de Tránsito que habían realizado el procedimiento con el herido, con una motocicleta en malas condiciones y una tractomula que se percibía como la causante del siniestro.

2.6.- Como consecuencia de las lesiones sufridas en el accidente de tránsito, el 2 de mayo de 2015 fallece el señor Heriberto Díaz Sanabria, plasmándose en el informe pericial de necropsia, lo siguiente:

“... en accidente de tránsito sufre politraumatismo severo, con cuadro de abdomen agudo, fractura de fémur izquierdo, el cual produce lesión extensa de los músculos de la cara interna del muslo izquierdo, y lesión de vasos de pequeño calibre, fracturas de pelvis con extensos hematomas que generan un tercer espacio e hipovolemia incontrolable, lo que lleva a un choque hipovolémico refractario e irreversible, el cual no responde a las medidas medico quirúrgicas instauradas”.

2.7.- Que el accidente de tránsito que ocasionó la muerte del señor Heriberto Díaz Sanabria ocurrió por la defectuosa señalización y demarcación de la vía en el kilómetro 0 + 300 Variante Chicoral, además de la conducta imprudente del conductor de la tractomula Severo Sarmiento. Sostiene que en el lugar donde ocurrió el accidente, no está debidamente identificado, ni adecuadamente señalizado debido a que:

“(...) respecto de la vía del kilómetro 0 + 300 Variante Chicoral, debo decir que, a pesar de que esta ubicación es el lugar del accidente que señala el informe de tránsito, en el dictamen pericial que hoy se allega se determinó con mayor exactitud que ese sector en realidad corresponde al k 22 + 900 tomando como partida el PRO + 000 en el sitio denominado intersección San Rafael, concluyéndose que dicho sitio es una intersección llamada "INTERSECCIÓN CHICORAL" (...).

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

En el ramal de la bifurcación vial que viene de Chicoral hay señalización vial marcada sobre el pavimento que significa "CEDA EL PASO" ya 3,20 metros adelante hacia la "variante Chicoral" una línea punteada (fotos 1 y 2) a una distancia de 32.50 metros de esta línea punteada, en el borde la carretera y a mano izquierda del carril de aceleración existe una señal vertical reglamentaría SR 02 de CEDA EL PASO.

Son las únicas señales viales que existen en el sector de la Intersección Chicoral. Como ya se informó en el ramal de la bifurcación que viene de Chicoral y en una longitud de 430 metros aproximadamente no existe ninguna señal vial, excepto un aviso que dice IBAGUÉ BOGOTÁ sobre la Variante Chicoral, y en K 19 + 700 medido desde la intersección San Rafael (PRO + 000) a mano derecha existe una señal informativa con una leyenda que dice "VEHÍCULOS PESADOS A LA DERECHA" (...).

*La colocación de la **señal vertical** de **CEDA EL PASO**, está ubicada al costado izquierdo del carril de aceleramiento, es imposible de observar por la inmensa vegetación arbórea. La señal está colocada a 35.70 metros delante de donde empieza el peligro y está ubicada en la zona de carril de aceleramiento. En consecuencia, no tiene ninguna funcionalidad".*

"... Las señales deben ser colocadas en el costado derecho condición que tampoco cumple la señal vertical de la que estamos hablando y que se ve en la foto No. 3".

Basado en la experticia del Ingeniero Arguelles, afirmó que, toda señalización vertical se debe colocar al lado derecho de la vía, no a la izquierda como ocurrió en el lugar del accidente, siendo colocadas antes del riesgo como prevención. Asimismo, en el dictamen pericial expresa que "en este tramo no existe señal que indique la velocidad de aproximación al empate con la otra vía".

*"Con las falencias señaladas, es consecuente concluir que en las horas de la noche **las pocas señales** una de ellas, la **señal vertical reglamentaria** mal instalada como ya se explicó, aunque **reflectiva** aumenta el riesgo para conductores de vehículos y motocicletas en horas de la noche. La poca señalización existente en el sitio del accidente y en ramal derecho que viene de Chicoral, así como la falta de mantenimiento de la única señal horizontal pintada (**también reflectiva**) en el lugar donde **empieza el peligro** (señal borrosa) en horas de la noche incrementa el peligro de accidentes".*

2.7.2.- En segundo lugar, expresa que, al revisar el croquis del informe de tránsito, se puede advertir que el tracto camión que atropelló al señor Heriberto Díaz Sanabria, conducido por el señor Severo Sarmiento, transitaba por el carril izquierdo de la vía, lo cual es totalmente imprudente, ya que en el dictamen pericial "Respuesta No. 9, por esa vía, específicamente en el K19 + 700 a mano derecha, existe una señal informativa con la leyenda "VEHICULOS PESADOS A LA DERECHA", foto Nro. 6, donde se establece que el automotor no transitaba por el carril que le correspondía, acrecentado por el hecho de hacerlo sobre una intersección.

2.8.- Las dos vías que forman la "Intersección Chicoral", son vías nacionales que pertenecen al Ministerio de Transporte y que el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), en aplicación del Decreto 1800 del 26 de junio de 2003, cedió al Instituto Nacional de Concesiones (INCO), hoy conocido como Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el cual celebró contrato de Concesión Nro. 007 de 2007 con la Concesionaria San Rafael S.A., para la ejecución de diferentes etapas del proyecto vial Girardot – Ibagué – Cajamarca, siendo en consecuencia los responsables de la ejecución de dicho contrato y la señalización vial la Concesionaria y la A.N.I.

2.9.- Que el señor Heriberto Díaz Sanabria, no respeto la señal horizontal que reposa sobre el pavimento de CEDA EL PASO por cuanto se le imposibilitó observarla, ya

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

que había ingresado en bajada a una vía con prioridad, sin ninguna señal que advirtiera del peligro, con aditamento que se encontraba de noche, oscuro y la señal pintada estaba y seguramente continua borrosa, por falta de mantenimiento, además, la señal vertical de CEDA EL PASO, tampoco se pudo observar ya que se encuentra después de la intersección, es decir, no cumple ninguna función, ya que se encuentra después de la presencia del peligro, con el agravante que esta erradamente instalada al lado izquierdo del carril de aceleramiento, ello ocasionó que el tracto camión no solamente atropellara a Heriberto, sino que arrastrara la motocicleta hasta la entrada del túnel de Gualanday.

2.10.- Señala que a la fecha del siniestro, el señor Heriberto no registraba ninguna infracción de tránsito, lo que demuestra su comportamiento al conducir vehículos automotores, prudentemente, considerando su labor de operario de bulldozer.

2.11.- que el núcleo familiar de Heriberto Díaz, está conformado por diana Yadira Pedraza Pinzón compañera permanente, y sus cuatro (4) hijos: Laura Tatiana, Brayan Sneyder, Cristian Felipe y Carlos Andrés Díaz Pedraza, compungidos por la falta de su padre, ya que era la cabeza de hogar, y dependían todos económicamente del occiso.

3. Contestación de la demanda³.

3.1.- Severo Sarmiento⁴.

A través de apoderado judicial, se opuso a las pretensiones de la demanda, indicando que, tanto el señor Severo Sarmiento y por ende el señor Carlos Julio Arias, fueron absueltos con fallo proferido el 12 de julio de 2016 de todos los cargos dentro del proceso penal por Homicidio Culposo con radicado 732686000446201580047, Interno 2015-00180-00, la cual se encuentra en firme e hizo transitó a cosa juzgada, al declararse la preclusión de la investigación, solicitada tanto por el fiscal del caso y coadyuvada por la defensa.

En dicho proceso quedó absolutamente claro que el vehículo conducido por el demandado jamás obró de forma imprudente, pues el accionar de su conductor, es decir, desplazarse por el carril izquierdo desarrollando una maniobra de adelantamiento corresponde a una actividad debidamente autorizada y reglada por la norma de tránsito, máxime si se considera que en el fallo penal se estableció que fue el señor Heriberto Díaz Sanabria quien actuó de manera imprudente al no respetar la prelación, no disminuir la velocidad, hacer caso omiso a la norma de ceder el paso, su motocicleta no tener luces prendidas y tampoco percatarse del tractocamión tal y como lo manifiesta en su interrogatorio, configurándose la culpa exclusiva de la víctima.

Señala que los aquí demandantes no asistieron a las diligencias penales ni por sí mismos, ni por intermedio de apoderado a pesar de haber sido citados y que la condena solicitada es una mera expectativa, pues el contrato de prestación de servicios que tenía vigente para la época de los hechos era tan solo por 60 días y el valor de la suma era por una suma determinada, contrato que no se asemeja al contrato laboral, resultando en una simple expectativa su renovación.

Adujo que, la condena no puede ser jamás de forma solidaria, pues la única razón por la cual demanda al señor Severo Sarmiento, se basa en que estaba transitando por el carril izquierdo de la vía, conducta que ya fue resuelta por la jurisdicción penal,

³ La demanda fue admitida mediante providencia del 12 de febrero de 2016 contra la Agencia Nacional de Infraestructura A.N.I., la concesionaria San Rafael S.A. y los señores Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias Castellanos (fl. 176 cuaderno principal Nro. 1).

⁴ Fls. 211-227 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

como quiera que dicho accionar está permitido, más cuando se trata de adelantar otro vehículo.

Con fundamento en lo anterior, propuso como medios exceptivos los que denominó "*Falta de legitimidad en la causa por pasiva*", y "*Falta de Jurisdicción*" y "*Cosa Juzgada*".

3.2.- Concesionaria San Rafael S.A.⁵

Por medio de apoderado judicial, se opuso a todas y cada una de las pretensiones de la demanda en especial, la referente a declarar patrimonial y solidariamente responsable al poderdante por la muerte de Heriberto Díaz Sanabria, al considerar que la señalización en el tramo donde ocurrieron los hechos cumplía con las exigencias y especificaciones técnicas contenidas en el Manual de Señalización de INVIAS y el contrato de concesión Nro. 007 de 2007 y sus apéndices técnicos.

En relación con las pruebas allegadas, hace énfasis en el informe de tránsito levantado por el Agente de Policía PT RUIZ PATIÑO el 28 de abril de 2015, pues a voces del demandado, prueban que la vía al momento de los hechos se encontraba en buen estado con iluminación artificial, con señal vertical de ceda el paso, con línea central amarilla segmentada, con línea de carril blanca segmentada y línea de borde blanca, según diseño propio de una glorieta o intersección de un área rural, bajo una condición climática normal, por lo que señala que la causa del deceso del señor Heriberto Díaz Sanabria no fue la falta de señalización o acciones u omisiones atribuibles a su actividad, a tal punto que en el mentado informe señala que "(...) **EL VENIA POR LA VIA DEL ESPINAL HACIA VENADILLO TOLIMA Y AL SALIR DE LA VARIANTE NO SE PERCATO QUE HABIA UNA SEÑAL DE SEDA (SIC) EL PASO NI TAMPOCO OBSERVO QUE TRANSITABA VEHICULO POR LA VARIANTE (...)**".

Concluye que existió imprudencia por parte del conductor de la motocicleta de placas JDK 08D, el cual omitió el cumplimiento de las normas de tránsito y desobedeció la señalización existente, como consta en el croquis levantado por el agente de Policía identificado con la placa 092365 (PT. JHONY FABIAN RUIZ PATIÑO), el cual determinó como causa probable: "... **NO RESPETAR LA PRELACIÓN "NO DETENER EL VEHICULO O CEDER EL PASO CUANDO SE INGRESA A UNA VIA DE MAYOR PRELACIÓN" Y 112 DESOBEDECER SEÑALES DE TRANSITO "NO ACATAR LAS INDICACIONES DE LAS SEÑALES EXISTENTES EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE"**".

Con base en lo anterior, propuso las excepciones de mérito "*Falta de legitimación en la causa por pasiva por parte de la concesionaria San Rafael S.A.*", "*Inexistencia de la falla en el servicio invocada como título de imputación*", "*cumplimiento de las obligaciones a cargo de la demanda*", "*hecho de un tercero*", "*Inexistencia del nexo de causalidad, principio de la causalidad adecuada, de la concausalidad*", "*Acerca de la relatividad del servicio público*", "*Acerca de la noción de daño directo*", y "*Excepción genérica*".

Finalmente, señala que en el remoto caso de acceder a las pretensiones de la demanda, no se configure los llamados cuerpos gloriosos debiendo tenerse como porción destinada a la propia manutención el 25% total de los ingresos, que el occiso no devengaba prestaciones sociales, sus ingresos al final de los días era de \$1.000.000 los cuales era esporádicos. Así mismo, aduce que para la tasación de perjuicios de sus hijos es menester tener en cuenta los límites en relación con la edad.

⁵ Fls. 2-15 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

3.3.- Agencia Nacional de Infraestructura – ANI –.⁶

La apoderada de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI – en el escrito de contestación de la demanda se opuso a todas y cada una de las pretensiones elevadas por parte del demandante, dado que carecen de fundamento jurídico, factivo y probatorio.

Añadió que, no se encuentra probado que los perjuicios ocasionados a la parte actora son con motivo de una falla de servicio por parte de esa agencia, ya que no existe prueba alguna que denote que el comportamiento activo o pasivo de la ANI, causaran los perjuicios que se alega en la demanda.

Como eximente de responsabilidad, propone i). “*Hecho de un tercero*” como la causa determinante del daño señala el actuar imprudente del conductor del camión de placas SYK-416 ocasionó el accidente de tránsito en que falleció el señor Heriberto Díaz Sanabria; ii). “*Culpa exclusiva de la víctima*”, ya que la conducta realizada por la víctima directa del daño, fue determinante para la causación del perjuicio al punto que se puede concluir que si el señor Díaz Sanabria hubiese cumplido con las normas establecidas para la circulación terrestre de seguro no se hubiera generado el accidente de tránsito o, en caso contrario, las consecuencias de dicho suceso hubiesen sido totalmente distintas al objeto de la presente demanda.

Advirtió que en el evento de prosperar la demanda es preciso señalar que quien tiene la titularidad de la obligación de reparar los daños es directamente el Concesionario San Rafael S.A., en virtud del contrato celebrado con el Estado.

Propone las excepciones de “*Falta de legitimación en la causa por pasiva*”, “*Inexistencia de responsabilidad patrimonial por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura – no se presenta falla o falta en el servicio a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura lo que ocasiona rompimiento del nexo causal*”, “*Falta de material probatorio*”, “*Del estado de la vía y su señalización*” y “*Las que resulten probadas en el curso del proceso*”.

3.4.- AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.⁷

El apoderado se opone a todas y cada una de las pretensiones de la demanda, por estimarlas improcedentes al carecer de material probatorio, de igual manera, se opone a todas las cuantificaciones y estimaciones de perjuicios elevados por la parte actora.

Manifiesta que los planteamientos expuesto por la parte demandante en esencia son apreciaciones subjetivas, no probadas y hacen unas aseveraciones de los perjuicios de manera poco objetivas, salidas de contexto y los parámetros establecidos por el Consejo de Estado

Advirtió que no se observa que respecto del hecho que se demanda como generador del daño exista negligencia, impericia y/o imprudencia que le endilgue responsabilidad alguna a los demandados y AXA Colpatria Seguros S.A. que convoque el deber de reparar a su cargo, debido a que el siniestro ocurrió por culpa exclusiva de la víctima.

En consecuencia, formula como medios exceptivos: “*inexistencia de los elementos estructurales de la responsabilidad*”, “*ruptura del nexo causal*”, “*inexistencia del daño*”, “*amparo del asegurador*”, “*disponibilidad del valor asegurado*”, “*principio de la indemnización e improcedencia de pagos no pactados en la póliza por no cobertura*”, “*cubrimiento de la póliza*”, “*la obligación que se endilgue a la sociedad AXA Colpatria*”

⁶ Fls. 35-59 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf.

⁷ Fls. 71-76 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Seguros S.A ha de ser en virtud de la existencia de un contrato de seguro y conforme los términos establecidos en la póliza No. 8001473316 de dicho contrato” y por último la “excepción genérica”.

3.5.- COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS S.A.⁸

El abogado de la compañía de seguros se opuso a todas las pretensiones, en especial a las cuantificaciones y estimaciones de perjuicios establecidas en la demanda, destacando que las mismas son totalmente improcedentes ya que no existe material probatorio que las sustente.

Considera que, queda claro que los actores no prueban la existencia del daño ocasionado, en razón al relato de los hechos contenidos en el escrito de la demanda, que contiene declaraciones y condenas totalmente salidas de contexto e indemnización con cuantías que no se encuentran probadas dentro del *sub lite*.

Aseveró que, el demandante no prueba el nexo de causalidad dentro de la acción, pues el siniestro se da por culpa exclusiva de la víctima, más aún cuando no se encuentra debidamente probado la configuración del nexo causal, pues los mismos, aduce, brillan por su ausencia.

Para finalizar, enuncia como excepciones de mérito las siguientes: *“inexistencia de los elementos estructurales de la responsabilidad”, “ruptura del nexo causal”, “inexistencia del daño”, “inexistencia del daño o cesación del daño”, “amparo del asegurador”, “disponibilidad del valor asegurado y condiciones contractuales del contrato de seguro”, “principio de la indemnización e improcedencia de pagos no pactados en la póliza por no cobertura”. “cobrimiento de la póliza”, “la obligación que se endilgue a la sociedad COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS S.A. ha de ser en virtud de la existencia de un contrato de seguro conforme a los términos establecidos en la póliza No. 100004279 Concesionaria San Rafael S.A, de dicho contrato”, y finalmente la “Excepción genérica”.*

4. La sentencia impugnada⁹.

Lo es la proferida el 27 de mayo de 2020 por el Juzgado Primero (1°) Administrativo del Circuito de esta ciudad, que declaró probada de oficio la excepción de falta de jurisdicción respecto de las pretensiones formuladas contra los señores Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias Castebianco por lo que ordenó remitir el proceso a los Juzgados Civiles del Circuito y negó las demás pretensiones de la demanda.

Encontró configurado el daño, de conformidad con el registro de defunción y el informe pericial de necropsia, no así la imputación del mismo a las demandadas, argumentando que, una vez analizado el recaudo probatorio, no se logró acreditar por parte de los demandantes como era su carga, los supuestos de hecho bajo los cuales se fundamentaron sus pretensiones, es decir, no se encuentra debidamente acreditado que el accidente sufrido por el causante hubiera sido consecuencia de una falla en el servicio consistente en la irregular actuación de la administración u omisión de aquella frente a la instalación de señales de tránsito.

Por el contrario, del acervo probatorio allegado se logra evidenciar que el señor Heriberto Diaz Sanabria, abordó la intercesión (intersección?) desobedeciendo las múltiples señales y condiciones viales del sector, que advertían la reducción de velocidad en razón a que se acercaba a una vía principal y debía dar prelación a los vehículos que por allí se desplazaban.

De acuerdo con lo anterior, el Juzgado de instancia llega a la conclusión, que no se puede declarar la responsabilidad de las entidades, ya que en el lugar de los hechos

⁸ Fls. 90-96 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf.

⁹ Fls. 302-316 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

existen diferentes señales de tránsito que, de haber sido acatadas por el fallecido Heriberto Díaz Sanabria, como conductor de la motocicleta, sin duda alguna hubiera salvaguardado su integridad física y por consiguiente su vida, pues de haber respetado la señal del piso horizontal que indicaba que debía ceder el paso vertical ubicada a no más de 32 metros de inicio de dicho canal, hubiera abordado la vía principal de manera prudente, sin dar lugar al accidente, del cual es objeto el presente proceso.

En virtud de lo anterior, manifestó que el hecho generador del daño, cuya reparación se alega por el medio de control de reparación directa, no fue producido por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, ni a quien le fue adjudicado el contrato, la Concesionaria San Rafael S.A., como quiera que no se probó en el transcurso del proceso la concurrencia de los elementos necesarios para declarar la responsabilidad a las citadas entidades, lo cual fue fundamento para negar las pretensiones de la demanda en contra de ellos.

Frente a la responsabilidad de los señores Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias Castelblanco, como particulares, el Juzgado cita pautas jurisprudenciales del Consejo de Estado, expresando que *“... el fuero de atracción permite que el juez contencioso administrativo adquiera competencia para conocer del proceso en que las personas de ambas naturaleza sean parte, esto es, públicas y privadas, por cuanto es aquel quien asume el conocimiento del litigio de manera preferencial, factor el cual procede su aplicación siempre y cuando se pueda inferir de las pretensiones y del material probatorio, que se vaya a comprometer la responsabilidad de las Entidades Estatales, enjuiciando su actuar en lo relativo al cumplimiento de sus funciones”*.

De igual manera, puso de presente que ante la ausencia de probabilidades mínimas de condena en contra de los entes públicos aludidos, *“... se descarta la posibilidad de predicar el denominado fuero de atracción y, por ende, se desecha la posibilidad de efectuar un pronunciamiento de fondo respecto de las pretensiones formuladas en contra de las personas jurídicas de derecho privado, en contra de las cuales las pertinentes reclamaciones en sede judicial deben formularse ante la Jurisdicción Ordinaria”*.

Siendo así, considera el Despacho de la juez *a quo*, que al no encontrarse los elementos que permitan atribuir el daño alegado como fundamento de la acción a la entidad pública o a su contratista, no se le aplica el fuero de atracción respecto de personas de orden privado, careciendo de competencia para conocer del presente asunto, siendo pertinente adelantar el proceso en la jurisdicción ordinaria civil, que tendría la competencia para decidir si son civil y patrimonialmente responsables, respecto de la imprudencia alegada por parte del demandante. En consecuencia, declaró de oficio probada la excepción de falta de jurisdicción y ordenó la remisión del proceso a la oficina judicial de reparto de Ibagué, para ser repartida a los Jueces Civiles del Circuito para que se pronuncien de fondo frente a los señores Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias.

