



REPÚBLICA DE COLOMBIA
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DE POPAYÁN
Carrera 4ª # 2-18. Tel. 8240802. Email: j08admpayan@cendoj.ramajudicial.gov.co

Popayán, catorce (14) de diciembre de 2021

Expediente: 19-001-33-33-008- 2015-00395-00
Demandante: YADI ANDREA RIVERA MARTINEZ Y OTROS
Demandado: MUNICIPIO DE POPAYAN Y OTROS
Medio de control: REPARACIÓN DIRECTA

Sentencia núm. 222

1.- ANTECEDENTES.

1.1.- La demanda y postura de la parte actora.

El grupo accionante conformado por YADI ANDREA RIVERA MARTINEZ, CARLOS JULIO RIVERA ARARA, MARLENE MARTINEZ DE RIVERA, AMAYDA ELIZABETH MARTINEZ DE CRUZ, JOHANA CAROLINA ENRIQUEZ RIVERA, SANDRA MILENA RIVERA MARTINEZ y ADRIANA PATRICIA RIVERA MARTINEZ, por intermedio de apoderado judicial instauraron demanda bajo el medio de control reparación directa en contra del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS –INVIAS-, MUNICIPIO DE POPAYÁN y la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURAS –ANI-, para que se reconozca y pague todos los perjuicios materiales (lucro cesante y daño emergente), perjuicios morales, daño inmaterial autónomo a la vida en relación y demás perjuicios autónomos reconocidos por la jurisprudencia, causados por la muerte del señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO ocurrida el 28 de enero de 2014, consecuencia de un accidente automovilístico presentado trece días antes en la vía panamericana sentido Norte-Sur, sitio comúnmente denominado “Piedra Norte” de la ciudad de Popayán.

Como supuestos fácticos, se relata que el 15 de enero de 2014 a las 06:15 a. m. en la vía pública (vía panamericana), en el sector conocido como la “Piedra Norte” perímetro urbano de la ciudad de Popayán, carrera 9 en sentido vial Norte–Sur, aproximadamente 150 metros antes de llegar al desvío que conduce a la Universidad Antonio Nariño y el barrio Balcón del Norte, el señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO se desplazaba en un vehículo tipo motocicleta (de las llamadas cuatrimoto) de placa SKP 87A marca HONDA, color AZUL ITAJAI modelo 2005, momento en el que pierde el control del automotor debido a la existencia de una superficie de pavimento con protuberancias (imperfección o irregularidad en la vía por corrugado de la carpeta asfáltica) y sufre así un volcamiento, resultando herido con varias lesiones que generaron posteriormente su muerte.

Que el sector donde se presentan las irregularidades técnicas ya anotadas, carece totalmente de señalización vertical y horizontal que así lo indicara. La víctima fue auxiliada por transeúntes, entre ellos, un vecino del barrio donde residía y un policía que se desplazaba en bicicleta por el lugar, quienes en un taxi lo trasladaron hasta la clínica La Estancia donde murió el 28 de enero de 2014 debido a la gravedad de sus lesiones.

Se afirma que la muerte del señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO se produjo por la falta de mantenimiento de la estructura del pavimento, en principio de la denominada carpeta asfáltica, por contar esta con protuberancias (imperfección o irregularidad en la superficie vial por corrugado), señalando que esta vía de conexión nacional e internacional en dicho sector ha cobrado la vida de gran cantidad de víctimas debido al alto grado de accidentalidad y, sin embargo, carece de todo tipo de señalización.

En el escrito de contestación de excepciones y en la etapa de alegatos de conclusión, el apoderado de la parte accionante se sostuvo en las pretensiones de la demanda, asegurando que está probado plenamente que por la falta de coordinación de las entidades demandadas nunca se ha reparado el tramo comprendido en la piedra norte, causando diferentes accidentes, y en el caso materia del litigio la muerte del señor NABEL EMILIO.

Frente a la carpeta asfáltica, dijo que se pudo evidenciar los daños causados en el carril izquierdo consistentes en hundimiento, abultamiento y fisuras transversales; respecto a la señalización destacó que no era la adecuada para este tramo y que no hay advertencia del estado de la vía como lo manifiesta el perito Ingeniero Benavidez, para quien, debía haber señalización 100 metros antes, que indique el peligro; en cuanto a la estructura, señaló que el material usado para este tramo siempre se va a ir deteriorando y que la falla técnica permite concluir que actualmente el daño pone en riesgo la seguridad de la comunidad, lo anterior con fundamento en lo declarado por el perito.

1.2.- La postura y argumentos de las entidades demandadas.

1.2.1.- Del Instituto Nacional de Vías -INVIAS-

Dentro del término previsto en la ley, a través de mandatario judicial, esta entidad se opuso a que se hagan las declaraciones y condenas pretendidas por la parte actora en la demanda por no asistirle razón o derecho para ello.

Frente a los hechos, afirmó que no le constan y deben probarse, pues con la demanda no se aporta ni se solicita ninguna prueba tendiente a demostrar las circunstancias de ocurrencia de los hechos. De igual forma, manifestó que no puede pretender la parte demandante probar circunstancias de modo, tiempo y lugar de los hechos con la simple manifestación de la ocurrencia de un accidente y tampoco probar la ocurrencia de los hechos con recortes de periódicos que no cumplen con las exigencias establecidas por la ley y la jurisprudencia del Consejo de Estado. En la demanda no se aporta ningún informe de Policía Judicial o de autoridad de tránsito para probar el hecho, ni prueba técnica de croquis o informe de la atención del accidente ni del supuesto estado de la vía.