Por último, condenó en costas a la parte demandante, a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la Concesionaria San Rafael S.A; fijando como agencias en derecho el equivalente a 15 salarios mínimos legales diarios vigentes a la fecha de ejecutoria de la sentencia para cada una de las partes mencionadas.

5. Fundamentos de la impugnación.

5.1. Parte demandada Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias Castellanos¹⁰.

Señala que el *a-quo* incurrió en imprecisiones procesales tales como haber declarado de oficio probada la excepción de falta de jurisdicción y competencia en la sentencia,

¹⁰ Fls. 334 a 363 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

cuando la misma ya había hecho tránsito a cosa juzgada al haber sido resuelta en la audiencia inicial encontrándola no probada en esa oportunidad procesal. Para el recurrente el Juzgado debió desde el inicio del proceso haber excluido a los particulares pues ya había quedado resuelta totalmente su situación, no obstante lo anterior, y ante la firmeza de la decisión tomada en ese momento procesal, se debió haber resuelto la responsabilidad de los terceros vinculados en esta jurisdicción.

Otra imprecisión en la que a juicio del actor incurrió el Juzgado de primera instancia fue en no tener en cuenta la contestación de la demanda rendida por el señor Severo Sarmiento Q.E.P.D. cuando efectivamente el demandado le otorgó debidamente poder a su abogado, quien a su vez contestó la demanda y presentó excepciones el día 31 de octubre de 2016, a tal punto que en la audiencia inicial fue resuelta una excepción previa propuesta por éste.

Señaló que al estar plenamente en firme la decisión de ser esta la jurisdicción competente para conocer del asunto de la referencia, se procedió a adelantar el juicio de responsabilidad, surtiéndose totalmente las pruebas testimoniales, documentales, por lo que la decisión no debió ser otra que declarar no probadas las pretensiones de la demanda y no emitir una decisión que permita reabrir nuevamente el debate sobre una excepción previa que ya había hecho tránsito a cosa juzgada, dejando en entre dicho su responsabilidad en la ocurrencia de los hechos que se controvierten en el proceso de la referencia.

Por lo anterior solicita se revoque la sentencia y, en consecuencia, se nieguen las pretensiones de la demanda en atención a que se logró comprobar que el responsable en forma exclusiva es la víctima, al no respetar las señales de tránsito.

5.2. Parte demandante ¹¹.

Oportunamente el apoderado de la parte actora recurrió la sentencia de primera instancia, aduciendo que el Juzgado decidió eximir de responsabilidad a las entidades por la causal de *culpa exclusiva de la víctima*, omitiendo estudiar a fondo dicha figura jurídica a tal punto que no realiza desarrollo jurisprudencial alguno sobre la misma, ni la enuncia por su nombre técnico.

Manifestó que el Despacho hizo una valoración equivocada del material probatorio, en razón a que las pruebas que sirvieron como fundamento para proferir la sentencia de primera instancia son "*el reporte de iniciación del agente de policía de tránsito Jhony Fabián Ruiz Patiño*", "*el contenido fotográfico del informe de policía visible a folio 758 del expediente*" y el "*dictamen pericial rendido por el ingeniero civil Orlando Leyva Delgado*", dándole más credibilidad a otros dictámenes y pruebas allegadas al plenario que no hacen un estudio de la norma y la señalización de la vía, sino que acogen y exponen una postura subjetiva de quien rinde el dictamen.

En primer lugar, establece que el Juzgado sobrepuso las pruebas y las dotó de mayor credibilidad frente al dictamen pericial aportado por el demandante y rendido por el Ingeniero Civil Julio Cesar Argüelles, quien fundamento, en lo que para el recurrente considera es la prueba reina esto es, el "***Manual de Señalización Vial Dispositivos para el Control del tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia versión 2004***", pues al haber acogido el dictamen rendido por el ingeniero Orlando Leyva dio prelación a los estudios y diseños de la obra de la doble calzada Girardot – Ibagué – Cajamarca que a la norma que regula la señalización vertical y horizontal de calles y carreteras del país, que en todo caso no puede controvertir el Código Nacional de Tránsito y sus reglamentación.

Explicó que es reprochable que el juzgado se incline en acoger la existencia de dos señales en el sitio de los hechos : "*señal de piso de ceda el paso en el centro de la calzada del ramal de enlace Chicoral-Ibagué, y la señal vertical de ceda el paso que*

¹¹ Fls. 341-358 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

se encuentra al costado izquierdo 32 metros delante de la señal de piso ubicada en el inicio de la intersección”, pues el dictamen que así lo señala no se fundamenta en el Manual de Señalización Vial Dispositivos para el Control del tránsito en calles, carreteras y ciclo rutas de Colombia versión 2004”, vigente para la época, norma que reglamenta el Código Nacional de Transito e incluso en el que debería estar ceñido los estudios y diseños de la obra de doble calzada.

Señala, de conformidad con los dictámenes, que en el sitio del accidente debió y debía haber señales preventivas reflectivas para las horas de la noche, ya que en el dictamen del Ingeniero Argüelles expresa que *“en este tramo no existe señal que indique la velocidad de aproximación al empate con la otra vía”*, acrecentando el hecho de que el accidente ocurrió a las 6:40 de la tarde-noche, según testimonio dado por el Subintendente de la Policía Arley Tavera. El demandante continua con su analogía, concluyendo que la causa del accidente no fue la desobediencia de las señales de tránsito, sino la señalización defectuosa e insuficiente que conllevó a que Heriberto Díaz el 28 de abril de 2015 a las 6:40 pm, llegara, sin disminuir la velocidad de su motocicleta, (añade que nada le advirtió), a la Intersección Chicoral e ingresara a la calzada con prelación llamada Variante Chicoral, situación que ocasionó el choque que produjo las lesiones que derivaron en la muerte el 2 de mayo de 2015.

Señala que el Juzgado incurrió en una indebida valoración probatoria, pues además de haberle dado valor al dictamen del Ingeniero Leyva Delgado, también lo hizo a las fotografías que muestran las señales existentes en el sector del accidente, omitiendo realizar el estudio legal y técnico acerca de la instalación apropiada que deben tener la señal vertical y horizontal antes mencionada, pues lo que debió concluir el Despacho es que la señal del ceda al paso debe ubicarse antes de la intersección pues se trata de una señal preventiva (y no 32 metros delante de la intersección pues así no previene accidentes), máxime cuando la misma debe ir al lado derecho y no izquierdo de la vía, que la señala la complementaria pintada en el pavimento que debía estar en adecuadas condiciones para transitar en la noche.

Enfatizó que, en el presente caso no es procedente la figura de la culpa exclusiva de la víctima pues, tal y como se advirtió de las pruebas allegadas como de lo demostrado en este proceso, la causa determinante del daño, única y exclusivamente fue la defectuosa e ineficiente señalización en la intersección de Chicoral, no resultando ser la desobediencia, tal y como lo expone el *a-quo*.

De manera que, cierra la argumentación con la afirmación que dichas entidades deben ser declaradas responsables patrimonialmente, con base en el título de imputación *FALLA EN EL SERVICIO*, pues reitera que se presentó por las deficiencias u omisiones en la señalización de vías públicas, así como la falta de mantenimiento o conservación de las vías, además, añade que asimismo la falla en el servicio consiste en el desconocimiento de los deberes de la administración consistentes en la obligación de implementar las señales preventivas, y si bien los conductores y peatones deben ser prudentes al momento de transitar en una vía, también lo es que esa situación no releva a los demandados a instalar en debida forma la correspondiente señalización conforme a la norma legal vigente.

Frente a la declaratoria de la falta de jurisdicción en el estudio de responsabilidad de los demandados Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias, advierte que es errada, debido a que, según pronunciamiento del Consejo de Estado, el fuero de atracción no se extingue con la sentencia adversa a las pretensiones de la demanda, ya que no es una competencia “provisional”, e implica que todas las partes pueden ser juzgadas por el mismo juez, incluso cuando sea exonerada de la obligación de reparar.

Por consiguiente, agrega que el camión transitaba por el carril izquierdo de forma indebida, toda vez que el Código Nacional de Transito contempla que los vehículos pesados deben transitar por el carril derecho y que antes de la Intersección Chicoral, existe un aviso que contempla; *“vehículos pesados a la derecha”*. Contrario al

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

testimonio que elaboro el agente de policía Jhony Fabián Ruiz, el cual manifestaba que el conductor venía haciendo un sobrepeso a unos vehículos que transitaban más despacio que él, no obstante, afirma que dicha manifestación del agente de tránsito carece de medio de prueba.

Por lo tanto, recalca que se tiene competencia para proceder a juzgar a las personas naturales anteriormente mencionadas, en concordancia con el fuero de atracción.

III. TRAMITE PROCESAL EN SEGUNDA INSTANCIA

Por auto del 20 de octubre de 2020¹², se admitió el recurso de apelación interpuesto por *el apoderado de la parte actora*, y por *el apoderado del extremo pasivo* Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias contra la sentencia de 27 de mayo de 2020, y mediante proveído del 27 de mayo de 2021 se ordenó correr traslado común a las partes por el término de 10 días para formular sus alegatos de conclusión¹³.

Una vez, vencido el término que tienen las partes para alegar, se surtió el traslado al Ministerio Público para que en un término de 10 días procediera a rendir concepto si lo consideraba pertinente¹⁴, habiendo guardado silencio.

El 15 de junio de 2021 venció el término de traslado, dentro del cual concurrieron la parte actora, la COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS, AXA COMPATRIA SEGUROS y CONCESIONARIA SAN RAFAEL. Posterior al vencimiento del término, el apoderado de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI presentó alegatos de conclusión.

IV. CONSIDERACIONES DEL TRIBUNAL

1. Competencia.

Es competente esta colegiatura para desatar la apelación contra la sentencia proferida el pasado 27 de mayo de 2020 por el Juzgado Primero (1º) Administrativo Oral del Circuito de Ibagué, según voces del artículo 243 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, al definir que son apelables las sentencias de primera instancia proferidas por los jueces administrativos.

2. Problema jurídico.

El problema jurídico a resolver en el caso *sub judice* se contrae a resolver si resulta acertada la decisión de la Jueza de primera instancia en declarar que las demandadas no son administrativamente responsables por los daños materiales y perjuicios morales y materiales ocasionados a los demandantes, como consecuencia de la muerte del señor Heriberto Díaz Sanabria ocasionada en un accidente de tránsito acaecido en el sitio denominado Intersección Chicoral (km 0 + 300 Variante Chicoral) en la vía que conduce de Girardot a Ibagué.

Adicional a lo anterior, corresponderá dilucidar si la decisión tomada por la jueza *a quo* se encuentra ajustada a derecho o no, al declarar probada de oficio la excepción de falta de jurisdicción respecto de las pretensiones formuladas en contra de los señores Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias y en su lugar, remitir las diligencias a la jurisdicción civil, para que las mismas fueran conocidas y decididas por la jurisdicción ordinaria (jueces civiles municipales).

¹² Índice 4 cuaderno Tribunal Exp. Digital.

¹³ índice 9 cuaderno Tribunal Exp. Digital.

¹⁴ índice 20 cuaderno Tribunal Exp. Digital.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

3. Tesis planteadas.

3.1. Tesis de la parte demandante.

Considera el procurador judicial de los demandantes que, conforme a lo probado en el plenario, han quedado en evidencia las omisiones ocurridas en el tramo de la vía donde ocurrió, en concreto respecto de la falta de señalización de la vía, lo que itera condujo a la concreción del accidente de tránsito padecido en la vía que de Girardot conduce a Ibagué en la altura de la intersección de Chicoral.

A juicio del libelista, el Juzgado incurrió en una indebida valoración probatoria al sustentar su decisión en un dictamen pericial que adolecía de fundamentación normativa y técnica, omitiendo la valoración de las pruebas recaudadas en la presente causa judicial, y en especial de la pericial por él aportada al juicio, las cuales considera que han dejado claro que, como consecuencia de la ausencia de señalización en la vía que le permitiera al conductor orientar y ubicar el vehículo en la misma, le llevó a que llegara sin disminuir la velocidad de su motocicleta (pues nada advirtió) a la intersección Chicoral e ingresara a la calzada con prelación llamada Variante Chicoral, causando el choque con el tractocamión manejado por el señor Severo Sarmiento, cuyas lesiones provocaron su deceso el día 2 de mayo de 2015.

Por consiguiente, reafirma que existe mérito suficiente para acceder a las pretensiones de la demanda, y en consecuencia declarar responsables a las demandadas por los daños y perjuicios ocasionados a los demandantes.

3.2 Tesis de la parte demandada.

3.2.1. Tesis de la Concesionaria San Rafael S.A.

Para la demandada el extremo pasivo no logró acreditar su carga procesal, ya que los elementos probatorios allegados al proceso, denotan que fue el señor Heriberto Díaz Sanabria quien, abordó la multicitada intersección omitiendo las múltiples señales y condiciones viales del sector, que advertían que debía reducir la velocidad en razón que se acercaba a una vía principal, y que debía darles prelación a los vehículos que por allí transitaban.

La tesis jurídica que prohija esta demandada se estructura sobre la base de la deficiencia probatoria por parte de la activa, en orden a establecer un nexo de causalidad adecuado entre el daño y la conductas u omisiones endilgadas a la pasiva; destacando que, de consuno con el acervo probatoria logrado, en especial con el dictamen pericial rendido y allegado, se evidencia que el conductor no había tomado las precauciones del caso y realizando maniobras no permitidas en la vía.

Con todo previene la demandada que, la parte demandante no logró probar la responsabilidad endilgada a la pasiva, respecto de su incidencia en la ocurrencia de los hechos, por tanto, se advierte que no confluyen los elementos configurantes de la responsabilidad Estatal, siendo así, no hay mérito para acceder a las pretensiones esbozadas.

3.2.2. Tesis de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI –.

Señaló que no existen dentro del expediente, medios de prueba que configuren un nexo de casualidad entre la conducta de la ANI o de la Concesionaria con los hechos que concretaron el daño, por el contrario, estima que el mismo debe ser atribuido al actuar imprudente del motociclista que abordó la intersección desobedeciendo las condiciones viales y las múltiples señales que se encuentran en el sector.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Advirtió que, en el remoto evento de demostrarse una falla del servicio atribuible a la vía, la ANI deberá permanecer indemne por estipulación contractual que suscribe el Concesionario y la actual jurisprudencia del Consejo de Estado. El contrato de concesión, trae consigo solvencia del particular, agrega que ese tipo de riesgo, por la naturaleza del mismo, lo asume el Concesionario con la cláusula de indemnidad que se incluyó en el contrato. En ese orden de ideas, pone de presente que, si a la ANI le asiste responsabilidad solidaria en ese caso, porque el proyecto vial lo ejecuta la Concesionaria San Rafael, pide que se declare que la proporción en que es responsable la referida Concesionaria corresponda al 100%, según derrotero exhibido por la Subsección B de la Sección Tercera del Consejo de Estado, en la sentencia del 2 de agosto de 2018, con radicado No. 19001233100020050190901 y expediente No. 45801.

3.2.3. Tesis de Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias Castelblanco.

El apoderado judicial de las personas naturales vinculadas al proceso, sostiene que se debe confirmar la sentencia apelada, pues según material probatorio recaudado y lo demostrado en el transcurso del proceso el daño ocasionado debe ser atribuido exclusivamente a la víctima, pues fue ella quien hizo caso omiso y no respetó las señales de tránsito.

Expresó su inconformidad con la sentencia de primera instancia, al considerar que no se puede decretar de oficio la excepción de falta de jurisdicción, dado que en la audiencia inicial celebrada el 17 de mayo de 2018, ellos habían propuesto como excepción previa la falta de jurisdicción, y en la referida audiencia la referida excepción fue negada, inclusive con argumentos contrarios a los expuestos en la sentencia, por lo cual quedó en firme y de esa forma vinculados como parte procesal demandada, solicitando que se dicte pronunciamiento de fondo frente al caso en particular con sus prohijados.

3.2.4. Tesis de la Compañía Mundial de Seguros S.A. (Llamada en garantía).

Concluye la demandada, que al no haberse demostrado con el acervo probatorio allegado al plenario la configuración de la falla en el servicio se debe confirmar la sentencia apelada, máxime si se tiene en cuenta la ausencia de responsabilidad por parte de la ANI y la Concesionaria San Rafael, toda vez que se configuró la culpa exclusiva de la víctima en la generación del daño al no respetar la señal de CEDA EL PASO, presente antes de tomar una vía de mayor prelación sin la más mínima prudencia y diligencia en su desempeño de una actividad peligrosa como conductor.

Por el contrario señala que el dictamen pericial allegado lleva a concluir que hubo ruptura del nexo causal pues la señalización estaba conforme a lo dispuesto en el capítulo 2 numeral 2.3.5 clasificación y criterios para el uso de señales reglamentarias SR-02 CEDA EL PASO.

3.2.5 Tesis de la AXA Colpatria Seguros (Llamada en garantía).

Considera el representante de la compañía de seguros que no se demostró la ocurrencia de una falla en el servicio por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI –, pues conforme a la relación del material probatorio se advierte la ausencia de responsabilidad por parte de la ANI y la Concesionaria San Rafael, valorándose la culpa de la víctima en la ocurrencia del siniestro por no respetar la señal de “Ceda el paso” y con ello tomar una vía de mayor prelación sin la más mínima prudencia y diligencia en su desempeño de una actividad peligrosa como conductor.

De lo anterior, concluye que existió ruptura del nexo causal toda vez que la señalización se ajustó a lo dispuesto en el capítulo 2 numeral 2.3.5, clasificación y criterios para el uso de señales reglamentarias SR-02 CEDA EL PASO, conforme al informe técnico aportado dentro del proceso, por lo tanto no existe un nexo de

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

causalidad entre la conducta de la Concesionaria San Rafael S.A., el daño y el perjuicio causado al demandante, siendo la víctima Heriberto Díaz Sanabria quien careció de prudencia, faltando a su deber objetivo de cuidado al momento de tomar la Intersección en una vía de mayor prelación.

3.2.6. Tesis del Juzgado de Primera Instancia.

El Despacho *a quo*, consideró que la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la Concesionara San Rafael S.A., no son responsables de los perjuicios materiales e inmateriales causados a los demandantes, con ocasión de la muerte del señor Heriberto Díaz Sanabria, debido a que una vez analizado el material probatorio allegado al plenario, incluidos los dictámenes periciales, llegó a la conclusión de que no se le puede atribuir responsabilidad a las entidades descritas, pues en el lugar del accidente, existen diferentes señales de tránsito que de haber sido acatadas por el fallecido, hubiera salvaguardado su integridad física y por consiguiente su vida.

Lo anterior, en concordancia de que, si el señor Heriberto Díaz hubiese obedecido la señal en el piso horizontal que indicaba que debía de ceder el paso, hubiera abordado correctamente el canal de aceleración, luego de ingresar allí, acatar la señal de ceda el paso vertical ubicada a no más de 32 metros del inicio de dicho canal, y hubiera abordado la vía principal de manera prudente evitando el accidente, fundamento del presente proceso.

Por último, frente a la responsabilidad de las personas naturales vinculadas al proceso, el señor Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias, consideró el Juzgado que al no encontrar elementos que permitan atribuir el daño a la entidad demandada o a su contratista, no le es aplicable el fuero de atracción respecto de las personas anteriormente mencionada, por lo que procedió a decretar probada de oficio la excepción de falta de jurisdicción y competencia y, en consecuencia, ordenó la remisión del expediente de la referencia a la jurisdicción ordinaria civil, que a su juicio cuenta con competencia para decidir si son civil y patrimonialmente responsables.

4. Tesis del Tribunal.

Examinado el acervo probatorio recaudado en el proceso, encuentra la Sala que no existe mérito suficiente para dar cabida a la prosperidad de las pretensiones incoadas en la demanda, pues amén de comprobarse la existencia de omisiones por parte de los demandados en cuanto se refiere al cumplimiento de los deberes legales de señalización en el tramo de carretera donde ocurrió el accidente de tránsito en el que falleció el señor Heriberto Díaz Sanabria; no fue apropiado el despliegue probatorio de la activa en orden a sustentar su teoría del caso, respecto de la incidencia o nexa causal de la pregonada falla del servicio Estatal con el acaecimiento del daño irrogado.

Es así que escrutado con detenimiento el plenario y especialmente los elementos de juicio recaudados, no se llega a acreditar, como lo exige la jurisprudencia que, las omisiones o faltas de señalización anotadas, hubiesen sido la causa eficiente y determinante del daño alegado, siendo así, se denota que la carga probatoria que incumbía a la activa, fue débil, precaria, e infructuosa para lograr sacar adelante sus pedimentos; por lo que se impone su nugatoria.

La misma suerte corre la responsabilidad de los terceros involucrados en el accidente de tránsito, pues pese a que indiscutiblemente esta es la jurisdicción competente para asumir el estudio de las pretensiones propuestas, de conformidad con la doctrina jurisdiccional, no existe sin embargo acervo probatorio suficiente para abordar el análisis de responsabilidad que se les imputa a la luz de las pretensiones de la demanda, por lo que se procederá a denegar las pretensiones de la demanda.

5. Desarrollo de la Tesis de la Sala.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

5.1.- La responsabilidad patrimonial del Estado.

El artículo 90 de la Constitución Política de Colombia establece que el Estado debe responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas y se requiere de la concurrencia de varios elementos a saber: **(i)** el daño antijurídico, **(ii)** la imputabilidad jurídica y fáctica del daño a un órgano del Estado y, **(iii)** el nexo causal entre el daño y la actuación u omisión de la administración.