Dijo que tampoco está probada la supuesta falla del servicio en cabeza del municipio de Popayán y mucho menos del Instituto Nacional de Vías, pero sí es cierto que la obligación de la construcción, mantenimiento y conservación del paso de la vía panamericana por la ciudad de Popayán no le corresponde a INVIAS de conformidad con lo establecido en el artículo 74 del decreto 0077 del 15 de enero de 1987, el cual determina que el Fondo Vial Nacional hoy Instituto Nacional de Vías no podrá conservar vías dentro del perímetro urbano de los municipios que sean capital de departamento. Esto en concordancia con el artículo 76.4.1 de la Ley 715 de 2001 que establece que el Instituto Nacional de Vías solo podrá efectuar trabajos de construcción, mantenimiento y conservación de vías urbanas (pasos nacionales) que formen parte de las carreteras nacionales a cargo de la Nación que no sean capitales de departamento, ni distrito capital de Bogotá.

Que, con ocasión a hechos ocurridos con anterioridad a los descritos en la demanda, la entidad tiene en su poder oficio nro. 20151400270291 de 1. ° de junio de 2015, dando respuesta a un derecho de petición, y allí el doctor JAMES HERNANDO CORREA GRIJALBA funcionario del municipio de Popayán acepta que la carrera 9 con 26B norte es paso de la panamericana por la ciudad de Popayán. Así las cosas, formuló las excepciones de inexistencia del nexo causal, la genérica y la falta legitimación en la causa por pasiva, argumentando que esta última ya fue resuelta en asunto anterior en acción popular por el Consejo de Estado, en sentencia del 31 de enero de 2008, Radicado: 100012331000-2004-02748-01 en la que funge como demandado el municipio de Popayán.

En la etapa de alegatos de conclusión, la defensa técnica de la entidad se sostuvo en los argumentos expuestos en su contestación, considerando que no existe responsabilidad del Instituto Nacional de Vías pues la obligación del mantenimiento y conservación del paso de la panamericana por la ciudad de Popayán no es de responsabilidad de INVIAS de conformidad con el decreto 0077 de 1987 y la Ley 715 del 2001 que se manifiesta respecto de la responsabilidad de las vías urbanas y de capitales de departamento.

Solicita se nieguen las pretensiones de la demanda, pues no están probados los elementos de la falla del servicio en cabeza del INVIAS y que se declare probada la excepción falta legitimación en la causa por pasiva respecto de la entidad.

1.2.2.- De la Agencia Nacional de Vías -ANI-

Actuando a través de mandatario judicial y en término oportuno, esta entidad contestó la demanda señalando su oposición a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones elevadas por la parte actora, al considerar que las mismas carecen de fundamento jurídico, fáctico y probatorio que permita concluir que la Agencia Nacional de Vías ha causado algún

perjuicio, aduciendo que no son de su responsabilidad dado que los mismos no corresponden a acciones u omisiones de la entidad.

Frente a los hechos, manifestó que no le constan, que carece de un soporte probatorio y que el lugar donde señalan haber ocurrido los hechos no es una vía concesionada, por lo tanto, no se encuentra a cargo de la entidad que representa. Así las cosas, el hecho de que se trate de una vía no concesionada significa que ni la operación ni el mantenimiento de la vía están bajo la responsabilidad del concesionario vigilado por la Agencia Nacional de Vías; que esta vía es responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS lo cual corrobora la falta de legitimación por pasiva de su representada.

Como argumento de la defensa, la entidad formuló como excepciones la falta legitimación en la causa por pasiva y la genérica; dijo que en los hechos de la demanda no puede avizorarse que la entidad está legitimada en atención a que el lugar donde ocurrieron los hechos, según los accionantes “Piedra Norte”, no hace parte de ninguna vía concesionada por la ANI. De igual forma, que, el proyecto vial de esta agencia que se encuentra más cerca al sitio mencionado sería el proyecto malla vial del Valle del Cauca y Cauca, corredor vial que no corresponde al sector de la demanda y así se indicó en el informe emitido por el director de la Interventoría de dicho proyecto, en consecuencia, el sector descrito donde ocurrió el accidente no está a cargo de esta concesión.

En la etapa de alegatos de conclusión, la defensa de la entidad ratifica lo manifestado en la contestación de la demanda, afirmando que a lo largo de la controversia jurídica la parte demandante no demostró cómo la Agencia Nacional de Infraestructura le ha causado alguno de los perjuicios alegados, teniendo en cuenta, principalmente, que, el lugar donde ocurrieron los hechos se trata de una vía NO CONCESIONADA por la ANI y por el contrario se acredita que la operación, mantenimiento y señalización de dicha vía está a cargo del municipio de Popayán, por lo que, no hay lugar a establecer responsabilidad en cabeza de esta agencia. Adicionalmente, que conforme a las normas procesales y una vez concluida la actividad probatoria y comparada con la carga de la prueba, en el proceso no se logró establecer la causa efectiva y real de la muerte del señor ORTIZ COBO, por lo tanto, solicita decretar la falta de legitimación en la causa por pasiva respecto de la ANI y la UTDVVCC y negar las pretensiones de la demanda.

1.2.3.- Del municipio de Popayán.

Actuando a través de mandatario judicial y en término oportuno, esta entidad contestó la demanda oponiéndose a las pretensiones de la parte actora en lo que tiene que ver con la entidad territorial.

Señaló que no le constan los hechos y que no resultan probadas la relación familiar ni laboral del occiso, así como las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que sucedieron los hechos. Además, que, según las pruebas aportadas, se acredita que el señor ORTIZ COBO falleció “al parecer” en accidente de tránsito, pero no se sabe ni dónde, ni cuándo.

En cuanto a los señalamientos de la ocurrencia de accidentes en la vía panamericana por carecer de todo tipo de señalización, dijo que debe probarse en el proceso y de igual forma lo manifestado respecto de la condena por parte del Consejo de Estado a INVIAS en acción popular, pues el cumplimiento de dicho fallo solo atañe a las partes del proceso.