El Daño Antijurídico es entendido jurisprudencialmente *como el detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia causado a alguien, en su persona, bienes, libertad, honor, afectos, creencias, etc., suponiendo la destrucción o disminución de ventajas o beneficios patrimoniales o extrapatrimoniales de que goza un individuo, sin que el ordenamiento jurídico le haya impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir, que el daño carezca de causales de justificación* (Consejo de Estado – Sección Tercera, sentencia del 27 de enero del 2000, M.P: Alier E. Hernández Enríquez).

De acuerdo a una debida interpretación del artículo 90 Constitucional, el H. Consejo de Estado¹⁵ ha enseñado que, la responsabilidad del Estado se origina, de un lado, cuando existe una lesión causada a la víctima que no tiene el deber jurídico de soportar y, de otro, cuando esa lesión es imputable fáctica y jurídicamente a una autoridad pública. Dicha Tesis fue avalada por la Corte Constitucional en Sentencia C-333 de 1993, en donde expresó, que además de constatar la antijuridicidad del daño, el juzgador debe elaborar un juicio de imputabilidad que le permita encontrar un título jurídico distinto de la simple causalidad material que legitime la decisión.

Al referirnos a la **imputación jurídica y fáctica**, debemos remitirnos a lo explicado por la Sección Tercera del H. Consejo de Estado que considera que *“imputar, para nuestro caso, es atribuir el daño que padeció la víctima al Estado, circunstancia que se constituye en condición sine qua non para declarar la responsabilidad patrimonial de este último (...) la imputación del daño al Estado depende, en este caso, de que su causación obedezca a la acción o a la omisión de las autoridades públicas en desarrollo del servicio público o en nexo con él, excluyendo la conducta personal del servidor público que, sin conexión con el servicio, causa un daño”* (Sentencia del 21 de octubre de 1999, expediente 10948, M.P: Alier Eduardo Hernández Enríquez).

A partir de la disposición constitucional señalada, la jurisprudencia y la doctrina contencioso administrativa han desarrollado distintos regímenes de responsabilidad imputables al Estado, como *(i)* el subjetivo, que se basa en la teoría de la falla del servicio y *(ii)* el objetivo, que obedece a diferentes situaciones en las cuales la entidad demandada está llamada a responder, por un lado, con ocasión del ejercicio de actividades peligrosas o la utilización de elementos de la misma naturaleza, caso en el cual se habla del régimen del riesgo excepcional, y por otro, debido a la ruptura de la igualdad frente a las cargas públicas, caso en el cual estamos en presencia del régimen del daño especial, por ende, corresponde al Juez analizar los hechos de cada caso concreto y determinar el régimen de responsabilidad aplicable, para resolver el asunto sometido a su consideración de acuerdo con los elementos probatorios allegados, aunque el demandante haya encuadrado el contencioso en un título de imputación disímil, pues en acciones de reparación directa, domina el principio de *iura novit curia*.

Reliévese que para efectos de determinar la responsabilidad de la administración a la luz del régimen de imputación objetiva, resulta irrelevante el análisis de la licitud o ilicitud de la conducta asumida por los agentes estatales; con la aclaración que, de todas formas, en los casos en que esté demostrada la culpa de la administración, es loable que se analice la responsabilidad patrimonial del Estado bajo la óptica de la

¹⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, C.P. Dr. Alier Eduardo Hernández Enríquez, de fecha 01 de marzo de 2006.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

falla del servicio¹⁶, por ser la cláusula general de compromiso y el título de imputación de responsabilidad del Estado por excelencia, aunado a que con la prueba de la falla, la propia administración podrá iniciar de forma ulterior la acción de repetición contra el agente que dolosa o culposamente hubiere producido el daño.

De otro lado, en cuanto al **nexo de causalidad**, nuestro Órgano de Cierre¹⁷, trayendo a colación apartes de la Doctrina Francesa ha considerado que éste es el elemento principal en la construcción de la responsabilidad, esto es la determinación de que un hecho es la causa de un daño, pues desde el punto de vista teórico resulta fácil, en criterio de los autores, diferenciar el tratamiento del nexo de causalidad dentro de los títulos objetivo y de falla en el servicio. En tratándose de esta última, la relación de causalidad se vincula directamente con la culpa, con la irregularidad o la anormalidad.

5.2. Del Régimen de Responsabilidad – Accidente de Tránsito por falta de señalización.

Asimismo, la misma jurisprudencia ha reconocido, en asuntos como el que ahora convoca la atención de esta Sala, en los que se endilga la responsabilidad a la administración por la falta de señalización o mantenimiento en la vía, que su análisis de pondere a partir del régimen subjetivo de responsabilidad de la **Falla del Servicio**, a partir del cual no basta solo con probar la existencia del daño y la omisión Estatal, **sino que resulta preciso, además, demostrar que dicha omisión o falla del servicio resulta ser la causa adecuada y eficiente en la ocurrencia del daño.**

Así, en sentencia reciente, el alto tribunal consideró:

“En casos similares, en cuanto a la omisión de mantenimiento, conservación y señalización de una vía a cargo del Estado, la Sala ha considerado que el régimen aplicable es de la falla del servicio, cuando en las carreteras del país se presenten grietas¹⁸, huecos²⁰, hundimientos²¹ u otro tipo de obstáculos²² al tráfico vehicular, sin que se advierta el peligro que éstos conllevan, por medio de las señales de tránsito apropiadas. Cabe recordar, además, que, por virtud del “principio de confianza legítima, si un corredor vial está habilitado para el tránsito, no [es] esperable encontrar irregularidades de tal magnitud, pues cuando menos debían estar debidamente señalizadas, si es que no había sido posible su reparación”²³24.

*Efectivamente, la administración responde por los daños causados por la omisión o la deficiente señalización en las carreteras, cuando no advierte a tiempo de estos peligros, o advertida no los remedia, lo que hace que estas no sean adecuadas y seguras, por eso la jurisprudencia de **la Sala ha reconocido la existencia de un principio de señalización, conforme al cual, “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***

¹⁶ 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: acción de reparación directa.

¹⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, C.P. María Elena Giraldo Gómez, Sentencia del 10 de agosto de 2005, Rad. 73001-23-31-000-1997-04725-01(15127).

¹⁸ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 10 de febrero de 2000, exp. 1202 y, Subsección C, sentencia de 20 de octubre de 2014, exp. 30.462, M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

¹⁹ Sentencia de 20 de octubre de 2014. Exp. 30.462, M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

²⁰ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección B. Sentencia del 14 de junio de 2018, exp. 46668; del 26 de noviembre de 2018, exp. 41940;

²¹ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección B. Sentencia del 3 de octubre de 2016, exp 38160

²² Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 23 de abril de 2018, exp. 56978.

²³ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección B. Sentencia del 14 de junio de 2018, exp. 46668.

²⁴ Al respecto ver: Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C, sentencia de 26 de noviembre de 2019, exp. 41940, M.P. Jaime Enrique Rodríguez Navas.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayán Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros^{2526, 27}.

Dicha providencia, también resalta que aun cuando dichas acciones u omisiones se endilgan a un contratista del Estado, tal hecho *per se*, no le exime de la responsabilidad eventual que se pudiere hallar configurada en dado caso:

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

*En relación con los accidentes ocasionados por falta de señalización en vía pública, esta Corporación²⁸ ha considerado consistentemente que deben analizarse bajo el régimen subjetivo de responsabilidad por falla en el servicio, conforme al cual no basta con que la víctima acredite el daño (muerte, lesiones, etc) y que el mismo es imputable a una entidad pública, de manera que **se demuestre que aquél fue consecuencia directa de la ejecución irregular o inejecución de una actividad a cargo de ésta** (falta de mantenimiento vial o de señalización, entre otros), según las normas vigentes para la época de ocurrencia de los hechos. Si se encuentran probados estos supuestos, sin que se identifique una causa extraña (hecho exclusivo de la víctima, de un tercero, fuerza mayor o caso fortuito), corresponde al juez declarar la falla y, en consecuencia, condenar al Estado a pagar la indemnización de los perjuicios reclamados.*

En los casos en los que la acción u omisión causante de daños es atribuida por un contratista del Estado, esta Corporación ha señalado pacíficamente que no relega a la entidad contratante de reparar los daños por él causados, en la medida en que la obra que ha sido desarrollada tiene como fundamento la satisfacción del interés general y la concreción de los fines del Estado, de modo que su ejecución y los efectos que de ello deriven, le corresponden a la entidad, a pesar de que hubiera sido realizada indirectamente por medio de un colaborador²⁹.

²⁵ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 4 de octubre de 2007, expediente No. 16058.

²⁶ Al respecto ver: Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C, sentencia de 29 de marzo de 2019, exp. 42731, M.P. Jaime Enrique Rodríguez Navas.

²⁷ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A. CP. Dra. María Adriana Marín. **Sentencia de 5 de marzo de 2021**, expediente: 23001-23-31-000-2011-00505-01(55485)

²⁸ Cfr. Consejo de Estado, sentencias de 2 de agosto de 2018 (expediente 45.045), de 3 de diciembre de 2014 (expediente 25.198), de 29 de febrero de 2012 (expediente 21.537), de 9 de mayo de 2012 (expediente 23.856), de 19 de octubre de 2011 (expediente 21.908) y de abril 14 de 2005 (expediente 15.630), entre otras.

²⁹ En sentencia del 21 de noviembre de 2013, expediente 26354, se consideró: “(...) sobre la responsabilidad que les asiste a las entidades contratantes de una obra pública, la línea jurisprudencial trazada desde 1985, ha sido la siguiente: ‘Cuando la administración contrata la ejecución de una obra pública es como si la ejecutara directamente. Es ella la dueña de la obra; su pago afecta siempre el patrimonio estatal y su realización obedece siempre a razones de servicio y de interés general. El hecho de que no la ejecute con personal vinculado a su servicio obedece, las más de las veces, a insuficiencia o incapacidad técnica de su propio personal o a falta de equipo adecuado. Por tal razón la administración, sin que por eso pierda la actividad el carácter de público, debe acudir a la colaboración de los particulares para el cumplimiento de ciertos cometidos de servicio. La colaboración en el caso de obra pública no vuelve privada esa actividad, como no le quita el carácter de público al trabajo así ejecutado. Esa colaboración por participación cuando es voluntaria, caso del contratante de la administración cuya actividad tienda a la prestación o ejecución de un servicio público, hace a este particular participe ocasional de la función pública no en calidad de agente o funcionario sino como un órgano más de la gestión estatal. En otros términos: El contratista de una obra pública no se vuelve agente de la administración ni funcionario suyo; es ella misma la que actúa’ Hay aquí una ficción de orden legal. Ni siquiera puede hablarse que la entidad contratante responda en forma indirecta por el hecho del contratista. No, la responsabilidad es simplemente directa, así como lo es la responsabilidad estatal por el hecho de un funcionario o empleado público. No puede olvidarse que no obstante que todo comportamiento o conducta estatal es obra de un servidor público, en principio, el Estado es el responsable de las consecuencias dañosas de ese comportamiento. Responsabilidad que en todos los casos es directa, no indirecta, a pesar de que el perjuicio se haya producido por la actuación de una persona vinculada a la administración, la que no es propiamente un mandatario o representante del Estado, sino órgano suyo, integrante en esta calidad de la estructura misma del ente estatal. Por tal motivo la conducta o actuación de dicha persona es la conducta o actuación del Estado mismo. De allí que sostenga la doctrina que sería un contrasentido hablar de responsabilidad indirecta, pues los servidores públicos no son terceros respecto del Estado, sino partes del mismo, ejecutores de la actividad estatal, la que no se concibe sino a través de las acciones u omisiones de las personas vinculadas a su servicio’ Cita del original: “Sentencia de 9 de octubre de 1985, exp. 4556 M.P. Manuel Santiago Urueta. Ver también Sentencia de 28 de noviembre de 2002, exp. 17001-23-31-000-1993-9051-01(14397), M.P. Ricardo Hoyos Duque. Sentencia de 28 de abril de 2005, exp. 14.178, M.P. Germán Rodríguez Villamizar. En el

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

De lo anterior, y atendiendo lo señalado por Consejo de Estado para el asunto *sub examine* habrá mérito a abordar el análisis respectivo, dado que se endilga la responsabilidad Estatal por cuenta de las omisiones en la señalización vial, a partir del régimen de responsabilidad subjetivo de la **falla del servicio** en orden a establecer la existencia o no del deber que se alega como incumplido, y la incidencia de aquella omisión en la concreción material del daño que se alega como irrogado.

Asimismo, en casos particulares, relacionadas con la falta de señalización, también ha decantado la Jurisprudencia de la existencia de unos supuestos a partir de los cuales, también se erige la responsabilidad Estatal; como se explica en sentencia de 21 de mayo de 2021, sosteniéndose:

“Esta Sección tiene definido que en los casos en que se imputa a las autoridades la omisión en el cumplimiento de sus deberes, es preciso identificar los preceptos de orden constitucional, legal y reglamentario, así como los pronunciamientos judiciales, que hubieren precisado el alcance de sus obligaciones. Una vez determinado el contenido obligacional a cargo de la entidad pública en el caso concreto, “debe proceder a establecer si el sujeto accionado defraudó las expectativas de actuación que se desprendían del que constituye su rol, de este modo configurado”³⁰.

*En atención a lo anterior, la Sección Tercera ha desarrollado un marco jurisprudencial del análisis de responsabilidad del Estado en eventos de accidentes de tránsito por falta de señalización en la vía. Ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el sostenimiento 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 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 hubiera efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía, evento en el cual se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, valoración que será 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**³¹. (énfasis por fuera de texto)”³²*

Sentencia en cita que fue reiterada por dicha Corporación recientemente y en la que concluyó que “la demostración de la existencia de alguno de los eventos antes mencionados no es, por sí sola, suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado en caso de producirse un daño por ello, pues esa prueba debe acompañarse de la acreditación del nexo causal entre éste y la acción u omisión en que pudo haber incurrido la administración en su deber de mantenimiento de la malla vial”³³.

mismo sentido, sentencias de 3 de mayo de 2007, exp. 19.420, M.P. Ramiro Saavedra Becerra; de 7 de diciembre de 2005, exp. 14.065, M.P. Ramiro Saavedra Becerra”.

³⁰ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, Sentencia del 25 de agosto de 2011, Exp. 17613.

³¹ Criterio reiterado por la Subsección en Sentencia de 21 de septiembre de 2016, Exp. 42492.

³² Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, CP. Dra. María Adriana Marín. Sentencia de 21 de mayo de 2021. Exp. 23001-23-31-000-2007-00453-03(48254).

³³ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección “A”, Consejera ponente: MARÍA ADRIANA MARÍN, providencia del 11 de octubre de 2021, Radicación número: 68001-23-31-000-2009-00518-01(56717), Actor: Mélida Liseth Castaño Rivera, Demandado: Municipio de Barrancabermeja y otro, Referencia: acción de reparación directa (apelación sentencia).

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

5.3. De la normatividad de señalización vial vigente para la época de los hechos.

Partiendo de lo anterior, y considerando que los hechos expuestos desde el libelo genitor, encuentran su génesis en la fecha de 28 de abril de 2015, conviene establecer qué normas, en materia de tránsito y señalización vial se encontraban vigentes en la época.

En tal sentido, el Código Nacional de Tránsito Terrestre vigente lo era el contenido en la Ley 769 de 2002, que en concreto señalaba:

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

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

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

ARTÍCULO 101. NORMAS PARA REALIZAR TRABAJOS EN VÍA PÚBLICA. *Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.*

Los proyectos de edificación que causen modificaciones al sistema de tránsito o se constituyan en un polo importante generados de viajes tales como parques de diversiones, centros comerciales, estadios, centros culturales y otros, deberán tener la aprobación del organismo de tránsito de la jurisdicción.

Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8) días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

En los eventos previstos en los incisos anteriores el interesado deberá presentar junto con su solicitud un plan de señalización y desvíos, que debe ser aprobado por la autoridad competente.

PARÁGRAFO. *El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción.
(...)*

ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. *<Artículo modificado por el artículo 2 de la Ley 1239 de 2008. El nuevo texto es el siguiente:> En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.*

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

PARÁGRAFO. *La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía.
(...)*

ARTÍCULO 111. PRELACIÓN DE LAS SEÑALES. *La prelación entre las distintas señales de tránsito será la siguiente:*

*Señales y órdenes emitidas por los agentes de tránsito.
Señales transitorias.
Semáforos.
Señales verticales.
Señales horizontales o demarcadas sobre la vía.
(...)*

ARTÍCULO 115. REGLAMENTACIÓN DE LAS SEÑALES. *El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.*

PARÁGRAFO 1o. *Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.*

PARÁGRAFO 2o. *En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.
(...).*

En línea con lo anterior, y siguiendo el linder decantado en torno a las normas vigentes para el momento de ocurrencia de los hechos, tenemos que, según lo consultado en el sitio Web del Ministerio de Transporte, se encontraba vigente el “Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia” adoptado mediante Resolución No. 0001050 de 2004, y adicionado por las resoluciones No. 4577 de 2009 y 1236 de 2013;

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

documento al que se hará referencia en esta providencia, empero que por lo extenso del mismo no se citará completamente en este acápite, sin embargo, por tratarse de un documento público puede consultarse vía web en la página del Ministerio de Transporte: <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/29/manuales-de-senalizacion-vial/genPagDocs=2>.

5.4. Del análisis probatorio de los dictámenes periciales en contradicción.

El Consejo de Estado, frente a la valoración de dictámenes total o parcialmente contradictorios ha señalado que se deberá surtir su estudio, observando las siguientes reglas:

“De otro lado y en cuanto tiene que ver con el mérito o el valor probatorio del dictamen pericial, si bien es cierto que el dictamen del perito ofrece mayor confianza que el testimonio de terceros en relación con las circunstancias que se constatan y/o analizan y/o incluso puede tener alcances diversos y completamente ajenos a los de la prueba testifical si se tiene en cuenta, por vía de ejemplo, que a diferencia de lo que ocurre en el testimonio, los hechos objeto del dictamen pueden ser futuros, como en el caso de la identificación y cuantificación de perjuicios, como quiera que el experto cuenta con una mayor calificación para percibir con exactitud y valorar adecuadamente los hechos, no lo es menos que recae en el juez la responsabilidad y, a su vez, la facultad de determinar si el dictamen es de recibo como prueba, sin que se encuentre en la obligación de aceptar indiscutidamente las conclusiones de los peritos; la credibilidad o el mérito probatorio que le atribuya al dictamen dependerá de aspectos como la experiencia y calificación profesional, técnica, científica o artística del perito, además de la coherencia, precisión y suficiencia de la fundamentación del dictamen, quedando siempre claro que es el sentenciador quien dilucida cuál es la fuerza de convicción que ha de atribuírsele a la experticia, pues ésta constituye el resultado de la labor de un colaborador de la Jurisdicción que debe ser objeto de valoración y no el fruto del ejercicio de la función jurisdiccional, que es privativa del juez y que no resulta delegable.

De este aspecto se ha ocupado la Sala en ocasión anterior³⁴, en la cual expresó lo siguiente: (...)

Sólo al juez, en consecuencia, corresponde apreciar cuál es la fuerza de convicción que debe reconocerle al dictamen, sin que esté obligado a aceptarlo cuando no reúna los requisitos legalmente exigidos para su validez y eficacia, habida cuenta que se trata de un elemento de prueba que debe valorarse y no de una función jurisdiccional, que es privativa del juez y, en esa medida, indelegable en los peritos. Una sujeción absoluta, inopinada y acrítica a la pericia, convertiría al juez en un autómatas y a los peritos en verdaderos decisores de la causa. También la mejor doctrina ha sostenido cuanto aquí se viene afirmando en punto a la valoración que el fallador debe realizar de la prueba pericial. En este sentido, explica el profesor Devis Echandía que es necesario que el dictamen reúna una serie de requisitos de fondo o de contenido para poder ser valorado, entre ellos los siguientes:

*«f) Que el dictamen esté debidamente fundamentado. Así como el testimonio debe contener la llamada “razón de la ciencia del dicho”, en el dictamen debe aparecer el fundamento de sus conclusiones. **Si el perito se limita a emitir su concepto, sin explicar las razones que lo condujeron a esas conclusiones, el dictamen carecerá de eficacia probatoria** y lo mismo será si sus explicaciones no son claras o aparecen contradictorias o deficientes. **Corresponde al juez apreciar este aspecto del dictamen y (...) puede negarse a adoptarlo como prueba si no lo encuentra convincente y, con mayor razón, si lo estima inaceptable.** (...)*

³⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del cuatro (4) de diciembre de dos mil seis (2006); proceso: 25000-23-26-000-1994-09817-01; Expediente: 13.168.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

g) *Que las conclusiones del dictamen sean claras, firmes y consecuencia lógica de sus fundamentos (...) puede ocurrir también que el juez no se encuentre en condiciones de apreciar sus defectos, en cuyo caso tendrá que aceptarla; pero si considera que las conclusiones de los peritos contrarían normas generales de la experiencia o hechos notorios o una presunción de derecho o una cosa juzgada o reglas elementales de la lógica, o que son contradictorias o evidentemente exageradas o inverosímiles, o que no encuentran respaldo suficiente en los fundamentos del dictamen o que están desvirtuadas por otras pruebas de mayor credibilidad, puede rechazarlo... (...)*

h) *Que las conclusiones sean convincentes y no parezcan improbables, absurdas o imposibles (...) no basta que las conclusiones sean claras y firmes, como consecuencia lógica de sus fundamentos o motivaciones, porque el perito puede exponer con claridad, firmeza y lógica tesis equivocadas. Si a pesar de esa apariencia, el juez considera que los hechos afirmados en las conclusiones son improbables, de acuerdo con las reglas generales de la experiencia y con la crítica lógica del dictamen, este no será convincente, ni podrá otorgarle la certeza indispensable para que lo adopte como fundamento exclusivo de su decisión...³⁵ (subraya la Sala)» (todas las cursivas y subrayas en el texto original).*

No obstante lo anterior, bien vale advertir que cuando el juez opta por rechazar o no reconocer fuerza probatoria a la totalidad o a parte del dictamen rendido por el perito, dicha decisión del juzgador debe encontrarse debidamente motivada y soportada en razones que se integren en un análisis crítico tanto de los fundamentos como de las conclusiones de la experticia, apoyándose, para tal efecto, en las demás pruebas que obren en el expediente en relación con los mismos hechos, de suerte que sea ese examen conjunto el que lo lleve a la convicción de que el contenido del dictamen, su sustentación o sus explicaciones resultan insuficientes o carentes de coherencia o de lógica o parecen contradictorios entre sí o contrarían reglas generales de la experiencia, del conocimiento técnico, científico o artístico o se ofrecen antagónicos a hechos notorios u otras pruebas con mayor fuerza de convicción o, simplemente, de que las constataciones, argumentaciones o conclusiones de la experticia no se muestran convincentes o resultan absurdas, inverosímiles o dudosas por cualquier motivo sólidamente justificado.

Empero, si es lo contrario lo que ocurre y el juez estima que tanto las verificaciones como los fundamentos y las conclusiones del dictamen en caso de disponer de todos los referidos elemento se avienen a las exigencias y presupuestos de la lógica, de la razonabilidad, de la técnica, la ciencia o el saber artístico o especializado aplicable, sin que existan en el plenario otras pruebas con igual o mayor fuerza de convicción que apunten en una dirección diferente a la señalada por la peritación, resultaría arbitrario que se rechazase ésta inopinadamente, igual que ocurre si a la que se niega fuerza de convicción es a cualquiera otra prueba, a pesar de que la misma proporcione al sentenciador un completo convencimiento en relación con los hechos materia de debate (...)»³⁶.

6.- Caso Concreto.

En el asunto bajo examen, pretenden los demandantes que se revoque la sentencia de primera instancia, al considerar que en el plenario se encuentra plenamente probado el daño ocasionado, y que además, el mismo se produjo como consecuencia de la falla en la prestación del servicio, por la carencia de señales de tránsito en el

³⁵ Nota original de la sentencia citada: DEVIS ECHANDIA, Hernando, Teoría general de la prueba judicial, Tomo segundo, Temis, Bogotá, 2002, pp. 321-326.

³⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección "A", Consejero ponente: Hernán Andrade Rincón, sentencia del 29 de octubre de 2014, Radicación número: 25000-23-26-000-1998-02614-01(27861), Actor: Empresa de Energía del Pacífico S.A. EPSA E.S.P., Demandado: Nación - Ministerio de Hacienda y otro, Referencia: Acción de reparación directa (apelación sentencia).

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

sitio del accidente y la poca iluminación de la vía, lo que sin lugar a dudas determina el reconocimiento de las pretensiones reclamadas.

6.1.- De las pruebas aportadas al proceso.

6.1.1 De la prueba documental.

Al expediente fue allegado el siguiente material probatorio relevante:

- Registro Civil de Nacimiento de Carlos Andrés Díaz Pedraza³⁷.
- Registro Civil de Nacimiento de Laura Tatiana Díaz Pedraza³⁸.
- Registro Civil de Nacimiento de Brayan Sneyder Díaz Pedraza³⁹.
- Registro Civil de Nacimiento de Cristian Felipe Díaz Pedraza⁴⁰.
- Registro Civil de Defunción del señor Heriberto Díaz Sanabria con fecha de deceso el 02 de mayo de 2015⁴¹.
- Acta de declaración extra proceso No. 1501/2015 de las señoras Luz Adriana Miranda Rojas y Rita Mildred García Bahamon⁴².
- Contrato por prestación de servicios No. 2510 del 13 de abril de 2015⁴³.
- Licencia de Transito del señor Heriberto Díaz Sanabria de la motocicleta marca BAJAJ de la línea BOXER BM100 de placas JDK08D⁴⁴.
- Licencia de conducción del señor Heriberto Díaz⁴⁵.
- Documentos de identificación de las personas naturales vinculadas al proceso, licencia de conducción del señor Severo Sarmiento y licencia de tránsito del Tracto Camión propiedad de Carlos Julio Arias y otros⁴⁶.
- Constancia de proceso penal por el delito de Homicidio Culposo en contra de Severo Sarmiento adelantado por el Fiscal 35 seccional del Espinal⁴⁷.
- Reporte de iniciación – FPJ – 1 –⁴⁸.
- Informe ejecutivo – FPJ – 3 –⁴⁹.
- Proyecto de Concesión Vial Girardot – Ibagué – Cajamarca / Contrato de Concesión Vial INCO (Hoy en día ANI) Nro. 007 de 2007.⁵⁰
- Informe técnico del accidente rendido por Michael Andrés Valencia en calidad de Jefe de Operación y Mantenimiento de la Concesionaria San Rafael S.A.⁵¹
- Contrato de Concesión 007 de 2007 y sus apéndices.⁵²
- Estudios y diseños definitivos, gestión predial, gestión social, gestión ambiental, financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del proyecto de concesión vial Girardot – Ibagué – Cajamarca⁵³.
- Contrato de Concesión Nro. 007 de 2007 Concesión Girardot – Ibagué – Cajamarca / Reflectividad señalización medición febrero de 2016⁵⁴.
- Contrato de Concesión Nro. 007 de 2007 Concesión Girardot – Ibagué – Cajamarca / Evaluación Reflectividad Señalización Marzo 2015⁵⁵.

³⁷ Fl 9. archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

³⁸ Fl. 10 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

³⁹ Fl. 11 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

⁴⁰ Fl. 12 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

⁴¹ Fl. 14 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

⁴² Fl. 19 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

⁴³ Fls. 34-40 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

⁴⁴ Fl. 44 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

⁴⁵ Fl. 45 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

⁴⁶ Fl. 48 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

⁴⁷ Fl. 50 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

⁴⁸ Fl. 58 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

⁴⁹ Fls. 59 – 62 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

⁵⁰ Fls. 12 – 24 archivo 002_CUADERNO PRINCIPAL 1.1.pdf

⁵¹ Fls. 33 – 36 archivo 002_CUADERNO PRINCIPAL 1.1.pdf

⁵² Fls. 38 – 220 archivo 002_CUADERNO PRINCIPAL 1.1.pdf

⁵³ Fls. 221 – 291 archivo 002_CUADERNO PRINCIPAL 1.1.pdf – Fls. 2 – 137 archivo 003_CUADERNO PRINCIPAL 1.2.pdf

⁵⁴ Fls. 186 – 189 archivo 003_CUADERNO PRINCIPAL 1.2.pdf

⁵⁵ Fls. 192 – 193 archivo 003_CUADERNO PRINCIPAL 1.2.pdf

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

- Póliza de seguro de responsabilidad civil Nro. 8001198490 por la aseguradora AXA COLPATRIA⁵⁶.
- Póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual Nro. NB-100004279 por la aseguradora COMPAÑÍA MUNDIAL DE SEGUROS S.A.⁵⁷.
- Registro Civil de defunción del señor Severo Sarmiento.⁵⁸
- Informe técnico – Accidente de tránsito PRO+0300 de la ruta 4004B del día 28 de abril de 2015.⁵⁹

6.1.2. De la Prueba testimonial extraprocesal.

Por medio de declaración rendida ante notario, se extrae lo siguiente:

A. ARLEY TAVERA VERANO.⁶⁰

El señor Arley Tavera Verano se presentó el 18 de noviembre de 2015 en la Notaria 8 de la ciudad de Ibagué, ante la señora Esperanza Rodríguez Acosta y declaró lo siguiente:

“Me disponía a salir de la Escuela Nacional de Operaciones de la Policía Nacional el día 28 de 2015 del corregimiento de Chicoral hasta mi residencia, siendo las 18:40 horas paso por un cruce que existe entre la vía Espinal-Girardot-Ibagué”.

“... pidiendo ayuda y se encuentra en posición horizontal lo cual me detuve a observar en que le podía colaborar, pues lo vi destilando sangre en una de sus piernas, como no había iluminación artificial me dispuse a ubicar mi motocicleta alumbrando a la víctima lo cual de primera mano le pedí el nombre y el número de celular para comunicarme con un familiar lo cual me dio los respectivos datos, posteriormente le pregunte si venía con alguien o solo, de lo que me contestó que no sabía dónde estaba la moto, lo cual en ese momento no observe, me dispuse a llamar al numeral 767 de la Policía de Tránsito y reporte el accidente, me manifestaron enviar una ambulancia al consorcio, pasados 5 minutos le hice un pare a una ambulancia que pasaba por el lugar y con otro motociclista que llegó al sitio a ayudar empezamos a auxiliar al señor de lo cual el personal médico lo estabilizó y manifestaron llevar al señor a ASOTRAUMA en la ciudad de Ibagué, posteriormente llegó la Patrulla de Tránsito y le pidieron al herido los documentos de la motocicleta y la documentación exigida para transitar, de lo cual el señor se la entregó, en ese momento me dispuse a llamar al número telefónico que el señor me dio y me contestó una vecina del herido y me dijo que le iba a comentar a la esposa lo sucedido.

Seguidamente de estos hechos me dispuse a continuar con mi recorrido y antes de llegar al túnel del corregimiento de Gualanday vi a los Policías de tránsito que habían realizado el procedimiento con el herido y estaba la motocicleta en malas condiciones y una tractomula que según lo que se percibía en el sitio, había sido la causante del accidente. Posteriormente me acerque donde se encontraba la patrulla de tránsito preguntando por los datos del señor accidentado, quienes me manifestaron que se llamaba HERIBERTO DIAZ SANABRIA datos que guarde en mi agenda personal”.

B. DANIEL MAURICIO PINZON RODRIGUEZ.⁶¹

El señor Daniel Mauricio Pinzón Rodríguez, se presentó el 10 de noviembre de 2015 en la Notaria 1 de la ciudad de Ibagué, ante la señora Doris Mora Orrego, y manifestó lo siguiente:

⁵⁶ Fls. 62 – 70 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf

⁵⁷ Fls. 77 – 89 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf

⁵⁸ Fl. 104 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf

⁵⁹ Fls. 194 – 224 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf

⁶⁰ Fls. 80 – 81 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

⁶¹ Fl. 82 archivo 001_CUADERNO PRINCIPAL.pdf

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayán Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

“Declaro que en mi calidad de supervisor de un contrato de prestación de servicio de la Gobernación del Tolima, con número de contrato 510 del 13 de abril de 2015, suscrito con el señor HERIBERTO DIAZ SANABRIA, el objeto era operario de Buldócer, el señor se encontraba ejerciendo el objeto del contrato en los Municipios de Chaparral y Coyaima, pero el ingreso es por el Municipio de Ataco, ellos estaban haciendo una recuperación ambiental en estos sitios, pero el día 28 de abril del presente año, salían a un periodo de descanso de seis (6) días salió del Municipio de Ataco aproximadamente a las 3 p.m. en una motocicleta de su propiedad, y el se dirigía al Municipio de Venadillo donde vivía su familiar y también había manifestado que iba a la celebración de cumpleaños de un hijo, en el transcurso del viaje tuvo un accidente de tránsito en la intersección Chicoral del cual fui informado y fruto de ese accidente falleció el 2 de mayo de 2015”.

5.1.3 De la Prueba Pericial.

A. JULIO CESAR ARGUELLES.

“(…) 7) Establecer si el lugar del accidente de tránsito esta adecuadamente señalizado, o si, por el contrario, existe alguna falencia. En este último evento especificar cuáles serían las falencias, e informar si esas posibles falencias generaron algún peligro para los conductores de motocicletas y demás automotores que transiten por allí; también, informar si ese eventual peligro se aumenta o no en las horas de la noche: para ello informara si las señales horizontales y verticales son reflectivas o no; igualmente orientar cual sería la forma adecuada y legal de la señalización y demarcación en ese preciso punto de tal manera que no genere ningún riesgo tanto en el día como en la noche.

*R/. El lugar del accidente de tránsito, descrito en las preguntas anteriores **no está adecuadamente señalizado y tiene falencias.***

*La colocación de la señal vertical de **CEDA EL PASO**, está ubicada al **costado izquierdo** del carril de aceleramiento, es imposible de observar por la inmensa vegetación arbórea. La señal está colocada a 35.70 metros delante de donde **empieza el peligro** y está ubicada en la **zona de carril de aceleramiento**, en consecuencia, no tiene ninguna funcionabilidad.*

Las señales deben ser colocadas en el costado derecho condición que tampoco cumple la señal vertical de la que estamos hablando y que se ve en la FOTO No.3.

A continuación, transcribo la forma adecuada de colocación de las señales viales:

2.1.4.3 Colocación de las señales

b) Ubicación lateral.

Todas las señales se colocarán al lado derecho de la vía, teniendo en cuenta el sentido de circulación del tránsito, de forma tal que el plano frontal de la señal y el eje de la vía formen un ángulo comprendido entre 85 y 90 grados, con el fin de permitir una óptima visibilidad al usuario. No obstante, y con el fin de complementar la señalización, en vías multicarril se podrá colocar en los dos lados de la vía; así mismo de no existir completa visibilidad del lado derecho es posible colocar una señal adicional a la izquierda. (Negrillas del Perito).

En carreteras, la distancia de la señal medida desde su extremo interior hasta el borde del pavimento, deberá estar comprendida entre 1,80m y 3,60m. En las zonas urbanas serán instaladas de tal forma que la distancia de la señal medida de su extremo más sobresaliente hasta el borde del andén no sea menor de 0,30m.

c) Altura

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

La altura de la señal medida, desde el extremo inferior del tablero hasta el nivel de la superficie de rodadura no debe ser menor de 1,80m, para aquellas que se instalen en el área rural.

(Tomado del Manual de señalización Vial “Dispositivos para el control del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia” versión 2004).

Ahora bien, la señal horizontal marcada sobre el pavimento está bien ubicada y cumple con las condiciones de diseño y de dimensiones pero esta borrosa, lo que constituye un peligro para los conductores de vehículos y de motocicletas especialmente en horas de la noche, es decir, no existe uniformidad en el color blanco por la falta de mantenimiento (pintura). Estas señales aunque importantes son complemento de otro tipo de señales tales como las señales verticales preventivas, reglamentarias o informativas.

En la respuesta a la pregunta anterior ya nos referimos ampliamente sobre las señales horizontales respecto a su definición, consideraciones generales y clasificación.

Ya nos habíamos referido a la inexistencia de señales viales en el tramo de 430 metros desde el inicio de la bifurcación del ramal de la vía que viene de Chicoral y hasta el punto en donde se forma la “Intersección Chicoral” con la “Variante Chicoral”. Es bastante peligroso para un conductor de vehículo o de motocicleta que transita por esta vía, y especialmente en las horas de la noche, no encontrar en este tramo ninguna clase de señales preventivas, ni informativas que le informe a los conductores de vehículos y motocicletas del peligro que va a enfrentar al acceder a una vía con velocidad de 80 km/hora, con una calzada y dos carriles con sentido unidireccional, acrecentado el peligro por la mala ubicación de la señal vertical (en el carril de aceleramiento y tapada por arboles) y lo borroso de la señal horizontal (mala visibilidad nocturna) ya descritos, la diferencia de niveles de las dos vías que se van a interceptar y que dificulta la visibilidad y, las deficiencias ya descritas en las señales viales en el punto donde empieza el peligro.

Transcribo la clase de señales verticales, sus colores y diseños, las distancias de ubicación con respecto de la velocidad (en este tramo no existe señal que indique la velocidad de aproximación al empate con la otra vía) que debe tener esta vía en el tramo que vengo analizando así:

2.2 SEÑALES PREVENTIVAS

2.2.1. Objeto

Llamadas también de prevención, tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de ésta. Se identifican con el código SP.

2.2.3. Colores

SP-29. Prevención de pare (amarillo, negro, rojo y blanco).

SP-33. Prevención de ceda el paso (amarillo, negro, rojo y blanco).

2.2.4. Ubicación

Deberán ser colocadas antes del riesgo a prevenir. En vías arterias urbanas, o de jerarquía inferior, se ubicarán a una distancia que podrán variar entre 60 y 80 m. Para el caso de vías rurales, o urbanas de jerarquía superior a las arterias, las señales preventivas se colocarán de acuerdo con la velocidad de operación del sector, así:

Tabla 2.4

Distancias para la ubicación de las señales preventivas en vías rurales o en vías urbanas de jerarquía superior a las arterias

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayán Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Velocidad de operación (Km/h)	Distancia (m)
40	50
60	90
80	120
100	150
Más de 100	No menos de 250

Igualmente y a manera de orientación en el lugar en donde empieza el peligro para los conductores de vehículos y motocicletas que vienen transitando por el ramal de la bifurcación de la vía que viene de Chicoral, debe ser dotado con una nueva señal vertical reglamentarias (SR 02), ubicadas en el costado derecho donde empieza el peligro y, la señal reglamentaria (SR 02) ubicada en la zona izquierda en el carril de aceleración (de 220 metros de longitud aproximadamente) en donde no presta ninguna función, agravado con el hecho de que los arboles no lo dejan ver, trasladaría al frente de la nueva señal propuesta para reforzar la señalización y, la señal y la línea punteada de la señal horizontal marcadas sobre el pavimento conservarlas en buenas condiciones de mantenimiento (pintura uniforme y sin presentar borrosidades).

Ahora, la zona del ramal derecho que viene de Chicoral y empata con la vía que viene de la intersección San Rafael para formar la Intersección Chicoral, debe ser dotado con señales preventivas que informen del peligro que se cierne sobre los conductores de vehículos y motocicletas al ingresar a una vía con velocidad de 80 Kilómetros por hora, acompañada con señales reglamentarias de velocidad de aproximación teniendo en cuenta las distancias que se muestra en la TABLA 2.4. Estas señales deben respetar la ubicación lateral, los colores de los diferentes tipos de señales, las alturas y demás características ya señaladas.

Con las falencias señaladas, es consecuente concluir que en las horas de la noche **las pocas señales** una de ellas, la señal **vertical reglamentaria** mal instalada como ya se explicó, aunque **reflectiva** aumenta el riesgo para conductores de vehículos y motocicletas en las horas de la noche. La poca señalización existente en el sitio del accidente y en ramal derecho que viene de Chicoral, así como, la falta de mantenimiento de la única señal horizontal pintada (**también reflectiva**) en el lugar donde **empieza el peligro** (señal borrosa) en las horas de la noche incrementa el peligro de accidentes”.

“9) Informar si existe alguna obligación legal que ordene a los vehículos de servicio público de transporte pesado transitar por algún carril en especial en las vías objeto del dictamen. Con base en esta respuesta, conceptuar si el vehículo No. 2 referenciado en el croquis contenido en el informe de tránsito transitaba por el carril que le correspondía. En caso de no ir por el carril que corresponde establecer si existe algún riesgo para los vehículos automotores que transitan por la vía que allí se les une, y por qué motivo.

R/. (...) La vía denominada “**Variante Chicoral**” y que forma parte de la “**intersección Chicoral**” en este cruce, es una vía de una calzada y dos carriles unidireccionales con sentido hacia Ibagué; el último aviso de velocidad permitido sobre esta vía es de 80 Kmts/hora y, en el **K 19 + 700**, a mano derecha en el sentido Ibagué vemos una señal informativa con la leyenda “**Vehículos pesados a la derecha**” FOTO No. 6.

Con base en lo mostrado en el CROQUIS, contenido en el informe de tránsito, el vehículo No. 2, transitaba por el carril izquierdo, sentido Ibagué.

En consecuencia, y teniendo como soporte la velocidad reglamentada, el Croquis del informe de tránsito y lo contenido en la ley 769 de 2002, EL VEHICULO No. 2 no transitaba por el carril que le correspondía.

La circunstancia de que el vehículo No. 2, no transitara por el carril que le correspondía, acrecentado por el hecho de hacerlo sobre una intersección, incrementa el peligro de los conductores de vehículos y motocicletas que viene del ramal de bifurcación de la vía que viene de Chicoral, quienes previamente no han detectado avisos verticales de señalización que les anuncie del peligro y la única marca que existe sobre el pavimento esta borrosa y sin uniformidad en su pintura.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

(...)

B. ORLANDO LEYVA DELGADO.⁶²

(...)

7) Indicar si en el sector del accidente de tránsito existe o no demarcación y/o señalización vial. En caso positivo detallaría, para lo cual se informará cual es la función que cumple cada una de esas señales y/o demarcaciones.

R/. En el sector del accidente, si existe demarcación y señalización vial. Tomaremos dos puntos señalizados: el punto de ingreso al Ramal de enlace Chicoral – Ibagué el PR 19+0000 en la ruta 4004 (Chicoral – Gualanday) denominado Intersección Chicoral y el punto de intersección en El Ramal de enlace Chicoral-Ibagué y la Variante Chicoral.

En el PR 19+0000 en la RUTA 4004 (Chicoral- Gualanday) denominado Intersección Chicoral, cuenta con demarcación horizontal de piso (Marcas viales, tachas reflectivas) y señalización vertical que encausan el flujo vehicular de Chicoral a Ibagué, por el rama a desnivel de la intersección y no por la RUTA 4004; se tienen las siguientes señales de piso: Resalto virtual, Doble línea amarilla, Líneas continuas blandas, Fechas en el sentido del flujo vehicular, Tachas reflectivas, Delineadores tubulares. Señales verticales: SI-01 Ruta Nacional, SP-55 iniciación de separador en dos sentidos, SI-05B Croquis, Delineadores de curva.