Como excepciones previas, formuló la falta de legitimación en la causa por pasiva, sosteniendo que el órgano estatal que se encuentra legitimado por pasiva dentro del presente caso es el Instituto Nacional de Vías. Asimismo, formuló las excepciones de FALTA DE CERTEZA ABSOLUTA SOBRE LOS HECHOS NARRADOS y AUSENCIA DE RESPONSABILIDAD DEL MUNICIPIO DE POPAYÁN, por cuanto la demanda se limita a señalar el incumplimiento de un fallo y no a probar la falla del servicio imputable a la entidad; por último, propuso la excepción genérica.

En la etapa de alegatos de conclusión, la defensa técnica de la entidad reitera lo manifestado en la contestación, solicitando se desestimen las pretensiones de la demanda, dado que, el ente territorial no está llamado a responder por el deceso que se discute en este proceso. Que el accidente se ocasionó por culpa de la víctima al no tomar las medidas pertinentes de protección y no cumplir con las señales de tránsito existentes. Pidió tener en cuenta las declaraciones del perito de la Universidad del Cauca que señala que en el sector existen señales de tránsito preventivas con las cuales se trata de limitar la velocidad.

Respecto a los aspectos familiares solicitó se tenga en cuenta los testimonios de Jairo Jaramillo y José Alirio Beltrán, en cuanto a que no todos los parientes vivían en la misma casa y que sostenían negocios con la víctima, pero no existe prueba documental.

1.2.4.- De la entidad llamada en garantía– Mapfre Seguros Generales de Colombia.

Asistida de mandataria judicial, esta entidad aseguradora llamada en garantía por el Instituto Nacional de Vías, se opuso a que se declare responsable solidaria y administrativamente al INVIAS y a la aseguradora; de igual forma, se opuso a que se condene al pago de perjuicios en favor de los demandantes, por inexistencia de culpa y del servicio en relación con el mantenimiento de la vía referenciada en la demanda como *Vía Panamericana Sector Piedra Norte en la Carrera 9* que está dentro del perímetro urbano de Popayán.

En relación con los hechos, señaló que no le constan, pues con las pruebas allegadas con la demanda no es posible afirmar la ocurrencia de estos ni la veracidad de los daños que pudieran causarse a los demandados. En cuanto a la falla en la carpeta asfáltica y la ocurrencia de los hechos, dijo que no existe prueba técnica que de fe de ello por parte de una autoridad competente para estos casos; reiteró lo expresado por el Instituto Nacional de Vías respecto a que es el municipio de Popayán el encargado de la administración, conservación y mantenimiento de la vía mencionada por encontrarse dentro del casco urbano de la ciudad y ser vía urbana. Frente a la causa de la muerte del señor NABEL ORTIZ, indicó que no existe prueba de que la causa exclusiva fuera la falta de mantenimiento o señalización, pues la demanda se limitó a manifestarlo, pero no hizo uso de prueba que permitiera presumir la causa del hecho en el estado de la vía.

Propuso las excepciones que denominó: “FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA”, “INEXISTENCIA DE LA RESPONSABILIDAD DEL ASEGURADO INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS INVIAS/ HECHO DE UN TERCERO”, “COMPENSACIÓN DE CULPAS Y NEUTRALIZACIÓN DE PRESUNCIONES”, e “INCUMPLIMIENTO DE LA CARGA DE LA PRUEBA DEL HECHO”, girando su argumento en la inexistencia de pruebas que pudieran soportar las pretensiones y demostrar la responsabilidad de la entidad, y la inexistencia de la responsabilidad respecto de la administración, mantenimiento y señalización de la vía por parte de INVIAS, sosteniendo que es una vía urbana del municipio de Popayán no concesionada. Del llamamiento en garantía, dijo que la póliza del Instituto Nacional de Vías tiene una serie de condiciones, exclusiones y cláusulas que deben ser debidamente estudiadas, por lo que formuló como excepción “Límite de responsabilidad de la póliza llamada en garantía”.

En la etapa de alegatos de conclusión, la apoderada de la entidad aseguradora se sostuvo en los argumentos expuestos en la contestación de la demanda y del llamamiento en garantía, señaló que durante el proceso no se aportó prueba que permitiera establecer un vínculo de causalidad entre el hecho y la entidad, por tanto, solicitó no acceder a las pretensiones de la demanda y declarar probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva respecto de la entidad asegurada.

1.3.- Intervención del Ministerio Público.

La representante del Ministerio Público delegada a este despacho no presentó concepto en esta instancia.

2.- CONSIDERACIONES.

2.1.- Presupuestos procesales de competencia y caducidad del medio de control.

Por la cuantía y el lugar de los hechos, este juzgado es competente para conocer del asunto en primera instancia, según los artículos 140 y 155 numeral 6 de la Ley 1437 de 2011.

En cuanto a la caducidad del medio de control de reparación directa, encontramos que los hechos origen del litigio ocurrieron el 15 de enero de 2014 y la demanda fue presentada el 8 de octubre de 2015, esto es, dentro del término previsto en el artículo 164, numeral 2, letra i) de la Ley 1437 de 2011, sin perjuicio de la suspensión de los términos, que comprende la conciliación prejudicial.

2.2.- Problemas jurídicos.

De acuerdo con la fijación del litigio, corresponde al Despacho determinar a qué entidad pertenece el tramo de la vía Panamericana que atraviesa la ciudad de Popayán, posterior a ello establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos el 15 de enero de 2014 que dieron lugar al deceso del señor NABEL EMILIO ORTÍZ COBO, y si de ese esclarecimiento de los hechos hay lugar a declarar administrativamente responsable a las entidades demandadas y ordenar el pago de los perjuicios solicitados en la demanda.

Igualmente, se absolverá:

- (i) ¿Cuál es el régimen de responsabilidad estatal por el que se estudiará el presente asunto?
- (ii) ¿Las entidades demandadas demostraron la configuración de las eximentes de responsabilidad que alegan en su defensa?
- (iii) En caso de una eventual condena se establecerá la responsabilidad del llamado en garantía.

2.3.- Tesis.

Para el Despacho se encuentra acreditado el daño sufrido por la parte actora como consecuencia de la muerte del señor NABEL EMILIO ORTÍZ COBO, derivada del accidente de tránsito ocurrido el 15 de enero del 2014, sin embargo, con los medios de prueba aportados y recaudados en el decurso procesal no es posible establecer las circunstancias de modo en que se desarrolló el mismo, ni las condiciones de la vía para ese momento, por lo que, se negarán las pretensiones de la demanda.

2.4.- Razones que soportan la decisión.

Para explicar la tesis planteada se abordarán los siguientes ejes temáticos: (i) Recaudo probatorio, (ii) Marco jurídico: Generalidades de la responsabilidad administrativa del Estado, daños ocasionados por incumplimiento de un contenido obligacional- falta de señalización de vías, carga de la prueba, y (iii) Juicio de responsabilidad- valoración probatoria.

PRIMERA: El recaudo probatorio.

Parentesco:

- Con base en la copia del folio del registro civil de matrimonio indicativo serial 6434628 de 11 de enero 2013, se acreditó que la señora YADI ANDREA RIVERA MARTINEZ era la cónyuge del señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO.
- Según copias de los folios de los registros civiles, se acreditó respecto de la señora YADI ANDREA RIVERA MARTÍNEZ, que son sus padres: Carlos Julio Rivera Arara y Marlene Martínez de Rivera; son sus hermanas: Amayda Elizabeth Martínez de Cruz, Adriana Patricia Rivera Martínez y Sandra Milena Rivera Martínez; son sus sobrinos: Johana Carolina Enríquez Rivera y Carlos Santiago Agredo Rivera.

En cuanto a las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos:

- El 28 de enero de 2014 falleció el señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO, como se acredita con la copia del folio del registro civil de defunción indicativo serial 06044820 –fl. 14 del cuaderno principal-.
- Obra en el expediente copia de recorte de periódico del jueves 30 de enero de 2014 en el que se informa sobre la muerte del señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO, en los siguientes términos:

"(...) falleció en un accidente de tránsito registrado sobre la vía Panamericana en inmediaciones del sector conocido como la Piedra Norte y frente a la entrada vial de la Universidad Antonio Nariño.

Así fue confirmado al Diario EXTRA por un funcionario de la Seccional de Tránsito y Transportes de la Policía Metropolitana de Popayán, quien señaló que ellos conocieron el caso cuando Nabel Emilio estaba recluido en la Clínica La Estancia. (...) Los galenos indican que falleció tras sufrir un severo trauma cerrado de tórax tras chocaren la motocicleta en que se movilizaba (...).

Según la fuente, el fatal suceso se registró cuando Nabel Emilio al parecer se dirigía a su lugar de residencia; y en el punto en mención, posiblemente perdió el control de su motocicleta cuando tomaba una curva, cayendo luego del vehículo de manera aparatosa contra una parte de un risco. (...)

Sobre esta nota periodística, el Despacho precisa, que, tal como lo ha sostenido el Consejo de Estado¹, únicamente se acredita que existe una noticia, más no su autenticidad y veracidad, de manera que será apreciada como prueba de la existencia de una información, que no genera por sí sola, certeza sobre su ocurrencia y las condiciones de tiempo, modo y lugar de los hechos.

- Obra en el expediente oficio con radicado 190016000602201400671 de la Fiscalía General de la Nación, que solicita a la Registraduría del Estado Civil la inscripción de la muerte del señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO, quien falleció por causa de muerte violenta en accidente de tránsito según hechos ocurridos el 28 de enero de 2014 en la Carrera 9 Norte, sector Piedra Norte Popayán.
- Con la constancia visible en el folio 32 del expediente, se evidencia que en la Fiscalía 01-003 delitos contra la vida y la integridad personal seccional Popayán, se adelantó la investigación preliminar nro. 1900116000601201400671 en la carpeta 1995, por el delito de homicidio culposo en accidente de tránsito, ocurrido el 15 de enero de 2014, en la carrera 9N, sentido vial norte – sur, antes de llegar a la Universidad Antonio Nariño, en el sector conocido como la piedra norte de Popayán, en la que perdió la vida Nabel Emilio Ortíz Cobo, quien se movilizaba como conductor del vehículo tipo motocicleta de placa SKP87A, marca Honda color azul Itajai, modelo 2005, el cual se movilizaba por la vía pavimentada norte- sur, cuando sufrió volcamiento y resultó con varias lesiones en su cuerpo que generaron su muerte.
- Según informe pericial de necropsia nro. 2014010119001000025 de 28 de enero de 2014, practicado al señor Nabel Emilio Ortíz Cobo, se anotaron como principales hallazgos de necropsia:

"1. – Historia de accidente de tránsito (conductor de motocicleta se resbala y cae), con:

a. –Trauma cerrado Toraco abdominal con:

- *Post operatorio de toracotomías derecha e izquierda*
- *Fracturas costales izquierdas*
- *Hemotórax derecho residual*
- *Postoperatorio de laparotomía y re laparotomías, con Esplenectomía, rafia de páncreas, rafia gástrica y plastrón de colon.*
- *Daño alveolar difuso.*
- *Congestión visceral generalizada.*

b. – Foco infeccioso abdominal

2.- Falla orgánica Multisistémica secundaria a 1.

3. – Otros diagnósticos: Litiasis renal.

CONCLUSIÓN PERICIAL: Hombre adulto de 41 años, identificado indiciariamente, obeso, apariencia cuidada, que fallece por falla Orgánica Multisistémica secundaria a trauma cerrado Toraco abdominal con compromiso esplénico y pancreático, que requiere esplenectomía, pancreatectomía parcial y múltiples re – intervenciones por hechos ocurridos en accidente de tránsito.

Causa básica de muerte: Violenta – Accidente de tránsito”.