En el Ramal de enlace Gualanday- Ibagué incorporándose al Ramal Chicoral- Ibagué, hay: Línea punteada, Línea continua blanca. Señales verticales: Ceda el paso. En el punto de intersección de El Ramal de enlace Chicoral-Ibagué y la Variante Chicoral PRO+0300 en la RUTA 4004B, se tienen las siguientes señales de piso: línea punteada transversal, líneas punteada en el sentido de la vía línea continua blanca, símbolo de la señal ceda el paso, línea sencilla amarilla. Señales verticales: SR-02. Ceda el paso. De acuerdo a lo establecido en el Manual de Señalización Vial Versión 2004”.

“8) Establecer si el lugar del accidente de tránsito esta adecuadamente señalizado, o si, por el contrario, existe alguna falencia. En este último evento especificar cuáles serían esas falencias, e informar si esas posibles falencias generan algún peligro para los conductores de motocicletas y demás automotores que transiten por allí; también, informar si ese eventual peligro se aumenta o no en horas de la noche para ello informara si las señales horizontales y verticales son reflectivas o no; igualmente orientar cual sería la forma adecuada y legal de la señalización y demarcación en ese preciso punto de tal manera que no genere ningún riesgo tanto en el día como en la noche.

R/. El lugar del accidente de tránsito, si estaba en la fecha del accidente y está actualmente adecuadamente señalizado. Es el punto de intersección del Ramal de enlace Chicoral-Ibagué y la Variante Chicoral PRO+0300 en la RUTA 404B, donde el peligro para los conductores de motocicletas y demás automotores que transiten por allí, se genera al ingresar de manera incorrecta del Ramal de enlace Chicoral-Ibagué a la Variante Chicoral que es la vía prioritaria.

*La señalización debe ser la relacionada con el ingreso del automotor a la vía prioritaria, y las señales reglamentarias que lo indican son las señales de Ceda el paso o Pare; señales que “se ubicaran **en el sitio mismo** a partir del cual empieza a aplicarse la reglamentación o prohibición descrito en la señal” (numeral 2.3.4. Manual de señalización vial “Dispositivos para el control de tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia”) (Negrilla fuera de texto).*

⁶² Fls. 138 – 163 archivo 003_CUADERNO PRINCIPAL 1.2.pdf

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

*En nuestro caso, se encuentra que en la época del accidente y en la actualidad si se encuentra **la señal de piso de Ceda el paso** en el centro de la calzada del Ramal de enlace Chicoral-Ibagué y en el sitio mismo donde empieza la intersección en el costado derecho del Ramal de enlace Chicoral-Ibagué. **La señal vertical de Ceda el paso** está en el costado izquierdo del Ramal de enlace Chicoral-Ibagué treinta dos metros (32,00m) delante de la señal de piso de Ceda el paso, en el carril de aceleración que incorpora al automotor del Ramal de enlace Chicoral-Ibagué a la Variante Chicoral.*

Existen además las señales de piso de:

Línea punteada transversal, perpendicular al eje de la vía Ramal de enlace Chicoral-Ibagué, en el sitio mismo donde empieza la intersección con la Variante Chicoral.

Línea punteada blanca delimitando el carril izquierdo de la Variante Chicoral y el Ramal de enlace Chicoral-Ibagué, lo que significa que ahí puede ingresar vehículos a la vía prioritaria, en nuestro caso la Variante Chicoral, línea que se prolonga por 300 metros adelante delimitando el carril de aceleración que incorpora el vehículo del Ramal de enlace Chicoral-Ibagué a la Variante Chicoral.

Línea amarilla continua. En el carril izquierdo de la variante Chicoral que lo delimita con el Ramal de enlace Chicoral-Ibagué en el tramo a desnivel donde empieza la intersección con la Variante Chicoral, que prohíbe el paso sobre ella.

La visibilidad, vale destacar que la distancia desde la cual el conductor puede ver un obstáculo en la vía, es determinada por el Manual de señalización vial “Dispositivos para el control de tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia” (Versión 2004. Publicado por el Ministerio de Transporte.), y es igual a la velocidad con que vaya el vehículo, o sea, 30 metros, para el Ramal de enlace Chicoral-Ibagué, donde debe ir a 30 km por hora. Verificando en el sitio la señal vertical de Ceda El Paso está a treinta y dos (32,00) metros de la señal de Ceda El Paso demarcada en el piso.

El conductor que viene de Chicoral o de Gualanday hacia Ibagué pegado a la línea izquierda de delineación de la vía a tomar el carril de aceleración tiene una visibilidad de cincuenta y seis (56,00) metros a la señal vertical de Ceda El paso, distancia libre de arborización y donde se ubica árbol con ramas a una altura desde la calzada de 1,40 metros. El siguiente árbol está a 21,20 metros de la señal vertical de Ceda El Paso con rama a 3,00 metros de altura sobre la calzada, altura muy superior a la visual del motociclista (1,50 metros). Si se transita más hacia el centro de la calzada (a la derecha de la zona arborizada) la visibilidad se logra a mayor distancia de la señal vertical de Ceda el Paso por alejarse más de la zona arborizada.

El Código Nacional de Transito artículo 55, establece que todo conductor debe conocer y cumplir las normas de tránsito. La prevención por parte del conductor es aplicar las norma enseñadas en el curso de conducción, requisito previo para obtener la licencia de conducción de vehículos, como son: Reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora cuando se aproxima a una intersección, contenida en el artículo 74 del Código de Transito (Ver anexo 1) y dar prelación de la vía Variante Chicoral, “en la cual se va a incorporar y que requiere disminuir la velocidad o detener el vehículo para ceder el paso a los que circulan por la vía prioritaria e ingresar a esta solo cuando pueda hacerlo en condiciones que eviten totalmente la posibilidad de accidente. “Como es el significado de la señal de “Ceda el Paso”, tanto vertical como de piso. (Señal SR-02 CEDA EL PASO página. 45 del Manual de señalización vial “Dispositivos para el control de tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia”).

Reflectividad de las señales horizontales y verticales. Al respecto se cuenta con la obligación contractual de la interventoría del contrato celebrado entre la Concesionaria San Rafael SA y el INCO, consorcio Interconcesiones, para la evaluación de la Retroreflectividad de la señalización y en su informe de la “Evaluación

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayán Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Reflectividad Señalización Mazo 2015” radicado en la Concesionaria San Rafael S.A. El 30/04/2015 (ver anexo 5) en su página segunda dice: “en el Anexo 1 a esta comunicación se encuentra la información por tramo de las lecturas tomadas en los diferentes puntos que no cumplieron” (negrilla fuera de texto).

*Al revisar el Anexo 1 en el Tramo 1 Variante Chicoral (PR00+000- PR23+500) si el punto PR0+0300, sitio el accidente, cumplen con las 150 milicandelas/m2*lux, establecidos en el Apéndice B del Contrato de Concesión 007 de 2007.*

Así mismo, en el informe de la “Evaluación Reflectividad Señalización medición Febrero 2016” radicado en la Concesionaria San Rafael SA. El 28/03/2016 (ver anexo 4) en su página 4 aparece en cuadro de “EVALUACIÓN DE LA REFLECTIVIDAD EN SEÑALES VERTICALES” y en el Tramo 1 medición de mar-15 las señales que NO cumplen son cero (0). Por tanto las señales verticales del K22+900, sitio del accidente, cumplen con la reflectividad.

La señalización y demarcación, es la adecuada y cumple con lo legal, no genera ningún riesgo, y se observa tanto en el día, como en la noche, en la fecha del accidente en el mes de noviembre de 2016 en que se visitó, pues contiene: La demarcación horizontal de Ceda el Paso, línea punteada transversal, línea punteada blanca, líneas continuas blancas, línea amarilla continua, carril de aceleración o ingreso a la vía prioritaria y la señal vertical Ceda El Paso. Además existe el servicio de alumbrado público con dos postes de iluminación.

Se concluye respecto de la reflectividad, que en TODO caso las señales Horizontales y Verticales, cumplen con los estándares definidos contractualmente, pues, como se dijo líneas arriba y se prueba científicamente el proyecto cuenta con estándares de reflectividad avalados por la interventoría aplicados dos veces por año. (...).”

6.1.4. De lo relevante en la prueba testimonial de la audiencia de pruebas.

A. ARLEY TAVERA VERANO.

Pregunta del apoderado de la parte demandante: “¿Usted disminuye la velocidad porque usted ya conoce que va a entrar a una vía de prelación o porque las señales de tránsito se lo indican?”

Respuesta. “Yo disminuyo la velocidad porque la vía pues tiene la señalización pero por porque sé que la intersección es de peligro”.⁶³

Contra pregunta Jueza: “¿O sea que el que transita normalmente por ahí tiene el sentido común lo obligaría a hacerlo?”

Respuesta. Si señora.⁶⁴

B. JHONY FABIÁN RUIZ PATIÑO.

Pregunta Jueza: “Cuando viene de una vía del Espinal - Chicoral para llegar a esa doble calzada, ¿cuál es el comportamiento que debe observar?”.

Respuesta. “Como la vía es doble calzada es una vía de alta velocidad, al usted ingresar a una vía de alta velocidad toca reducir la velocidad la persona que está ingresando a la vía, por eso hay unas señales de tránsito de ceda el paso, quiere decir que primero tiene prelación la vía de mayor velocidad o de alto flujo vehicular para uno poder ingresar. Lo que note en ese instante, que la persona no se percató que viniera otro vehículo, y trato de pasar a la otra calzada sin observar de pronto espejo o de pronto sin mirar”.⁶⁵

⁶³ Min 1:53:00 Audiencia de pruebas – 73001-33-33-001-2016-00014-00 (pruebas) – video.wmv

⁶⁴ Min 1:53:26 Audiencia de pruebas – 73001-33-33-001-2016-00014-00 (pruebas) – video.wmv

⁶⁵ Min 2:20:01 Audiencia de pruebas – 73001-33-33-001-2016-00014-00 (pruebas) – video.wmv

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Pregunta Jueza: “Con base en su experiencia y conocimiento ¿Cómo es posible que llegue una persona en un vehículo motocicleta y quede como quedo? ¿Cómo se engancha de esa manera?”

Respuesta. “También nos hemos preguntado eso, efectivamente cuando veo el tracto camión (...), no tenía rastro de estar golpeado o dañado el bomper, solo estaba dañada la motocicleta en la farola de la luz, no se le veía ningún golpe (...)”.

Contra pregunta Jueza: “¿Que tan alto era el camión?”

Respuesta. “Realmente en un tracto camión no ve 200 o 300 metros a una persona o una motocicleta, por lo alto y el cabezote es largo. (...). Si no hubiera sido por la persona del túnel, hubiera seguido hasta el peaje. (...). La persona del túnel manifestaba que la motocicleta parecía que la estuviera manejando un fantasma, apenas hace el pare la motocicleta cayo...⁶⁶

Pregunta abogado de la Concesionaria. “¿Por qué razón se abstuvo de codificar al señor de la tracto mula?”⁶⁷

Respuesta. “Yo me abstuve de codificar al señor de la tracto mula, efectivamente él viene por el carril izquierdo, pues un vehículo y más pesado no puede transitar por el carril izquierdo, pero él me manifestó que en el momento donde posiblemente pudo haber sido el accidente que él iba adelantando unos vehículos que iban más pesados que ellos es por eso que iba por el carril izquierdo y se pasó para el carril derecho ya después de adelantar esos vehículos”.⁶⁸

Pregunta abogado de la Concesionaria. “Según las normas de tránsito que usted conoce, ese sobrepaso de otros vehículos que van más lentos, ¿están permitido?”

Respuesta. Si su señoría, está permitido en lugares y en una vía donde este permitida.⁶⁹

Pregunta abogado de los particulares Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias. ¿De acuerdo a la anterior respuesta, es esta una vía de esas?

Respuesta. Si su señoría.⁷⁰

Pregunta abogado de los particulares Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias. ¿Esas fotografías fueron el día de los hechos o después?

Respuesta. Fue tomada el día siguiente del accidente.⁷¹

Pregunta el abogado de los demandantes: “En el informe de tránsito suscrito por usted que tiene en sus manos, usted hace la anotación frente a la iluminación usted coloca la x sobre el cuadro que dice mala, usted coloca la x sobre ese ítem, ¿A que hace referencia a la iluminación artificial mala?”

Respuesta. “Lo puse ahí, hay iluminación pero en el carril izquierdo hay unos árboles que en el momento estaba tapando parte de la vía, pero digo es iluminación de bombillo.”⁷²

Pregunta la Jueza: “¿No es que no haya sino que la iluminación que hay es deficiente?”

Respuesta. “Es muy poca, igualmente la iluminación se supone que los vehículos deben de tener la luz buena”.⁷³

⁶⁶ Min 2:24:00 Audiencia de pruebas – 73001-33-33-001-2016-00014-00 (pruebas) – video.wmv

⁶⁷ Min 2:25:40 Audiencia de pruebas – 73001-33-33-001-2016-00014-00 (pruebas) – video.wmv

⁶⁸ Min 2:25:48 Audiencia de pruebas – 73001-33-33-001-2016-00014-00 (pruebas) – video.wmv

⁶⁹ Min 2:26:30 Audiencia de pruebas – 73001-33-33-001-2016-00014-00 (pruebas) – video.wmv

⁷⁰ Min 2:27:50 Audiencia de pruebas 73001-33-33-001-2016-00014 (pruebas) – video.wmv

⁷¹ Min 2:28:20 Audiencia de pruebas 73001-33-33-001-2016-00014 (pruebas) – video.wmv

⁷² Min 2:42:02 Audiencia de pruebas 73001-33-33-001-2016-00014 (pruebas) – video.wmv

⁷³ Min 2:42:40 Audiencia de pruebas 73001-33-33-001-2016-00014 (pruebas) – video.wmv

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Contra pregunta Jueza: “Independientemente de la iluminación o no ¿el comportamiento depende de quien maneja en la vía?”

Respuesta. “No tiene nada que ver la iluminación, ya que al ser en horas de la noche los vehículos deben de tener luz buena, igualmente el conductor, debe de estar 5 sentidos o 7 sentidos si los tiene, ya que las señales de tránsito son lo que a usted lo está llevando a ver que va a ver más adelante, no significa que en la vía que va a tomar va a tener buena luz, porque entonces todas las vías nacionales deberán de estar iluminadas. (...). La norma dice que las motocicletas deben de llevar encendidas las luces las 24 horas. (...).La línea es segmentada por eso podía adelantar, la vía y el carril es de un solo sentido, el carril derecho es para transitar y el de izquierda es para adelantar”.⁷⁴

7. Análisis sustancial - Elementos de la responsabilidad

7.1. El daño.

En el *sub lite*, la responsabilidad administrativa que se impetra en la demanda se originó en el daño que alega haber sufrido la parte actora como consecuencia de la muerte del señor Heriberto Díaz Sanabria, ocurrida el 2 de mayo de 2015 y con ocasión del accidente de tránsito por él sufrido en la intersección Chicoral (km 0 + 300 Variante Chicoral) en la vía que conduce de Girardot a Ibagué.

La Sala encuentra acreditado el daño alegado en la demanda, habida cuenta que al proceso se allegó el registro civil de defunción del referido señor, según el cual, falleció el 2 de mayo de 2015 (fl. 14 C.P. 1). Asimismo, se cuenta con el “*informe pericial de necropsia Nro, 2015010173001000180*” del Instituto de Medicina Legal, en el que se indicó que el señor Heriberto Díaz Sanabria murió en la fecha antes relacionada, como consecuencia de un accidente de tránsito que le ocasionó “(...) *politraumatismo severo, con cuadro de abdomen agudo, fractura de fémur izquierdo, el cual produce lesión extensa de los músculos de la cara interna del muslo izquierdo, y lesión de vasos de pequeño calibre; fracturas de pelvis con extensos hematomas que generan un tercer espacio e hipovolemia incontrolable, lo que lo lleva a un choque hipovolémico refractario e irreversible, el cual no responde a las medidas medico quirúrgicas instauradas*” (fls. 53 a 57 C.P. 1).

Por lo expuesto, reluce sin mayor esfuerzo, la configuración del daño alegado, y que se concreta en la muerte acaecida al pluricitado sujeto, consecuencia del accidente de tránsito aquí cuestionado; siendo ello así, procede continuar con el análisis del siguiente de los elementos.

7.2. De la imputabilidad al Estado y la configuración del nexo de causal.

Ahora bien, superado el estudio del primer elemento relacionado con la configuración del daño alegado por la parte actora, compete ahora descender sobre el análisis de la imputabilidad del daño al Estado, y conforme lo que según se denota de la demanda, la parte activa alega de la presunta **Falla del servicio** que se erige sobre la omisión del deber legal, concretado en la falta y/o defectuosa señalización vial en el tramo vial donde ocurrió el siniestro en el que, además de estar involucrado un vehículo automotor, falleció el señor Heriberto Díaz Sanabria.

Así, para abordar este análisis conviene destacar que, de acuerdo con lo expuesto en el recurso de alzada, los argumentos en los que se erige su hipótesis descansan en la afirmación, según la cual, de acuerdo con el material probatorio allegado al expediente se encuentra configurada: **1)** La defectuosa señalización y demarcación de las señales viales para transitar dentro de la intersección denominada Chicoral, **2)** La deficiente iluminación pública sobre el tramo de la vía donde ocurrió el accidente; **3)** la indebida valoración probatoria al haber dado mayor credibilidad a la codificación efectuada por el Policía de Tránsito contenido del informe de Policía, y al dictamen pericial presentado por el Ingeniero Orlando Leyva Delgado sobre el dictamen presentado por el Ingeniero Julio Cesar Arguelles, que se apega a las normas de

⁷⁴ Min 2:42:55 Audiencia de pruebas 73001-33-33-001-2016-00014 (pruebas) – video.wmv

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

señalización vial existente para la fecha en Colombia, “Manual de señalización vial “Dispositivos para el control del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia” versión 2004”.

La discusión en los dictámenes periciales radica en que, según la pericia presentada por el Ingeniero Orlando Leyva Delgado, la señalización de tránsito presente en el lugar de los hechos es suficiente, *contrario sensu*, el Ingeniero Julio Cesar Arguelles asegura que son insuficientes.

Bajo tal derrotero, procederá el Tribunal a examinar los elementos de juicio que instruyen esta causa, para establecer la verificación y evaluación de cada una de los argumentos que constituyen las hipótesis planteadas.

Entonces, partiendo de lo anotado, hemos de advertir que el lugar donde ocurrió el accidente de tránsito que concita la atención de esta Sala lo fue en el sector de la vía que comunica a los Municipios de Girardot a Ibagué (Tol), más precisamente en el Km 0+300 variante Chicoral; ahora en cuanto a la delimitación temporal del momento en que acaece el siniestro tenemos que examinar que según el informe de autoridad de tránsito se consigna como fecha del accidente **28/04/2015**, hora: **18:40**⁷⁵.

Asimismo, al realizar un análisis integral de las pruebas que reposan en el proceso, en el presente caso surge con claridad que, para el 28 de abril del año 2015, el señor Heriberto Díaz Sanabria se encontraba en desarrollo de su jornada laboral, para el mismo día, le otorgaron un permiso por 6 días, permiso que aprovechó para dirigirse a su residencia, desplazándose para el efecto desde el Municipio de Ataco hasta el Municipio de Venadillo aproximadamente a las 3 p.m., cuando en la intersección el kilómetro 0+300 de la Variante Chicoral, colisiona con la parte delantera de un tracto camión que conducía el señor Severo Sarmiento, sufriendo el motociclista heridas graves, y quedando en el lugar de los hechos, posteriormente, en la entrada del túnel de Gualanday, hacen que el tractocamión con el que colisiona se detenga, cayendo la motocicleta que se encontraba incrustada en la parte delantera del rodante.

Sobre las condiciones de la vía, el informe policial de accidente de tránsito allegado al expediente y obrante a folios 63 a 69 del C.P. Nro. 1, señala que existió un accidente clasificado como choque con vehículo, cuyas *“características del lugar eran: área: rural, diseño: glorieta intersección. Características de la vía: geométricas: recta, curva, plano, con berma; estado; bueno; señales verticales; ceda el paso. Utilización: un sentido; línea central amarilla: segmentada; línea de carril blanca: segmentada, línea de borde blanca; carriles: tres o más; con iluminación artificial: mala; superficie de rodadura: asfalto, calzada: una”*. Codificándose dicha colisión como *“112 desobedecer señales de tránsito (conductor motociclista omitió señal de seda (sic) el paso), 132. No respetar prelación (la variante es la prelación y el motociclista la omitió)”*.

También se encuentra acreditado que, según reporte de iniciación del Policía de Tránsito Jhony Fabián Ruiz Patiño –FPJ –1–, el accidente ocurrió en horas de la noche y había poca iluminación en el lugar de los hechos. Tal como quedó relacionado en el capítulo de pruebas, la víctima fue trasladada en ambulancia que pasaba por la vía, la cual lo dirigió hasta la Clínica Asotrauma de la ciudad de Ibagué. Sin embargo, el señor Heriberto Díaz Sanabria, falleció el día 2 de mayo de 2015.