¹ Cfr. Consejo de Estado. Sentencia con Rad. nro.: 25000-23-25-000-2008-00942-01(1635-17) de 22 de febrero de 2018. M.P. Rafael Francisco Vargas Suárez. Sentencia con radicado número: 68001-23-31-000-2002-02841-01(45830) de 22 de octubre de 2021. M.P. María Adriana Marín.

- Reposa en el expediente copia de historia clínica en la cual se evidencia la atención recibida por el señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO en la Clínica La Estancia, entre el 15 y 28 de enero de 2014. Se tiene como motivo de consulta: *“me caí en una moto”*. El paciente refirió que al transportarse en motocicleta sufre volcamiento y es expulsado sobre un barranco con posterior trauma y dolor en región posterior de tórax izquierdo. Se anota también que el paciente falleció el 28 de enero de 2014, a las 03:18 a. m. con falla orgánica multisistémica.
- De acuerdo con el Decreto 1735 de 28 de agosto de 2001, por el cual se fija la red vial de carreteras a cargo de INVÍAS, en relación con la ciudad de Popayán, se fijan las siguientes:
 - Troncal de Occidente:
 - ✓ Mojarras-Popayán
 - ✓ Variante de Popayán
 - ✓ Popayán-Cali, Sector Popayán Santander- Ye de Villarrica
 - ✓ Popayán-Santander de Quilichao-Cali. Sector Ye de Villarrica Jamundí-Cali
 - Transversal Huila – Cauca:
 - ✓ Popayán (cruce)-Guadualejo
 - Circuitos Ecoturísticos Huila, Cauca Popayán-La Plata:
 - ✓ Patico- Candelaria
 - ✓ Candelaria-Laberinto, Sector Candelaria-La Plata
 - Popayán- Paletará-San José de Isnos-Pitalito-San Agustín:
 - ✓ Popayán-La Portada
 - Conexión Transversal Tumaco-Leticia-y El Ecuador:
 - ✓ Popayán-Tablón-Munchique
 - Otros Proyectos:
 - ✓ Popayán-El Rosario
- De conformidad con el oficio RCAU00875 del 25 de mayo del 2001, suscrito por el director Regional de INVÍAS, dirigido al Secretario de Tránsito y Transporte Municipal de Popayán, el artículo 74 del Decreto 77 de 15 de enero de 1987, que prohíbe al Fondo Vial Nacional, hoy Invías, construir o conservar vías dentro del perímetro urbano de los municipios que sean capitales de departamento, y afirma que, en consecuencia, la responsabilidad del paso nacional de la vía Panamericana por el municipio de Popayán, es del municipio.
- Obra oficio DT.CAU 24651 de 21 de junio de 2011, en el cual el Director Territorial Cauca de Invías, le informa a la señora GLORIA MERCEDES ÁGREDO que, la obligación de la construcción, mantenimiento y conservación del paso de la vía Panamericana por la ciudad de Popayán está a cargo de la entidad territorial municipal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 74 del Decreto 77 de 1987, por encontrarse dentro del perímetro urbano de la ciudad capital del departamento del Cauca. Adicionalmente le informa que, en el marco de la acción popular nro. 200700179-00 instaurada contra el Invías, solicitando obras de seguridad vial en el paso de la vía Panamericana por el municipio de Popayán, el Tribunal Administrativo del Cauca mediante fallo del 6 de mayo de 2009 revocó la sentencia de primera instancia que ordenaba hacer un puente.
- Obra en el expediente copia de derecho de petición del 4 de junio de 2014 dirigido por el Instituto Nacional de Vías a la alcaldía de Popayán, solicitando información sobre obras ejecutadas al norte de la ciudad sobre la vía panamericana. Petición que respondió el municipio mediante oficio 71224 de 16 de julio de 2014, informando que tras un proceso de selección abreviada, se adjudicó el contrato nro. 635 de 9

de diciembre de 2010, y adjunta copia simple de la minuta, del acta de recibo a satisfacción de la obra y del acta de liquidación final.

- En respuesta a derecho de petición instaurado por el señor Andrés José Cerón Medina, la Secretaría de Infraestructura del municipio de Popayán, manifestó que las vías de uso público que hacen parte del municipio de Popayán, están a cargo de la entidad territorial, refiriéndose específicamente a la carrera 9 con 26 BN (aproximadamente entre seminario y Torremolinos). Asimismo, señaló que, debido al deterioro de la malla vial urbana del municipio de Popayán, se suscribió el contrato nro. 20141800009987 de 20 de octubre de 2014, fecha para la cual no se estaba ejecutando ninguna obra en esa ubicación, debido a que se priorizaron otras vías que se encontraban en estado crítico.
- Obran en el expediente documentos precontractuales y contractuales emitidos por la Secretaria de Infraestructura del municipio de Popayán referentes a la ejecución de intervenciones de la vía panamericana en el área urbana del municipio de Popayán, concretamente a la altura del retorno del sector de Campo Bello y Genagra, así como de señalización horizontal en el perímetro urbano y rural de la ciudad, este último sin especificar sectores en particular.
- Obra en el expediente copia de la Sentencia RD 080 de 30 de julio de 2015 del Tribunal Administrativo del Cauca, mediante la cual se revocó la sentencia que negó las pretensiones de la demanda en proceso de reparación directa en el que un peatón resultó lesionado tras caer en una alcantarilla destapada, en la zona verde que divide los dos carriles de la vía Panamericana en la ciudad de Popayán, en la intersección entre la calle 17N con carrera 9, providencia en la que además, se declaró la falta de legitimación por pasiva del Inviás.
- Según oficio nro. CISP-OP-0431-344-2015, para la fecha de los hechos la vía donde sucedió el accidente no fue concesionada, es decir, no está a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- De acuerdo con el oficio DT-CAU 25437 de 14 de junio de 2018, suscrito por el Director Territorial Cauca de Inviás, el mantenimiento y cuidado del tramo de la vía Panamericana, es responsabilidad del municipio de Popayán, de acuerdo con el artículo 74 del Decreto 77 de 1987, la Ley 715 de 21 de diciembre de 2001, capítulo II, art- 76.4.1. que determina como competencia de los municipios la de “construir y conservar la infraestructura municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas, veredales y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias, fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, en la medida que sean de su propiedad o cuando éstos le sean transferidos directa o indirectamente. Las vías urbanas que forman parte de las carreteras nacionales seguirán a cargo de la Nación”. Resalta Inviás en su oficio que esta Ley no derogó el artículo 77 antes mencionado, y que el Decreto 1735 de 2001 que fijó la red nacional a cargo del Inviás, no incluyó el sector urbano de la vía Panamericana que atraviesa la ciudad de Popayán.
- Con oficio nro. 20181400235493 de 18 de junio de 2018, la Secretaría de Infraestructura municipal de Popayán, informa que el servicio público de aseo de la ciudad de Popayán, incluidas las actividades de barrido de calles y mantenimiento de zonas verdes, se prestaba desde abril del 2011 por la empresa Serviaseo, de conformidad con la escritura pública nro. 399 de 2 de marzo de 2011, que se anexa.
- Mediante oficios nro. 20181500261851 y 20181500261661, ambos del 25 de junio de 2018, la Secretaría de Tránsito municipal de Popayán, señaló que desde el año 2014, se ejecutaron las siguientes obras de intervención y señalización vial, a saber:
 - Se realizó la semaforización de las glorietas Sena, Toscana y Bellavista, mediante los contratos 206 de 2014, 195 de 2005 respectivamente. Para precisar el contrato de la Glorieta de Bellavista, solicitó tiempo adicional.
 - Seguridad vial, mantenimiento y conservación:
 - Año 2014, en el sector Piedra norte, sentido Norte – Sur, antes y después de la intersección, acredita con registro fotográfico de mayo de 2014, que el tramo cuenta con demarcación longitudinal.