El mismo patrullero, presentó un Informe Ejecutivo –FPJ-3- adelantado en el proceso de investigación Nro. 732686000446201580047, destinado a la Fiscalía de turno del Espinal, el cual describió el lugar de los hechos y también narró los mismos, de la siguiente manera:

“SIENDO APROXIMADAMENTE LAS 18:40 HORAS DEL DIA 28-04-2015 NOS INFORMAN VIA AVANTEL EL RADIOOPERADOR DE LA SECCIONAL DE

⁷⁵ Fls. 58 a 68 C.P. 1

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

TRÁNSITO Y TRANSPORTE TOLIMA SOBRE UN ACCIDENTE DE TRANSITO OCURRIDO EN EL KILÓMETRO 0+300 VARIANTE CHICORAL POR LO CUAL NOS DESPLAZAMOS HASTA EL SITIO Y ENCONTRAMOS VARIAS PERSONAS MANIFESTANDO QUE UNA AMBULANCIA SE LLEVÓ UNA PERSONA QUE ESTABA EN LA VÍA, QUE AL PARECER LO ATROPELLO UN VEHÍCULO Y QUE EL LESIONADO SE DESPLAZABA DE CONDUCTOR EN UNA MOTOCICLETA LA CUAL NO SE ENCONTRO NINGÚN VEHICULO EN EL LUGAR DE LOS HECHOS, EL INSPECTOR DEL TÚNEL A VERIFICAR EL VEHÍCULO, AL LLEGAR A LA ENTRADA DEL TÚNEL ENCONTRAMOS UNA MOTOCICLETA DE PLACAS JDK-08D MARCA BAJAJ MODELO 2015 DE COLOR NEGRO CHASIS 9FLPFC222FCF17299 MOTOR PZFWDJ01855 DE PROPIEDAD DEL HERIBERTO DIAZ SANADRIA CC. 93.472.492 LA CUAL FUE LA PERSONA LESIONADA QUE FUE TRASLADADA EN AMBULANCIA PARA LA CLÍNICA ASOTRAUMA DE LA CIUDAD DE IBAGUÉ.

TRACTOCAMIÓN DE PLACAS SYK-416 MARCA KENWORTH MODELO 1993 DE SERVICIO PÚBLICO COLOR ROJO CHASIS J597284 MOTOR 11680183 DE PROPIEDAD DE CARLOS JULIO ARIAS CASTELBLANCO Y OTROS CC. 79254229 Y CONDUcida POR EL SEÑOR SEVERO SARMIENTO IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANIA 11.374.903 DE FUSAGASUGÁ DE 58 AÑOS DE EDAD FECHA DE NACIMIENTO 27-03-1957 EN FUSAGASUGÁ RESIDENTE EN LA CALLE 170 #1B-13 BARRIO PABLO BELLO DE FUSAGASUGÁ ESTADO CIVIL CASADO OCUPACION CONDUCTOR TELEFONO 3146192779 SIN MÁS DATOS AL ENTREVISTARNOS CON EL MANIFIESTA QUE NO SINTIO NINGUN IMPACTO POR LO TANTO NO PARO HASTA QUE UNA PERSONAL EN EL TÚNEL LE MANIFESTÓ QUE TRAÍA UNA MOTOCICLETA EN LA PARTE DELANTERA POR LO CUAL PARO PARA VERIFICAR SI TENÍA ALGÚN IMPACTO Y QUE EL VENIA POR EL CARRIL QUE LE CORRESPONDE EL VEHÍCULO CUBRIA LA RUTA BOGOTÁ IBAGUÉ FUE INMOVILIZADO EN EL PARQUEADERO EL PORTAL DEL ESPINAL.

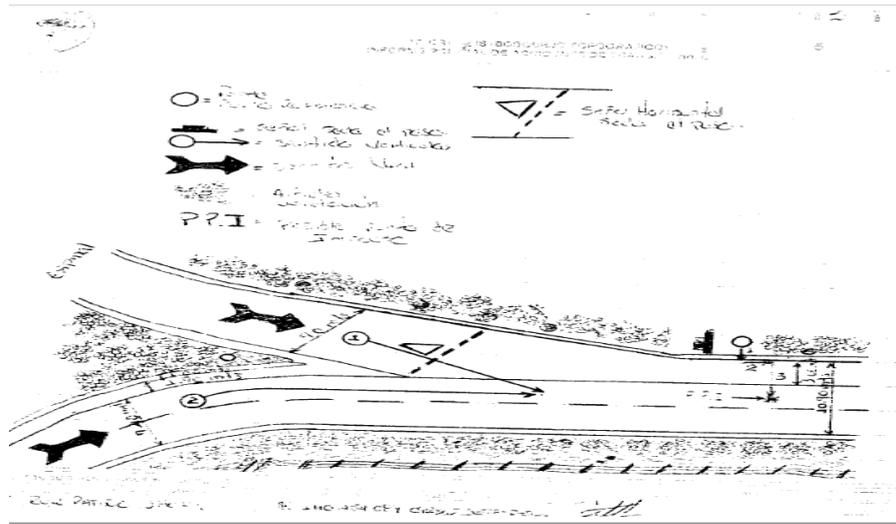
AL DESPLAZARNOS PARA LA CLÍNICA ASOTRAUMA DE LA CIUDAD DE IBAGUÉ PARA ENTREVISTARNOS CON LA PERSONA LESIONADA NOS MANIFESTÓ QUE EL VENIA POR LA VIA DEL ESPINAL HACIA VENADILLO TOLIMA Y AL SALIR A LA VARIANTE NO SE PERCATÓ QUE HABÍA UNA SEÑAL DE SEDA EL PASO NI TAMPOCO OBSERVO QUE TRANSITABA VEHICULO POR LA VARIANTE LO ÚNICO QUE SE ACUERDA FUE UN IMPACTO EN LA PARTE TRASERA DE LA MOTOCICLETA EL CONDUCTOR PRESENTA FRACTURA DE CADERA IZQUIERDA Y FRACTURA DE FÉMUR ABIERTA IZQUIERDA, A LOS CONDUCTORES SE LES SOLICITA LA PRUEBA DE EMBRIAGUEZ EN LA CLINICA ASOTRAUMA AL MEDICO DE TURNO. (Resalta la Sala).

CAUSAS PROBABLES DE LOS HECHOS ES LA 132 NO RESPETAR LA PRELACIÓN “NO DETENER EL VEHÍCULO O CEDER EL PASO CUANDO SE INGRESA A UNA VÍA DE MAYOR PRELACIÓN” Y 112 DESOBEDECER SEÑALES DE TRANSITO “NO ACATAR LAS INDICACIONES DE LAS SEÑALES EXISTENTES EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE. (Énfasis por fuera de texto)”.

Ahora bien, la Sala encuentra acreditado que para el momento de los hechos había la siguiente señalización:

Los dictámenes periciales son coincidentes en establecer que al momento de los hechos existían luminarias en la intercesión, una señal vertical reglamentaria SR02 de ceda el paso a mano izquierda del carril de aceleración, una marca vial de ceda el paso y demarcación asfáltica hasta 32.50 metros línea punteada. Asimismo, con el informe de tránsito se allega una representación gráfica del estado de la vía para ese momento, así:

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.



Ahora bien, frente a la señalización en la vía se aportaron al proceso dos (2) dictámenes periciales, uno allegado por la parte demandante y otro arrimado por la parte demandada Concesionaria San Rafael S.A.

El **Ingeniero Civil Julio César Arguelles**, en experticia aportada por la parte demandante se refirió al sitio donde ocurrió el accidente de tránsito, expresando que la señal vial -ceda el paso - vertical existente ubicada al costado izquierdo del carril de aceleración no se podía ver por la presencia de vegetación arbórea y, aclaró que dicha señal debió haberse ubicado al costado derecho de la vía de conformidad con el Manual de Movilización de 2004 el cual estipula que la colocación de las señales debe ir en ese lado de la vía.

Frente a las señales de velocidad, advierte que sobre el borde de la carretera que viene de la intersección San Rafael (TRAMO 1 "Variante Chicoral"), la última antes de llegar a la intersección Chicoral es de 80 Kms/hora y que *"la bifurcación a la derecha de la vía que viene de Chicoral en una longitud aproximada de 430 metros, hasta la marca sobre el pavimento con la leyenda de CEDA EL PASO, ubicada antes de iniciar la "intersección Chicoral" no tiene avisos de velocidad permitida"*.

Manifiesta que las únicas señales existentes en el tramo de la vía donde ocurrió el accidente son *"en el ramal de la bifurcación vial que viene de Chicoral hay señalización horizontal vial marcada sobre el pavimento que significa "CEDA EL PASO" y, a 3,20 metros adelante hacia la "variante Chicoral" una línea punteada (FOTOS 1 y 2). A una distancia de 32.50 metros de esta línea punteada, en el borde de la carretera y a mano izquierda del carril de aceleración existe una señal vertical reglamentaria SR 02 de CEDA EL PASO"*. Sobre la variante Chicoral a mano derecha existe una señal informativa con una leyenda que dice "Vehículos pesados a la derecha".

Por su parte, el **Ingeniero Civil Orlando Leyva Delgado**, quien también rindió dictamen, al dar contestación a la pregunta Nro. 7, formulada por el apoderado judicial de la Concesionaria San Rafael S.A., sostuvo que existen señalizaciones tanto horizontales como verticales, haciendo referencia a dos puntos específicos, denominados por él, como el punto de ingreso al ramal de enlace Chicoral – Ibagué el PR 19+000 en la ruta 4004, denominada como Intersección Chicoral y el punto de intersección del Ramal de enlace Chicoral – Ibagué y la variante Chicoral.

Hizo énfasis a la demarcación horizontal con que cuenta la vía (tachas reflectivas y marcas viales) que encausa el flujo vehicular desde el municipio de Chicoral hasta la ciudad de Ibagué por el Ramal a desnivel de la intersección y no por la ruta 4004, señalando que las de piso corresponden a resalto virtual, tachas reflectivas y delineadores tubulares. Describe la existencia de línea punteada, línea continua blanca en el punto de intersección del ramal de enlace Chicoral – Ibagué, y la variante

Sentencia.
 Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
 Medio de Control: Reparación Directa
 Demandantes: Brayán Esneyder Díaz Pedraza y otros.
 Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Chicoral PRO+300 en la ruta 4004B, se tienen las señales de línea punteada transversal, líneas pteadas en el sentido de la vía, línea continua blanca, símbolo de señal de ceda el paso.

Sobre la señalización vertical, sostuvo que se presenciaba en el sector la “SI-05 ruta nacional, SP-55 iniciación de separador en dos sentidos, SI-05B croquis, delineadores de curva”; en el punto que denominó el enlace Gualanday – Ibagué incorporándose al Ramal Chicoral – Ibagué y la señal vertical de ceda el paso SR-02 sobre el carril de aceleración al lado izquierdo.

Destacó igualmente que en el lugar existe un canal de aceleración que tiene por objetivo a la par de la señal vertical de ceda el paso, permitir que el conductor que aborda esta vía principal pueda acceder a ella a una velocidad de 30 k/h, hasta que sea seguro ingresar a ella, indicando que en el sitio existían dicho canal de aceleración.

Así las cosas y con el fin de sopesar lo informado en los dictámenes periciales anexados, se hace necesario aclarar en principio la definición que para la época de los hechos el manual y/o glosario oficial definía como bifurcación e incorporación, toda vez que las mismas, pese a que son similares, distan un poco en su regulación.

Bifurcación	Incorporación
<p data-bbox="354 991 667 1004">SP-16. BIFURCACIÓN IZQUIERDA Y SP-17. BIFURCACIÓN DERECHA</p> <div data-bbox="418 1024 724 1111">  </div> <p data-bbox="313 1158 833 1285">Regulación: “Esta señal se empleará para advertir al conductor la proximidad a una bifurcación de la vía por el costado izquierdo o derecho de la misma.</p> <p data-bbox="313 1315 833 1572">Estas señales deberán complementarse con las señales SR-01- Pare o SR-02 Ceda el paso y SR-30 velocidad máxima. En carreteras y vías urbanas de alta velocidad, también deberán complementarse con SR-29- Prevención de pare o SR-33 prevención de ceda el paso.”</p> <p data-bbox="313 1604 833 1771">Definición: “BIFURCACIÓN: División de una vía en ramales, uno de los cuales, cuando menos, se aparta de la dirección original (énfasis por fuera de texto)”.</p>	<p data-bbox="901 991 1325 1004">SP-21. INCORPORACIÓN DE TRÁNSITO (IZQUIERDA) Y SP-22. INCORPORACIÓN DE TRÁNSITO (DERECHA)</p> <div data-bbox="901 1024 1338 1111">  </div> <p data-bbox="865 1223 1385 1390">Regulación: “esta señal se empleará para advertir al conductor la proximidad a una intersección oblicua en cual se presenta una incorporación de tránsito por la izquierda o por la derecha de la vía.</p> <p data-bbox="865 1422 1385 1550">Deberá complementarse con la señal reglamentaria SR-01- Pare, cuando no exista carril de aceleración y SR-02- Ceda el paso, cuando exista este”.</p>

Asi las cosas, la Sala encuentra una imprecisión en el dictamen pericial rendido por el ingeniero Julio Cesar Arguelles Ochoa, pues pese a que los hechos ocurrieron al tratar de ingresar a una via principal, el perito en su dictamen la define como una bifurcacion, la cual de conformidad con el Manual de Señalización Vial, corresponde a una division de via en ramal **uno de los cuales se aparta de la vía principal**, situacion esta que de conformidad con lo evidenciado en las pruebas no corresponde al estado de la via donde ocurrió el accidente de tránsito el día 28 de abril de 2015, toda vez que el manual de señalización vigente para la época de los hechos, la define como una incorporación de tránsito a la derecha pues la intención del señor Heriberto Díaz Sanabria era ingresar a la vía principal a fin de continuar su recorrido hasta su destino final en el municipio de Venadillo por lo que dicha “(...) proximidad a una intersección oblicua en la cual se presenta una incorporación de tránsito (...) debe

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

*(...) complementarse con la señal reglamentaria SR 01- pare, cuando no exista carril de aceleración y SR-02 – ceda el paso, cuando exista este*⁷⁶.

En ese orden de ideas y de conformidad con las pruebas allegadas al proceso, se evidencia que la vía cumplía con la norma, pues los dictámenes y demás pruebas documentales son coincidentes en advertir que en el lugar de los hechos existía un carril de aceleración, por lo que la señal que lo debía acompañar, de conformidad con la reglamentación, era aquella codificada como SR-02 ceda el paso, la cual se logró probar estaba en la vía no solo de manera vertical, sino también de manera horizontal en el asfalto.

Ahora bien, sobre el lugar donde debía estar la señalización, advierte la Sala que si bien el Manual establece que, en principio todas las señales deben estar ubicadas en la parte derecha de la vía, también lo es que a partir de cada caso en concreto se deberá establecer la misma, pues cabe recalcar que en la zona donde ocurrió el accidente, existe de ambos lados vegetación arbórea, empero, ubicarla al lado derecho de la vía, donde se encuentra la intersección entre las dos vías podría confundir al conductor que lleva la prelación por la ubicación de la señal de tránsito, y al ubicarla mucho más atrás de la desembocadura podría causar confusión al conductor del ramal de enlace, dado que le ordenaría ceder el paso pero no tendría visibilidad sobre los vehículos que van transitando, es por ello, que la normatividad permite poder instalar la señal reglamentaria vertical bien sea a los dos lados o al lado izquierdo en vías de mayor complejidad.

La anterior señalización cobra realmente sentido, si se tiene en cuenta que el ramal de enlace no desemboca directamente en la vía con mayor prelación, por el contrario con el fin de que el mismo finalizara, le fue construido un carril de aceleración que le permite a los conductores reducir la velocidad, seguir por un carril destinado solo para que los que van saliendo del ramal de enlace, nivelen su velocidad y puedan integrarse de manera idónea a la vía nacional, resultando razonable, en consecuencia que en dicho carril existiese nuevamente la codificación SR02 de ceda el paso hasta que se pueda ingresar, pues además de ser una señal preventiva es informativa, incluso reiterativa, pues al originarse la intersección la señal de ceda el paso se encontraba no solo asfalto, sino de manera vertical, pese a estar cubierta parcialmente por árboles.

Así lo resalto, el patrullero cuando manifiesta que el carril de aceleración se une con la vía que viene de sentido Espinal – Ibagué, además sirve para evitar cruzar imprudentemente a la vía que lleva mayor prelación. Añade que, en el citado carril, según la norma, al acercarse a una intersección se baja la velocidad a 30 km/hora, dentro del carril de aceleración se nivela la velocidad, se verifica espejos para posteriormente integrarse a la vía que lleva la prelación, recalca que dicho carril se incorpora a la vía principal, formando prácticamente un tercer carril, lo que brinda de espacio suficiente para que la persona ingrese a la vía que lleva la prelación.

Ahora bien, frente a la afirmación hecha por el Ingeniero Arguelles en la que advierte que, la señal asfáltica horizontal y la vertical SR-02, pese a cumplir con ciertas condiciones, ponía en peligro a las personas que transitan por el sector por estar borrosas y encontrarse al lado izquierdo de la vía, respectivamente, la Sala advierte que la misma fue desvirtuada con las documentales aportadas con el informe de tránsito elaborado por la Policía Nacional, el cual, dicho sea de paso no fue tachado, pues del material fotográfico y del croquis de la vía, se logra evidenciar que el agente percibió por sus sentidos la ubicación y dimensión de manera clara de dichas señales de tránsito pues así lo plasmó.

Por otra parte, ante la falta de iluminación que había en el lugar de los hechos, sostiene el testigo que esto se debe a que existían ciertas ramas de los árboles que bloqueaban parte de la luz de los postes presentes en ese sitio, sin embargo, sustentó

⁷⁶ <https://www.yumpu.com/es/document/read/13237343/manual-de-senalizacion-vial-instituto-nacional-de-vias>

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

dentro de la audiencia que, si bien la iluminación era poca, si había en el sector. Asimismo, añadió que los vehículos deben de tener buena iluminación para contrarrestar esto y más en carretera, analogía que advirtió señalando que, si es por la iluminación, “todas las carreteras de Colombia tendrían que tener postes para estar iluminadas”, además indicó que tanto la pintura de las carreteras como las señales de tránsito son reflectivas, para que la luz artificial de los vehículos las ilumine e indique el paso.

En ese orden de ideas, se evidencia que, pese a que un sector del tramo se encontraba obstaculizado por la vegetación, el otro compensaba su iluminación, más aún si se tiene en cuenta que la luz al lado izquierdo y la señal vertical de ceda el paso se encontraba en perfectas condiciones; que la señal es reflectiva y por normatividad a cualquier hora el conductor debía de llevar las luces encendidas, en especial en horas de la noche para que se reflejara esta señal reglamentaria, no siendo excusa alguna causa atribuible al automotor, pues es de advertirse que el cumplimiento de las normas de tránsito son imperativas e inexcusables, dada la peligrosidad de la actividad que realiza quien conduce.

En consecuencia, al haber establecido que la señalización e iluminación de la vía cumplía, al menos con los parámetros mínimos establecidos por la ley al momento de los hechos, procede la Sala a estudiar si la señalización e iluminación que existía para el momento de los hechos fue la causa eficiente del daño o si por el contrario, el mismo es atribuible a la conducta del señor Heriberto Díaz Sanabria o es imputable a los terceros vinculados en caso de ser procedente dicha figura.

El Código de Transito Ley 769 de 2002, dice que toda persona que forme parte de tránsito (peatón, conductor y pasajero) debe conocer y cumplir las reglas y señales de tránsito que le sean aplicables, es decir, el desconocimiento de una norma o señal no exonera de cumplimiento o amonestación.

“ARTICULO 55. Toda persona que tome parte en el transito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sea aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito (Énfasis por fuera de texto)”.

Sin elementos de juicio que permitan inferir la existencia de tal necesidad, el juez de reparación debe remitirse a la normatividad general, la cual los usuarios del sistema vial deben de conocer y respetar al tenor de los deberes que le impone a toda persona el artículo 95 de la Constitución Política, y que, salvo consideraciones particulares de necesidad o conveniencia, resulta suficiente para garantizar el transito seguro. En el caso bajo examen, la Sala apoya su juicio en el artículo 70 de la Ley 767 de 2002 que prescribe que, “... ***en intersecciones no señalizadas, salvo en glorietas, tiene prelación el vehículo que se encuentre a la derecha...***”

En relación con la señalización vial, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre contenido en la Ley 769 de 2002, más puntualmente, en su artículo 115, es del siguiente tenor:

“ARTÍCULO 115. REGLAMENTACIÓN DE LAS SEÑALES. El Ministerio de Transporte diseñara y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

PARÁGRAFO 1º. Cada organismo de transito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que será determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

señalización en cada jurisdicción. (Resaltado en letra negrilla y subrayada, fuera de texto) (...).”

Por su parte, el Ingeniero Civil Orlando Leyva Delgado, quien también rindió experticio, al dar contestación a la pregunta No. 7, formulada por el apoderado judicial de la Concesionaria San Rafael S.A, frente a la señalización en el sector, sostuvo que existen las señalizaciones tanto horizontales como verticales que le permiten al conductor estar informado de la vía de tal manera que salvaguarde su vida.

Al tenor, la normatividad reconoce que la responsabilidad del manejo es compartida y que, si bien debe existir una señalización que informe, es el conductor quien debe conocer quien tiene prelación, dado que es quien dirige el vehículo y fija el destino del mismo, máxime si se dirige a una vía de mayor complejidad como una intersección de una vía principal, de dos carriles y de un solo sentido. Las maniobras de cruce por intersección se distinguen entre vías con prelación y regulares, así como entre vías en las que no existe prelación una sobre la otra.

En cuanto a los cruces de intersección en vías con prelación, el artículo 66 de la Ley 767 de 2002, agrega que

“... El conductor que transite por una vía sin prelación deberá detener completamente su vehículo al llegar a un cruce y donde no haya semáforo tomará las precauciones debidas e iniciará la marcha cuando corresponda”.

Resalta la Sala que, de acuerdo con el acervo probatorio aportado durante el proceso, y en cuanto a la eximente de responsabilidad consistente en el hecho de la propia víctima alegada por la entidad demandada a lo largo del trámite de la presente acción, conviene recordar que, al igual que acontece con las demás eximentes de responsabilidad, tradicionalmente se ha señalado como necesario para que sea procedente admitir su configuración los siguientes elementos:

“(...) para que se acrediten tales causales, deben concurrir tres elementos: (i) irresistibilidad; (ii) imprevisibilidad y (iii) exterioridad respecto del demandado. Y en punto del hecho de la víctima debe acreditarse que el daño provino de su actuar imprudente o culposo.”⁷⁷

Así las cosas, se advierte que el proceder asumido por el señor Heriberto Díaz Sanabria, reúne los elementos necesarios para entender configurada la eximente de responsabilidad consistente en el hecho exclusivo y determinante de la víctima, la cual excluye la imputabilidad del daño a la entidad demandada, en relación con la cual pueden entenderse concurrentes los tres elementos antes referidos, esto es, la imprevisibilidad, la irresistibilidad y la exterioridad jurídica del hecho dañoso.

En cuanto al elemento de la *imprevisibilidad*, de las pruebas que reposan en el expediente, se concluye que el proceder del señor Heriberto Díaz Sanabria, constituyó un evento súbito al no percatarse de la señal horizontal de ceda el paso; al no tomar el carril dispuesto para ese ramal de enlace y no ser precavido al ingresar a la vía de mayor prelación, para el demandado no resultaría jurídicamente admisible exigirle lo imposible, esto es, anticiparse al designio, personal e imprudente de la víctima, quien según la codificación del informe de tránsito, no respetó la prelación al no ceder el paso cuando ingresa a una vía de mayor prelación (codificación 132), desobedeciendo las señales de tránsito, al no acatar las mismas (codificación 112), circunstancia esta que encuentra mayor veracidad si se tiene en cuenta que el día de los hechos el señor Heriberto Díaz Sanabria manifestó “(...) **EL VENIA POR LA VIA DEL ESPINAL HACIA VENADILLO TOLIMA Y AL SALIR A LA VARIANTE NO SE PERCATÓ QUE HABÍA UNA SEÑAL DE SEDA** (sic) **EL PASO NI TAMPOCO**

⁷⁷ Consejo de Estado, sección tercera. Consejero Ponente: GUILLERMO SÁNCHEZ LUQUE, Bogotá D.C, diez (10) de mayo de dos mil dieciséis (2016). Rad. 52001-23-33-000-2016-00008-01 (42762).

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

OBSERVO QUE TRANSITABA VEHICULO POR LA VARIANTE LO ÚNICO QUE SE ACUERDA FUE UN IMPACTO EN LA PARTE TRASERA DE LA MOTOCICLETA”.

En torno al elemento consistente en la *irresistibilidad*, a juicio de la Sala también se encuentra presente en el caso objeto de estudio, pues la decisión de omitir, tanto la señal horizontal, como tomar el carril de aceleración e incluso ignorar su propio conocimiento y salvaguarda fue única y exclusivamente propia de su actuar, pues su actuar en la vía tuvo la capacidad de superar incluso las señales de tránsito reglamentarias y el Código de Tránsito, la prelación en este tipo de vías, la velocidad con la que se debe abordar y la misma precaución.

En lo referente a la exterioridad respecto del demandando como eximente de responsabilidad, es necesario establecer, en cada caso concreto, si el proceder por acción o por omisión de aquélla tuvo o no injerencia en la producción del daño. La razón por la cual las víctimas son responsables por los daños que les acaecieron, en la medida que los riesgos extrajurídicos derivados del desconocimiento de los deberes de prevención de la actividad peligrosa fueron creados y concretados por ellas mismas y a éstas les correspondía neutralizar y revocar la fuente de riesgo. La víctima directa no podía asumir frente a sus cargas sociales un comportamiento negligente e imprudente y después pretender trasladar su propia culpa a las entidades demandadas, máxime si se tiene en cuenta que, si hubiera observado prudencia en la conducción de su motocicleta, seguramente hubiera evitado o al menos minimizado el perjuicio que hoy los demandantes intentan trasladar a las entidades demandadas.

Lo anterior, máxime si se tiene en cuenta que las señales de tránsito comprenden tanto las verticales como las horizontales, son estas últimas que indican sobre la marcha ciertas características dentro de la carretera, así como quedó establecido por el Ingeniero Orlando Leyva Delgado, en dicho ramal de enlace y en la intersección, se puede evidenciar la presencia de tachas reflectivas, que determinan la dirección de la carretera, las líneas amarillas, líneas blancas rectas y punteadas, además de la presencia de la señal de ceda el paso sobre el piso antes de llegar a la intersección, la cual cumple con todas las características contenidas en la norma, y en concordancia con la testimonial, la pintura de la carretera es reflectiva, lo que permite ser vistas en horas de la noche por iluminación artificial por parte de los vehículos.

Por lo que se esperaba del motociclista según la norma y las características de la vía, era ingresar el carril de aceleración para nivelar la velocidad con la vía de mayor prelación, dentro del carril de aceleración vuelve a aparecer la señal reglamentaria de Ceda el Paso SR-02 de manera vertical, lo que vuelve a indicar la prelación de la vía nacional, y que para ingresar a la vía principal, debería nivelar la velocidad e ingresar a la misma, situación que de conformidad con las pruebas no ocurrió, o por lo menos no se demostró al interior del proceso.

Así las cosas, de lo hasta aquí analizado ninguno de los dictámenes periciales ha sido explicitado con suficiencia y claridad. Al contrario, según se refirió ya en líneas precedentes, las aludidas peritaciones se basan en las señalizaciones, pero no se establece, ni siquiera de manera sumaria, la configuración de un nexo de causalidad que compruebe que la señalización existente para el momento de los hechos fue la causante del daño ocasionado a los demandantes pues se recuerda que **“(…) la demostración de la existencia de alguno de los eventos antes mencionados no es, por sí sola, suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado (…)”**, por lo tanto, no resulta posible determinar si existió efectivamente la falta de señalización alegada en la demanda, o no y, en caso de haber existido, si fue la causa eficiente del daño, pues como se evidenció la vía contaba con la señalización necesaria y reglamentaria.

No se trata, entonces, en estricto sentido, de que los dictámenes periciales no hubieran podido ser una prueba idónea para acreditar la existencia de la plurimencionada falta y/o deficiente señalización y para sustentar, por tanto, una

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

eventual sentencia condenatoria. Según se explicó suficientemente en el apartado inmediatamente anterior, el juez válidamente puede apoyarse en profesionales idóneos no solo para que éstos extraigan conclusiones fruto de la aplicación de las reglas y conocimientos propios del saber especializado que manejan a las circunstancias de hecho que constituyen materia de debate en el proceso —perito deducendi—, sino también para que esos mismos expertos, cuando haya lugar a ello, se apoyen en sus conocimientos para constatar o verificar circunstancias o elementos fácticos cuya dilucidación resulta relevante para resolver el fondo de la cuestión.

Esto último es lo que habría podido ocurrir si los dictámenes periciales practicados por los profesionales requeridos al efecto por la parte actora, hubiere reunido los elementos que se viene de referir. Nada habría obstado para que, en tales circunstancias, el Juez de la peritación hubiera encontrado sustento en una eventual condena, de no ser porque el juez dispone de la facultad —que siempre ha de ser ejercida de manera razonada, con la pertinente y debida justificación— de apreciar libremente tanto las constataciones como las conclusiones, juicios y conceptos que forman parte del dictamen pericial, de manera que si lo encuentra insuficientemente justificado, incorrectamente soportado o conducente a conclusiones irrazonables o carentes de la apropiada demostración, como ocurre en el presente caso, no tiene la obligación de acogerse a él sino, al contrario, de apartarse de manera total o parcial de su contenido, como en efecto lo hace la Sala en el presente proveído respecto de la peritación obrante en el plenario *sub examine*, por las razones que se han dejado expuestas con antelación.

Lo anterior cobra mayor importancia si se tiene en cuenta que, tal como lo estableció el *a-quo*, la única prueba que permite recrear las condiciones viales de la referida intersección para el día de los hechos reside en el informe de accidente de tránsito, y el testimonio del Policía de Tránsito, documento que, aparte de dar cuenta de la normalidad de las condiciones de tiempo, de la naturaleza de la vía, de su estado (seca y con algunas fallas de iluminación), no permite apreciar empero las condiciones del tráfico en el lugar que quizás observase el accidente, ni los usos del suelo adyacente, ni menos aún, de antecedentes de accidentalidad, elementos mínimos necesarios para estimar la necesidad de señalización y por ende la obligación que se dijo transgredida por parte de la administración.

En consecuencia, como la parte demandante no logró probar los supuestos facticos de la normativa sobre la que apoyo la atribución a la entidad demandada del daño cuya reparación pretende y, por el contrario, la prueba traída al proceso contencioso permite apreciar que el señor Heriberto Díaz Sanabria, omitió los deberes de cuidado que le imponía el artículo 70 de la Ley 767 de 2002, hecho este que revela aptitud para tener como causa de la colisión vehicular de la que derivó el daño, no resultándole en consecuencia atribuible a las entidades públicas demandadas, más aún si se tiene en cuenta que no se aportaron los elementos probatorios que proporcionen certeza acerca de las supuestas deficiencias o irregularidades de la carretera. El único elemento material probatorio que se aporta al proceso es la experticia del Ingeniero Julio Cesar Arguelles, el cual pese a arrojar inconsistencias, fue consistente con las señalizaciones establecidas en otras pruebas allegadas al proceso, que condujeron a esclarecer las mismas.

Así las cosas, con las pruebas allegadas al expediente, la parte actora no probó la falla alegada ni las circunstancias de modo que rodearon el accidente de tránsito ocurrido el día 28 de abril de 2015 y, por tanto, la Sala estima que se presenta una clara ausencia o imposibilidad de imputación, puesto que no hay elemento que lleve a la convicción de que el daño resulta atribuible a alguna de las demandadas, carga que le correspondía a la parte actora, en los términos de los artículos 164 y 167 del C.G. del P.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

En otras palabras, la parte demandante no cumplió con la carga probatoria que le imponía la norma legal en cita, pues, aunque logró probar el daño alegado en la demanda, no lo hizo respecto de la imputación fáctica y jurídica.

Así las cosas, la Sala confirmará la sentencia apelada, esto es, la proferida por el Juzgado Primero Administrativo Oral del Circuito de Ibagué el 27 de mayo de 2020, frente a la decisión que encontró no probada la imputación y la configuración del nexo causal con el actuar de las entidades demandadas, no siendo así frente a la decisión adoptada respecto de declarar probada de oficio la excepción de falta de jurisdicción y competencia y remitir a los Jueces Civiles del Circuito de Ibagué las presentes diligencias a fin de que sea estudiada la responsabilidad de los terceros vinculados, según como se pasa exponer.

Ahora bien, atendiendo al recurso de alzada elevado por el apoderado de las personas particulares vinculadas al proceso, como lo es el señor Severo Sarmiento en calidad de conductor del vehículo que colisionó con el señor Heriberto Díaz Sanabria y el señor Carlos Julio Arias, propietario del mismo, frente a la falta jurisdicción, es menester de esta Corporación estudiar los presupuestos del fuero de atracción. Ante esto, el Honorable Consejo de Estado, ha indicado que:

“[E]l factor de conexión que da lugar a la aplicación del fuero de atracción y que permite la vinculación de personas privadas que, en principio, están sometidas al juzgamiento de la jurisdicción ordinaria, debe tener un fundamento serio, es decir, que en la demanda se invoquen acciones u omisiones que razonablemente conduzcan a pensar que su responsabilidad pueda quedar comprometida. Se resalta que, para que opere el fuero de atracción, es menester que los hechos que dan origen a la demanda sean los mismos. Por ello, para determinar si efectivamente hay lugar a acudir a esta jurisdicción para lograr la prosperidad de las pretensiones de los demandantes, debe estudiarse el petitum de la demanda y los hechos que dieron origen al daño cuya reparación se alega”.⁷⁸

Ello quiere decir que, en virtud del fuero de atracción, la jurisdicción Contenciosa Administrativa tiene competencia para fallar las pretensiones formuladas frente a los sujetos de derecho privado cuando se les demande de manera conjunta con una entidad pública. Esto quiere decir que, se requiere que los hechos en los que se sustenten las imputaciones formuladas en contra de la entidad y el particular sean los mismos, que tengan la misma fuente, pues se parte de la existencia bien sea de un litisconsorcio necesario por pasiva o de una con-causalidad, en virtud de la cual los dos sujetos eventualmente contribuyeron con su conducta a generar el daño y, por ende, son responsables de los perjuicios causados.

En ese contexto, el mencionado fuero de conexidad en materia de competencia frente al fuero de atracción, es estudiado por la Honorable Corte Constitucional de la siguiente manera:

*“Sin embargo, en relación con el factor de conexión – el cual, como se advierte, es el que da lugar a la aplicación del denominado “fuero de atracción” – la Sala estima oportuno destacar que su operatividad resulta procedente **siempre y cuando desde la formulación de las pretensiones y la presentación del soporte probatorio de las mismas en el libelo contentivo de la demanda, pueda inferirse que existe una probabilidad mínimamente seria de que la entidad o entidades públicas demandadas, por cuya implicación en la litis resultaría competente el juez administrativo, sean efectivamente condenadas.** Tal circunstancia es la que posibilita al mencionado juez administrativo adquirir – y mantener – la competencia para fallar el asunto en lo relativo a las pretensiones enderezadas contra aquellos sujetos no sometidos a su jurisdicción – fuero de atracción –, incluso en el evento de resultar absueltas, por ejemplo, las personas de derecho público, igualmente demandadas, cuya*

⁷⁸ Consejo de Estado, sección tercera, Consejero Ponente: NICOLÁS YEPES CORRALES, Bogotá D.C, quince (15) de septiembre de dos mil veinte (2020). Rad. 73001-23-31-000-2007-00634-01 (57490).

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

*vinculación a la litis determina que es la jurisdicción de lo contencioso administrativo la llamada a conocer del pleito, atendidos los otros cuatro factores atributivos de competencia recién referidos”.*⁷⁹

Además, frente a este fenómeno jurídico, es necesario que se haga el siguiente análisis:

*“La operancia del fenómeno, sin embargo, no puede quedar librado (sic) a la libérrima voluntad del demandante, de modo que seleccione, a su antojo, las entidades demandadas escogiendo, de esa manera, la jurisdicción que más le conviene para que le resuelva el asunto. Es menester, como lo ha reiterado la sala, que la vinculación de tales entidades al proceso tenga fundamento serio, es decir que, en la demanda, se invoquen acciones u omisiones que, razonablemente, conduzcan a pensar que su responsabilidad pueda quedar comprometida. De otra manera, se tratará de una vinculación carente de todo sustento y con el sólo propósito de variar la jurisdicción legal, conducta que no puede ser recibida por el juez administrativo y por ningún juez.”*⁸⁰ (Negrillas fuera del texto original).

Entonces, el fuero de atracción implica la modificación de la jurisdicción, pero no como el régimen jurídico al amparo del cual se deben resolver las pretensiones formuladas en contra de los particulares, debido a que el proceso aunque lo conozca la jurisdicción contenciosa administrativa, no le resultan aplicables al caso en concreto las reglas de la responsabilidad estatal, sino las del derecho privado, al punto que le son aplicables los criterios establecidos por la Corte Suprema de Justicia.⁸¹

Aunado lo anterior, es menester de la Sala, determinar si opera de oficio la excepción de falta de jurisdicción, para el caso en concreto de los particulares vinculados al proceso, los señores Severo Sarmiento (Q.E.P.D.) y Carlos Julio Arias.

Dentro del proceso, el apoderado de los particulares presentó el escrito de contestación de la demanda, con los argumentos que a su juicio, eximían de responsabilidad a dichos particulares, por el hecho de que dentro del proceso penal con radicado No. 732686000446201580047, se declaró la preclusión de la investigación criminal en contra del señor Severo Sarmiento, de igual manera, propuso como excepción de mérito la “Falta de legitimidad en la causa por pasiva” y “Excepción de cosa juzgada”, argumentando que la jurisdicción competente para conocer de estos casos es la ordinaria civil.

En audiencia inicial, el Juzgado Primero (1°) Administrativo del Circuito de Ibagué, decidió declarar no probada a la excepción falta de jurisdicción propuesta por el apoderado, basado en las siguientes consideraciones:

“En el artículo 104 numeral 1 del código de procedimiento administrativo y de contencioso administrativo, establece que la jurisdicción contenciosa administrativa esta instituida para reconocer de los procesos relacionados de la responsabilidad extracontractual de cualquier entidad pública sin importar el régimen aplicable, igualmente el numeral 1 del artículo 165 del estatuto señala que cuando en la demanda se afirme que el daño ha sido causado por la acción u omisión de un agente estatal y de un particular podrán acumularse tales pretensiones y la jurisdicción contenciosa administrativa será la competente para conocer y solucionar este litigio. Dentro del expediente encontramos que se está endilgando responsabilidad tanto a particulares como a la Agencia Nacional de Infraestructura – entidad pública, por ende, la conclusión es que al haber

⁷⁹ Corte Constitucional, sección tercera, Consejero ponente: MAURICIO FAJARDO GOMEZ, Bogotá D.C, treinta (30) de enero de dos mil trece (2013). Rad. 76001-23-31-000-1997-25332-01 (24783).

⁸⁰ Corte Constitucional, sección tercera, Consejero ponente: MAURICIO FAJARDO GOMEZ, Bogotá D.C, treinta (30) de enero de dos mil trece (2013). Rad. 76001-23-31-000-1997-25332-01 (24783).

⁸¹ Corte Constitucional, Sección tercera, Consejera Ponente: MARTHA NUBIA VELÁSQUEZ RICO, Bogotá D.C, trece (13) de agosto de dos mil veintiuno (2021). Rad. 85001-23-33-000-2014-00159-03 (60078).

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

*vinculado a una entidad que tiene la responsabilidad y el mantenimiento y cuidado de las vías así estén concesionadas, el despacho considera que esta jurisdicción es competente para conocer. Así las cosas, se declara que no prospera la excepción de la falta de jurisdicción”.*⁸²

Por el contrario, el mismo a quo en sentencia de primera instancia decidió desconocer su propia decisión emitida al interior de la audiencia inicial, y en la sentencia objeto de este recurso decidió declarar probada de oficio la excepción de falta de jurisdicción, se repite, contrariando sin ningún fundamento legal la decisión tomada en la audiencia inicial, bajo los siguientes argumentos:

*“(…) considera el Despacho que al no encontrarse elementos que permitan atribuir el daño alegado que fundamentó la presente acción, a la entidad pública demandada o a su contratista, no es aplicable el fuero de atracción respecto de las personas de orden privado, careciendo de competencia para conocer del presente asunto, debiendo adelantarse el proceso en la jurisdicción ordinaria civil que sería la que tendría la competencia para decidir si son civil y patrimonialmente responsables con ocasión a la alegada imprudencia”.*⁸³

Advierte esta Sala que, desconoce la decisión asumida por el Juzgado de primera en la sentencia, en razón de que, en el contenido de la misma, curiosamente invoca como sustento de su decisión la jurisprudencia del Consejo de Estado que es precisamente la que define el fuero de atracción así:

*“El Consejo de Estado ha precisado que el fuero de atracción permite que el juez contencioso administrativo adquiera competencia para conocer del proceso en que las personas de ambas naturalezas sean parte, esto es, públicas y privadas, por cuanto es aquel quien asume el conocimiento del litigio de manera preferencial, factor el cual procede su aplicación siempre y cuando se pueda inferir de las pretensiones y del material probatorio, que se vaya a comprometer la responsabilidad de las Entidades Estatales, enjuiciando en lo relativo al cumplimiento de sus funciones”.*⁸⁴

En efecto, la aplicabilidad del factor de conexión o “fuero de atracción” establece la competencia para que la jurisdicción contenciosa administrativa, mantenga la competencia para pronunciarse sobre particulares, siempre y cuando se de una valoración que está obligada a efectuar el juez de primera instancia de la formulación de pretensiones y la presentación del soporte probatorio de las mismas en el contenido de la demanda, que permita dilucidar la existencia de una probabilidad mínima de condena en contra de los entes públicos aludidos. Ante dicha valoración, establece la Corte Constitucional que:

*“Lo dicho supone destacar la trascendencia de la valoración que, en el referido sentido, se encuentra obligado a efectuar el juez de primera instancia al momento de resolver sobre la admisión de la demanda, instante procesal en el cual debe proceder a realizar el aludido juicio sobre la seriedad de la vinculación de la entidad o entidades sujetas al control del juez de lo contencioso administrativo, como quiera que tal sería el lugar –el auto admisorio o inadmisorio de la demanda– en el cual, idealmente, debería señalarse a la parte actora –quien es, de todas formas, la responsable última de la elección del cauce procesal a través del cual decide someter sus litigios a la jurisdicción– si resulta viable la aplicación del tantas veces mencionado fuero de atracción”.*⁸⁵

Por lo tanto, el juez de primera instancia está obligado según los parámetros del Consejo de Estado, a realizar dicha valoración en un instante procesal definido, bien sea en el auto admisorio o inadmisorio de la demanda, o en su defecto en la audiencia

⁸² Archivo 010_FOLIO 694-CONTENIDO CD-AUD. INICIAL.wmv

⁸³ Fl. 314 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf

⁸⁴ Fl. 313 archivo 004_CUADERNO PRINCIPAL 1.3.pdf

⁸⁵ Consejo de Estado, Sección Tercera, Consejero ponente: MAURICIO FAJARDO GOMEZ, sentencia del 30 de enero de 2013, Rad. 76001-23-31-000-1997-25332-01 (24783).