- Año 2014, semaforización de la intersección de Campo Bello.
 - Año 2017, emplazamiento de bandas alertadoras glorieta Chirimía y el puente Tomás Castrillón sobre el río Cauca en la carrera 9.
 - Año 2016, mantenimiento señalización glorieta Catay.
 - Año 2017, canalización paso directo glorieta Bella Vista y de Campo Bello para generar salida segura a los conductores del barrio.
 - Año 2016, mantenimiento señalización glorieta Chirimía.
 - Año 2018, canalización carril de paso directo en la glorieta del SENA.
 - Años 2016, 2017 y 2018, mantenimiento de la red semafórica.
- Fue allegado al expediente copia de las piezas correspondientes al proceso penal que se adelanta en la Fiscalía General de la Nación por Homicidio Culposo, por los hechos que rodearon la muerte en accidente de tránsito del señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO, del que se resaltan los siguientes aspectos:
- Según informe ejecutivo FPJ3 del 28 de enero de 2015, se indica como iniciación del reporte de información: 28 de enero de 2014, hora 06:14. Delito Homicidio Culposo. Lugar de los hechos: Carrera 9N, sentido vial norte – sur, antes de llegar a la entrada a la Universidad Antonio Nariño, sector conocido como La Piedra Norte Zona urbana de Popayán – Cauca.
 - Características: De acuerdo a información aportada por familiares del hoy occiso el lugar de los hechos corresponde a un tramo de vía de la carrera 9N sentido vial norte – sur, antes de llegar a la Universidad Antonio Nariño, sector conocido como la piedra norte, el cual consta de dos calzadas cada una con dos carriles de circulación, una calzada con sentido vial norte – sur y la otra con sentido vial sur – norte, con características geométricas curva pendiente, material asfalto, en buen estado de conservación, con señalización horizontal línea de borde y línea central de carril, con separador.
 - Refiere el informe que, terminada la inspección técnica al cadáver, el personal policial se desplaza hasta las instalaciones de la seccional de Tránsito y Transporte Cauca, en donde se crea el reporte de inicio y se toma entrevista a la señora YADI ANDREA RIVERA MARTÍNEZ, así:

"Preguntado: Haga un relato libre y espontáneo del modo, tiempo y lugar de los hechos ocurridos el 15 de enero de 2014 en el que se presentó el accidente de tránsito donde resultó lesionado su señor esposo. Contestado: "el venía de la casa eran, como las 06:05 cuando salió de la casa y como a los 10 minutos llamaron al celular de mi hijo que el señor Nabel se había accidentado ahí en la piedra Norte por el tablado, cuándo yo llegue él ya no estaba lo habían mandado en un taxi porque la ambulancia no llegó, ahí estaba era la moto, el portero y el policía; yo llegué y me dijeron que lo habían remitido para la clínica La estancia en un taxi, cogí un taxi y me vine para la clínica como estaba ahí mal pero consiente, le hicieron todo lo que tenían que hacerle la atención fue buena desde el momento que él llegó. Eso es todo porque hasta hoy le hicieron todos los procedimientos, cirugías y me llamaron hoy como a las 03:00 de la mañana que él estaba un poco mal y como a las 03:25 mi mamá dice que falleció. pregunta: qué marca era la motocicleta en que se desplazaba. Respuesta: una Honda biz. Pregunta: de quién era la motocicleta? Respuesta era de mi hermana (Sandra Milena Rivera). Pregunta: hacia dónde se dirigía a su esposo? Respuesta: hacia el trabajo a la carnicería en el barrio Alfonso López. Pregunta: llegó la policía a atender el caso?. Respuesta: sí hubo dos policías pero no hicieron croquis, ni nada. Pregunta: tiene datos de los policiales que se presentaron ahí? Respuesta: no, nada. Pregunta: sabe quién recogió la motocicleta luego del accidente?. Respuesta: Sí, mi hijo la llevo para la casa y de ahí la mandamos para Cali para que la arreglaran. Pregunta su esposo había ingerido bebidas alcohólicas momentos antes o el día anterior al accidente?. respuesta: no, ni tomaba ni salía de la casa se dedicaba al trabajo. Pregunta: habló con su esposo cuando entró como lesionado a la clínica La estancia?. respuesta: sí, él me dijo que había perdido el control, que se le había ido la llanta a la cuneta. Pregunta: su esposo le indicó si había involucrado otro vehículo en el accidente?. Respuesta: no, dijo que solo se accidentó, pregunta: usted sabe si alguien observó el accidente?. Respuesta: no, pero el portero de la unidad que venía en bicicleta fue el que llamó a mi hijo a informarle el accidente; tengo los datos. Pregunta: sabe dónde se encuentra la motocicleta en este momento?. Respuesta: se encuentra en el taller en la Ciudad de Cali, además los daños no fueron gran cosa, y ya se los