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

inicial, donde se señala de acuerdo con el contenido de la demanda y el caudal probatorio allegado al proceso, si decide someter ese litigio a su jurisdicción, máxime que dentro del proceso, el apoderado de los particulares, la propuso como excepción y fue negada en la audiencia inicial, confirmando la competencia para asumir el estudio de la responsabilidad frente a dichos particulares.

En virtud de lo anterior, queda claro que la etapa procesal para determinar si existe probabilidades mínimas de condena a una entidad por el daño alegado, y por consiguiente saber si procede el fuero de atracción, es mediante la valoración de la demanda, con los documentos aportados, bien sea con el auto admisorio o inadmisorio de la demanda, o en su defecto en la audiencia inicial cuando se resuelven excepciones, tal como ocurrió en el caso en concreto, que dentro de la audiencia inicial se determinó que no procedía dicha excepción, quedando vinculados al proceso. No obstante, observa la Sala que el Juzgado omitió hacer el análisis de la probabilidad de condena para la resolución de dicha excepción, pues se limitó a explicar que: *“cuando en la demanda se afirme que el daño ha sido causado por la acción u omisión de un agente estatal y de un particular podrán acumularse tales pretensiones y la jurisdicción contenciosa administrativa será competente para conocer y solucionar ese litigio”*.

Así las cosas, nuestro Honorable órgano de cierre, señalo lo siguiente:

*“(…) se concluye que esta jurisdicción tiene competencia para vincular y juzgar a los particulares o personas de derecho privado en virtud del fuero de atracción, **aun cuando al momento de realizar el análisis probatorio del proceso se establezca que la entidad pública, también demandada, no es responsable de los hechos y daños que se le atribuyen en el libelo.** (...) el factor de conexión que da lugar a la aplicación del fuero de atracción y que permite la vinculación de personas privadas que, en principio, están sometidas al juzgamiento de la jurisdicción ordinaria, debe tener un fundamento serio, es decir, que en la demanda se invoquen acciones u omisiones que, razonablemente, conduzcan a pensar que su responsabilidad pueda quedar comprometida”*.⁸⁶(Negrillas y resaltos por parte de la Sala).

De lo anterior se puede sustraer que, aunque en la admisión de la demanda y con el análisis del acervo probatorio, se hubiese podido establecer la existencia de una mínima posibilidad de condena, y que durante el proceso la entidad pública no fuese declarada responsable, la jurisdicción contenciosa administrativa permanece con la competencia para juzgar a los particulares o personas de derecho privado en virtud del fuero de atracción. Dicho en forma breve, al vincularlos al proceso, luego de haber negado la excepción falta de jurisdicción y, aunque las entidades públicas resultaran absueltas, es deber del Tribunal estudiar y decidir de fondo la responsabilidad de los terceros, eso quiere decir, de los señores Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias.

Una vez esclarecido lo anterior, se accede a la pretensión del apoderado de los particulares de dictar pronunciamiento de fondo, frente a la responsabilidad de Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias, el primero como conductor del tracto camión que colisionó con el señor Díaz Sanabria y el segundo como propietario del vehículo que conducía el señor Severo Sarmiento.

Con fundamento en las anteriores consideraciones, la Sala determinará si en el *sub lite* se configuraron los supuestos para conocer las pretensiones formuladas en contra de Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias, en virtud del fuero de atracción por lo que se procederá a su estudio de fondo, previa revocatoria de los numerales segundo y tercero de la sentencia proferida el día 27 de mayo de 2020.

8. Configuración del fuero de atracción.

⁸⁶ Corte Constitucional, sección tercera, Consejera ponente: MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO, Sentencia del 25 de julio de 2019, Rad. 68001-23-31-000-2007-00128-01 (51687).

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayán Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

La Sala reitera que en el *sub lite* no se le endilgo responsabilidad a las entidades demandadas en el proceso, sin embargo, al analizar el asunto, en virtud de las facultades de interpretación de la demanda, la sentencia en primera instancia y la jurisprudencia del Consejo de Estado, se advierte que las pretensiones formuladas en contra de Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias, tienen como finalidad la declaratoria de responsabilidad civil extracontractual, como se estudiará a continuación.

En este punto, con el fin de determinar el alcance de las pretensiones planteadas en el *sub lite*, la Sala recurrirá a las facultades del juez para interpretar la demanda y, a partir de ello, encauzar las pretensiones como extracontractuales.

Pues bien, el deber de interpretación de la demanda tiene como finalidad que las autoridades judiciales determinen lo materialmente pretendido por quien demanda y se establezca la vía idónea para tramitar la controversia. Sobre este tema, la Corte Suprema de Justicia ha señalado:

*“[A] encargado de administrar justicia se le atribuye, como misión ineludible interpretar los actos procesales, entre ellos la demanda inicial, a fin de desentrañar **el verdadero alcance e intención del demandante** al formular sus súplicas, lógicamente **sin aislar el petitum de la causa petendi**, buscando siempre una afortunada integración y con ello poder **precisar el auténtico sentido o aspiración** de quien procura una tutela efectiva de sus derechos”.*⁸⁷

En las condiciones analizadas, en virtud del deber de interpretación de la demanda, el juez tiene la facultad de definir el alcance material de las pretensiones y encauzarlas en los términos en los que corresponda, razón por la cual, cuando el demandante incurre en alguna equivocación en la elección del tipo de acción sustancial que rige el caso, el juez debe adecuar la controversia al instituto jurídico pertinente.

8.1. Naturaleza responsabilidad civil extracontractual de Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias.

Ahora bien, en estudio de la contestación de la demanda presentada por el apoderado judicial de los señores Severo Sarmiento y Carlos Julio Arias, invocaban además de la excepción de falta de jurisdicción, que existía cosa juzgada, en razón de que ya existía en firme una providencia por parte del juez penal que había declarado la preclusión al caso por determinar la culpa exclusiva de la víctima. Ante la anterior afirmación, la Honorable Corte Suprema de Justicia, precisó lo siguiente:

“[L]a acción civil derivada de la sola culpa no puede ser afectada ni detenida por la acción criminal, dada la diferencia de causales y de fines. El estudio de aquella y de la sola culpa en que se basa no puede significar violación de a cosa juzgada en el juicio criminal y establecida sobre el delito en la sentencia dictada respecto de éste, tanto por las razones ya expresadas, cuanto porque la controversia civil sobre la indemnización no puede entenderse surtida y decidida en el fallo de la autoridad en lo criminal que se ha concretado y debe concretarse, en su caso, a absolver sobre el delito.
(...)

Si el juez en lo penal, conceptuando que no hubo delito, sobresee o dicta sentencia absolutoria, el imputado queda libre en razón del delito; y cualesquiera que hayan sido las razones de aquel concepto, las que como es de rigor se exponen en la parte motiva del fallo, éste deja juzgado sólo el delito, que es lo que en la parte resolutive se decide. (...).

⁸⁷ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Laboral, sentencia del 12 de marzo de 2019, expediente SL 960-2019, M.P. Giovanni Francisco Rodríguez Jiménez.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Una sentencia condenatoria en lo criminal anticipa base firme a la del pleito civil que se siga por la indemnización patrimonial procedente del delito, en el caso de que esta acción no se haya ejercitado conjuntamente con esotra; y una sentencia absolutoria en lo penal o sobreseimiento definitivo, que a tanto equivale, no prejuzga sobre la acción civil cuando después se demanda indemnización aduciendo como fuente, no el delito sobre el cual ya la autoridad competente juzgo en definitiva absolviendo, sino la culpa civil, acerca de la cual la autoridad en lo criminal no ha tenido por qué decidir, ya que la mera culpa es algo diferente del delito, y que es éste y no la indemnización lo sentenciado en el juicio criminal.

*(...) En otras palabras: si, por regla general, todo delito determina indemnización, el sólo hecho de no hallarse delictuoso un acto dado no autoriza para decir **a priori** que no hay lugar a indemnización, puesto que no es necesario a ésta un delito como causa única y perfectamente puede haber indemnización, aún sin pensarse en delito, tan sólo porque haya culpa civil".⁸⁸*

En efecto, siendo diferentes la responsabilidad penal y la civil, la Corte Suprema de Justicia precisó que: “*un acto dado que escapa a la acción criminal o que no está o no podría estar bajo ella, bien puede ser fuente de indemnización pecuniaria⁸⁹*”, así, cuando se absuelve por no ser penalmente culposa la conducta, tal decisión no excluye la responsabilidad civil, en tanto la culpa civil es diferente de aquélla.

En ese sentido, es claro que la excepción de mérito propuesta por parte del apoderado no prosperaría, si bien es menester de la Sala estudiar los argumentos expuestos ante el Juez Penal en la audiencia de preclusión, necesario para determinar si efectivamente existió la culpa exclusiva de la víctima, no implica *per sé* que, por el hecho de haberse declarado la preclusión del proceso penal, no tenga el particular una responsabilidad civil y que la misma sea fuente de indemnización pecuniaria.

8.2. Análisis sustancial.

Recapitulando sobre lo que ya se encuentra probado dentro del expediente, advierte que está acreditado que en la intersección kilómetro 0+300 variante Chicoral el día 28 de abril de 2015 aproximadamente a las 6:30 pm, hubo un accidente de tránsito entre el tracto camión de placas SYK-416 marca KENWORTH modelo 1993 de servicio público conducido por el señor Severo Sarmiento y la motocicleta propiedad y conducida por el señor Heriberto Díaz Sanabria, quien quedó herido a un lado de la vía en donde no se encontró vehículo alguno, siendo trasladado en ambulancia que pasaba por el sector a la clínica Asotrauma aproximadamente a las 6:45 pm.

Del señor Severo Sarmiento, conductor del tracto camión se logró evidenciar que se dirigía hasta Cundinamarca, pero le hicieron el pare antes de la entrada del túnel de Gualanday, dado que llevaba enganchada una motocicleta a la parte delantera de su vehículo y que al momento de parar la misma cayó al suelo, por lo que no estaba arrastrando la misma, al ser indagado por la procedencia de la motocicleta, indicó que no sabía y que no había escuchado ruido alguno. De igual manera que se le realizaron las respectivas pruebas de alcoholemia a las dos personas involucradas en el accidente de tránsito, y se logró demostrar que el resultado para los dos fue negativo.

También es claro que en la vía por la que transitaba el señor Severo Sarmiento había una señal vertical que indicaba que los vehículos pesados transitaban a la derecha, varios metros atrás, y que el mismo hizo una maniobra de adelantamiento por la

⁸⁸ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, SC 18 diciembre 2009. Rad. 1999-00533-01.

⁸⁹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, SC665-2019. Rad. 05001 31 03 016 2009-00005-0. Magistrado Ponente: OCTAVIO AUGUSTO TEJEIRO DUQUE

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

izquierda para rebasar a otros dos vehículos que iban al frente de él cerca de la intersección, sin especificar la zona en la que hizo dicha maniobra.

Por último, obra dentro del informe de tránsito presentado por el Policía de Tránsito Jhony Fabián Ruiz Patiño, que el señor Díaz Sanabria le había manifestado que:

“(…) EL VENIA POR LA VIA DEL ESPINAL HACIA VENADILLO TOLIMA Y AL SALIR A LA VARIANTE NO SE PERCATÓ QUE HABÍA UNA SEÑAL DE SEDA EL PASO NI TAMPOCO OBSERVO QUE TRANSITABA VEHICULO POR LA VARIANTE LO ÚNICO QUE SE ACUERDA FUE UN IMPACTO EN LA PARTE TRASERA DE LA MOTOCICLETA”.⁹⁰

Estas son las pruebas y testimonios que se encontraron incorporados dentro del proceso, los cuales no fueron desvirtuados o tachados de falsedad, de este modo, radica el punto en establecer si verdaderamente la conducta del conductor del tracto camión fue imprudente al adelantar por el lado izquierdo.

Ante la maniobra de adelantamiento realizada por el conductor del tracto camión, la Ley 769 de 2002, en su artículo 60 estipula lo siguiente:

“ARTÍCULO 60. OBLIGATORIEDAD DE TRANSITAR POR LOS CARRILES DEMARCADOS. *Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce. (Resalta la sala).*
(…)”

Por otra parte, frente a la utilización de los carriles, la misma norma anteriormente citada sostiene que:

“ARTÍCULO 68. UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES. *Los vehículos transitarán de la siguiente forma:*

Vía de sentido único de tránsito.

En aquellas vías con velocidad reglamentada por sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento”.

Además, la misma normativa reglamenta los casos en que existen prohibiciones para el adelanto de vehículos, indica lo siguiente:

“ARTÍCULO 73. PROHIBICIONES ESPECIALES PARA ADEANTAR OTRO VEHICULO. *No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:*

En intersecciones.

En los tramos de la vía en donde exista la línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.

En curvas o pendientes.

Cuando la visibilidad sea desfavorable.

En las proximidades de pasos peatonales.

⁹⁰ Informe ejecutivo presentado por el patrullero Jhony Fabián Ruiz, denominado como –FPJ-3- adelantado en el proceso de investigación No. 7326860004462158880047.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

En las intersecciones de las vías férreas.

Por la berma o por la derecha de un vehículo.

En general, cuando la maniobra ofrezca peligro”.

De la anterior normatividad, se puede abstraer que, en el lugar de los hechos, según las fotografías e informe allegados al proceso, se logra demostrar que además del carril de aceleración, la vía por donde se movilizaba el tracto camión desde kilómetros atrás, estaba señalizada con líneas blancas segmentadas. Ello quiere decir que, el objetivo de las mismas es separar los carriles de tráfico que se mueven en la misma dirección, y al ser segmentada, se permite hacer maniobras de adelantamiento por el carril izquierdo.

Si bien, la misma normatividad indica que es prohibido hacer adelantos en intersecciones, dentro del proceso no se encuentra probado cual fue el sector en el cual realizó dicha maniobra, máxime que esa vía esta señalizada con línea segmentada, y pudo hacer el adelanto antes de la intersección, en la misma o posterior a ella. No obstante, no se encuentra probado dentro del proceso.

Por otra parte, la conducción de vehículos automotores es considerada como actividad peligrosa contenida en el código civil, y definido por el Consejo de Estado de la siguiente manera:

“Una actividad peligrosa cuando rompe el equilibrio existente, colocando a las personas ante el peligro inminente de recibir lesión en su persona o en sus bienes. La inminencia de un peligro que abarca la capacidad de prevención o resistencia común de los seres humanos, son las características determinantes para definir las actividades peligrosas.

No debe perderse de vista que el peligro es un concepto indeterminado y, por lo tanto, solo puede ser establecido por el juez en atención a las circunstancias particulares del caso concreto, responsabilidad en que se puede incurrir por parte de la administración con ocasión de la conducción de vehículos y de los accidentes por ellos causados”.

Así las cosas, se evidencia que la responsabilidad civil extracontractual se configura cuando en ejercicio de una actividad peligrosa, como lo es la conducción, se genera un daño a un tercero.

Asimismo, el tratamiento jurídico suele acudir, como es bien sabido, a la noción de, “guardián de la actividad” para así referirse como, “(...) con esta expresión, a aquellas personas que en ese ámbito tengan un poder efectivo de uso, control y aprovechamiento respecto del artefacto mediante el cual se realiza aquella actividad. En la determinación de esta figura predomina entonces el criterio del poder de mando que se presume en cabeza de quien tiene la condición de dueño”.⁹¹

Igualmente, siguiendo las conocidas enseñanzas de la doctrina francesa, la existencia de un poder de hecho efectivo e independiente que se hace manifiesto en las facultades anotadas, desde luego, que lo que en verdad relevante ante el problema de responsabilidad civil que se analiza, “... es ese poder de hecho y no el título merced al cual se ejerce la guarda ...”⁹²

Por eso, aplicando estas nociones de generalizada aceptación en la doctrina jurisprudencial y según las cuales, lo común es que dependientes y subordinados queden al margen del sistema de atribución de responsabilidad consagrado por el Artículo 2356 del Código Civil, ante esto, la Honorable Corte Suprema de Justicia, sostiene que:

⁹¹ G.J. Tomos CVXLII, pág. 188 y CCXVI, pág. 506.

⁹² Ripert y Boulanger, Tratado, Tomo V, No. 1059.

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

“(…) basta el mero poder de hecho aunque no se lo haga actuar de manera efectiva mediante un permanente contacto físico del guardián con la actividad productora de los daños cuya indemnización se reclama, y es debido a esta consideración que, a falta de prueba en contrario que es de cargo del propietario suministrar, habrá de inferirse que el accidente en cuestión se produjo en el dominio en que ese propietario desplegaba su autoridad, argumento de suyo suficiente para suponerlo responsable de acuerdo con la ley”.⁹³

Ello autoriza a concluir que, la noción de guardián suele referirse a aquellas personas que, en el ámbito de una actividad peligrosa, como lo es la conducción de vehículos, tienen un poder efectivo de uso, control y aprovechamiento respecto del vehículo mediante el cual realiza la actividad. Basta el mero poder de hecho, aunque no se lo haga actuar de manera efectiva mediante un permanente contacto físico del guardián con la actividad productora de los daños y es debido a esta consideración que, a falta de prueba en contrario que está a cargo de la persona que fue afectada con el accidente, en el presente caso por el apoderado de la parte demandante, habrá de inferirse que el accidente origen del perjuicio, se produjo en el dominio en que ese afectado desplegaba su voluntad.

Es de aclararse que, dentro del expediente no existe prueba suficiente que conlleve a endilgar responsabilidad sobre el conductor del tracto camión y su propietario, más que la simple afirmación de que no podía transitar sobre el carril izquierdo, tampoco se logró evidenciar la velocidad con la cual se desplazaban los conductores, el sitio de la colisión, ni huella de frenado que advierta que sí había visto al motociclista. Advierte la Sala que, la parte demandante se centró solo en la señalización de tránsito, y no aportaron pruebas suficientes que demuestren la culpabilidad del conductor del tracto camión.

Es decir, dada la carencia del material probatorio aportado al proceso por parte del demandante, sumado a lo demostrado dentro del proceso, como el eximente de responsabilidad denominado “culpa exclusiva de la víctima”, por la violación de las señales de tránsito, conlleva a concluir que, no existe entonces prueba alguna que permita endilgar el daño antijurídico a las personas particulares que fueron demandadas.

9. Costas.

El Código General del Proceso, en su artículo 365, en cuanto a la condena en costas establece en su numeral 1º que se condenará en ellas a la parte vencida en el proceso, o a quien se le resuelva desfavorablemente el recurso de apelación, casación, queja, súplica, anulación, o revisión que haya propuesto.

Por consiguiente, la Sala condenará en costas de segunda instancia a la **parte demandante**, en tanto se le resolvió desfavorablemente el recurso de apelación, incluyendo como agencias en derecho el equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes, por concepto de agencias en derecho de conformidad con el Acuerdo Nro. 1887 de 2003, expedido por el Consejo Superior de la Judicatura.

Se ordenará que la Secretaría del Juzgado de origen efectúe la correspondiente liquidación, en los términos del artículo 366 del Código General del Proceso.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Administrativo del Tolima, Sala Oral de Decisión, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

⁹³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria, Magistrado Ponente: CARLOS ESTEAN JARAMILLO, Bogotá D.C, trece (13) de octubre de mil novecientos noventa y ocho (1998).

Sentencia.
Radicación N° : 73001-33-33-001-2016-00014-01 (Int. 2020-00484).
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: Brayan Esneyder Díaz Pedraza y otros.
Demandado: Concesionaria San Rafael - Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

FALLA:

PRIMERO: REVOCAR los numerales segundo y tercero de la sentencia de primera instancia proferida el 27 de mayo de 2020 por el Juzgado Primero Administrativo del Circuito de Ibagué (Tolima) y en su lugar niéguese las pretensiones de la demanda por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO: CONFIRMAR en todo lo demás la sentencia de primera instancia proferida el 27 de mayo de 2020 por el Juzgado Primero Administrativo del Circuito de Ibagué (Tolima), que negó las pretensiones de la demanda respecto de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI y la Concesionaria San Rafael S.A. por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

TERCERO: Condenar en costas de segunda instancia a la parte demandante en los términos considerados en la parte motiva de esta decisión. Inclúyase en la liquidación el equivalente a quince salarios mínimos legales diarios vigentes para cada uno, por concepto de agencias en derecho.

CUARTO: En firme esta providencia, devuélvase el expediente al Juzgado de origen.

Esta providencia fue discutida y aprobada en Sala de decisión de la fecha,

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

Los Magistrados,


ANGEL IGNACIO ALVAREZ SILVA


BELISARIO BELTRAN BASTIDAS


JOSÉ ALETH RUIZ CASTRO

Nota: Esta providencia fue discutida y aprobada en Sala de la fecha, y se suscribe mediante firma escaneada, ante las medidas de aislamiento preventivo obligatorio decretada por el Gobierno Nacional a través del Decreto 457 de 2020, con el fin de evitar la propagación de la enfermedad Covid-19 – coronavirus- en Colombia, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 del Decreto Legislativo 491 del 28 de marzo de 2020.

Firmado Por:

Jose Aleth Ruiz Castro
Magistrado
Oral 006
Tribunal Administrativo De 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: **0584373adf3bc84f281556de5c65c3988f82315980af8111fa59431b89d36446**

Documento generado en 13/05/2022 10:03:39 AM

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