arreglaron. Pregunta: con quién se desplazaba su esposo en la motocicleta?. respuesta: solo, pregunta: tiene algo más que agregar o decir, aclarar en la presente diligencia?. respuesta: no.” (Así fue escrito).

- Asimismo, en la identificación del interviniente en el accidente de tránsito se consigna en el informe que el conductor de la motocicleta Nabel Emilio Ortiz Cobo, en la página del RUNT, registra la licencia de conducción número 10328948 de categoría A2 para la conducción de vehículos motocicletas y moto triciclos con cilindrada mayor a 125 c.c. expedida el 13 de diciembre de 2012 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de El Tambo, la cual se encuentra suspendida desde el 8 de febrero del 2013 hasta el 8 de febrero del 2014.
 - De igual forma, señala el informe que se verificó el aplicativo de la página del SIMIT con el fin de constatar si el señor Nabel Emilio Ortiz Cobo tiene multas por infracciones de tránsito, dando como resultado que a la fecha tiene 2 comparendos por las infracciones: - E03 (conducir en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el artículo 152 de este código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicará. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no causa lesión. La cuál será determinada por el instituto de medicina legal y ciencias forenses), y - D2 (conducir sin portar el seguro obligatorio de accidentes de tránsito ordenado por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado).
 - Concluye el informe que con lo relatado se puede evidenciar que el hoy occiso no tenía un buen comportamiento como conductor, pues su licencia de conducción había sido suspendida por infracciones al Código Nacional de Tránsito, caso que afirma es conocido por el laboratorio móvil de criminalística de la seccional de Tránsito y Transporte Metropolitana de Popayán.
- De acuerdo con el acta de inspección técnica a cadáver adelantado por el grupo del laboratorio móvil de criminalística OMEGA 53 SETRA MEPOY, la fecha y hora de muerte, son: 06:14 horas del 28 de enero de 2014, determinada en la epicrisis de la historia clínica La Estancia, como muerte violenta por trauma de tórax, a causa de accidente de tránsito.

En esta misma acta se indica que al entablar comunicación con la señora Yadi Andrea Rivera Martínez manifestó, entre otros aspectos, que, entre las 06:00 y 06:30 de la mañana del 15 enero del 2014, en la carrera 9 en sentido vial Norte - Sur antes de llegar a la entrada de la universidad Antonio Nariño, sector conocido como la piedra Norte, su esposo sufrió accidente de tránsito, derivando su fallecimiento días después.

En el informe de investigador de campo de 28 de enero de 2014, de la Dirección de Tránsito y Transporte Seccional Cauca – Laboratorio Móvil de Criminalística OMEGA 53, se señala que, el señor Nabel Emilio Ortiz Cobo, se vio involucrado en un accidente de tránsito que ocurrió el 15 de enero del 2014 entre las 06:00 y 06:30 horas aproximadamente, en el perímetro urbano del municipio de Popayán, carrera 9, sentido norte-sur, antes de entrar a la universidad Antonio Nariño cuando se movilizaba como conductor de motocicleta, se refiere que pierde el control de su móvil y sale de la vía.

- Mediante formato de archivo de la diligencia de 29 de mayo del 2014, anotando como causal por la que se ordena el archivo, la de ATIPICIDAD OBJETIVA, SE MANIFIESTA QUE UNA VEZ CONOCIDA LA MUERTE DEL SEÑOR NABEL EMILIO ORTIZ COBO EL 28 DE ENERO DEL 2014, y, tras haber realizado la inspección técnica al cadáver, sometido a protocolo de necropsia al occiso por parte del instituto de medicina legal de Popayán, se elabora con policía judicial programa metodológico a fin de corroborar los hechos y establecer lo sucedido con el cual es desarrollado por el investigador de la policía Anderson Eduardo Inchima Garzón, sin ningún resultado pues se desplazó al lugar de los hechos y no obtuvo evidencias ni testigos presenciales del siniestro.

Indica el informe que, ante la ausencia de testigos presenciales de los hechos, resulta trascendental la entrevista que fue realizada a la esposa del occiso, quién alcanzó a hallarlo con vida en la clínica y de viva voz de su esposo, supo que el accidente se produjo por culpa de la propia víctima, quién le confesó que perdió el control de la motocicleta y sufrió el accidente y que no hubo culpa intervención de otra persona u otro vehículo, que el accidente lo sufrió solo, sin que existan elementos de convicción que apunten a determinar que fue el actuar de otro ser humano distinto en el desenlace fatal.

Resalta este informe que como todo apunta a que el accidente se produjo por culpa exclusiva de la propia víctima, sin que sea posible llamar a persona alguna responder por el *insuceso*, siendo que bajo estas circunstancias no es posible judicializar a alguien en particular por el accidente, por cuánto no existen circunstancias fácticas que permitan en la presente indagación su caracterización como delito, se ordena el archivo aplicando lo estipulado en el artículo 79 de la ley 906 de 2004 por atipicidad de la conducta.

- Se aportó al proceso penal copia de la licencia de conducción nro. 05-7650, de la motocicleta particular de placas SKP87A, marca Honda C 100 Biz Ks, color azul Itajai, de propiedad de la señora SANDRA MILENA RIVERA MARTÍNEZ.
- Obra en el expediente informe de la Facultad de Ingeniería de la Universidad del Cauca, por medio del cual se da respuesta a interrogantes planteados respecto de aspectos característicos de la carpeta asfáltica, señalización y el estado de la vía, en el lugar donde presuntamente sucedió el accidente en el cual perdió la vida el señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO. Con el informe se allega álbum fotográfico de la topografía y características del lugar, del que se destaca para la fecha de realización del peritaje –12 de septiembre de 2019– lo siguiente:

El estado de la capa asfáltica en el sector conocido como la piedra norte, perímetro urbano de la ciudad de Popayán, específicamente en la carrera 9 sentido vial norte – sur, aproximadamente 150 m antes de llegar al desvío que conduce a la Universidad Antonio Nariño y al barrio Balcones del Norte, según lo hallado por los expertos, sobre el carril izquierdo, entre las abscisas 200 a 248.50 se observan fisuras, hundimientos y abultamientos, mientras que sobre el carril derecho no se presentan daños significativos y se considera en buen estado. En cuanto a la señalización existente, determina que existen señales de tránsito que regulan la velocidad a 40 km/h, otras preventiva de cruce, reglamentarias de pare e informativas, como se observa a continuación, en la foto panorámica que hace parte del peritaje:



Continúa la apoderada preguntándole, por qué si prestó los primeros auxilios no acompañó al señor Nabel a la clínica. Contesta que no podía acompañarlo, porque ese día salía a descansar, y no tenía dónde dejar la bicicleta debido a que el taxi era pequeño.

Asimismo, se le pregunta si sabe qué pasó con la moto. Contesta que después de eso, como los familiares estaban ahí, él se fue a la galería donde le dijo al papá de Nabel que se había acabado de accidentar el hijo, en el puesto de la carnicería de la galería de La 13. Adicionalmente, manifiesta que él no visitó al accidentado en la clínica, que solo preguntó por él sobre cómo había seguido, y supo que lo habían operado como dos veces, porque sentía mucho dolor en el costado izquierdo, que luego supo que se le había afectado el vaso y el páncreas.

Teniendo en cuenta que el testigo señala que el señor Nabel lo estaba adelantando en la moto para poder voltear en una dirección, le pide la apoderada que calcule a qué velocidad iba. Contesta que, *“si él va en su bicicleta él mide su velocidad”*, y dice que el señor Nabel iba a una velocidad moderada, y agrega que así vaya rápido o despacio, la falla es técnica del pavimento, porque le quita el control, pierde uno el control del vehículo que uno vaya manejando. Pone como ejemplo que, si él fuera manejando un vehículo Land Rover, la *“tiritadera”* comienza, pero uno porque ya conoce el terreno también, entonces ya consiste en que las fallas que se presentan en los pavimentos, ese es el resultado, los muertos”. Que no puede decir una velocidad, indica que él y el señor Nabel eran prudentes para manejar, pero que pese a ser precavidos, *“un hueco lo saca a uno”*.

El testigo manifiesta que el paso por la vía era la ruta del señor Nabel para ir de su casa a la galería La 13, porque no hay otra ruta, agrega que algunas veces se iba derecho por la Panamericana, y otras veces se desviaba por la carrera sexta. Que es una vía internacional y que es la única vía hacia el norte, fuera de la variante que la hicieron después, es una vía que es muy congestionada, muy transitable donde han sucedido muchos accidentes.

El apoderado del municipio, partiendo de la manifestación del testigo, referente a lo que indicó como fallas técnicas de la vía y que estas producen consecuencias, le pregunta qué conocimiento profesional tiene para asegurar que la vía tiene fallas técnicas. Contesta que como conductor militar y después como trabajador de una empresa que se llama Travesías Limitada, les tocó el inventario vial para el norte y para el sur del departamento del Cauca, entonces como conductor conoce ciertas fallas, y se pregunta por qué las autoridades no le ponen atención a ello, ya que, eso ha existido muchos años.

El apoderado del municipio le dice al testigo, que, al principio de la declaración manifestó de forma muy precisa la fecha, la hora exacta, y la señora Juez le interrogó por qué conocía con tanta exactitud las fechas, cuando esto sucedió hace años, también manifestó que se precia de tener muy buena memoria, pero cuando se le interrogó sobre las características de la moto, incluso, algo tan sencillo como el color de la moto, manifestó que no se acordaba, y le pregunta por qué para unas cosas se tiene plena claridad y para otras no. Contesta el señor Sarria que en el momento no sabe de qué color es la moto, que en ese momento se preocupó fue por el paciente, por la persona que ha sufrido el accidente.

La apoderada de Invías, le solicita que le aclare al Despacho a qué distancia venía el día de los hechos respecto del señor Nabel. Contesta que aproximadamente a unos 30 o 40 metros cuando presenció el accidente.

Le pregunta que, si venía a una distancia de 30 o 40 metros, por qué afirma con tanta certeza que la causa del accidente por el cual se originó esta demanda se presentó por las protuberancias en la vía en la que ocurrió el accidente. Contesta el testigo que como conductor lo dice, ya que, no es la primera vez que en carretera ve cosas inexplicables también. Lo que pasa es que ahí, puede ir hoy, mañana o pasado mañana, sobre esa vía y sentir las protuberancias que hay sobre ese lado, y aduce que por eso el vehículo pierde el control.

Continúa la apoderada indagando que, a la distancia que ha manifestado que venía aproximadamente el día de los hechos, 30 o 40 metros, por qué afirma con tanta certeza que esa fue la causa, cuando también por ejemplo pudo haber sido una falla mecánica de la moto, pues él no lo sabe, hace énfasis en preguntarle por qué tiene tanta certeza en atribuir la causa del accidente a las protuberancias que se presentaban en la vía. Explica el testigo que, al pisar esas protuberancias que son altas, presentes en la vía en las que pierde el conductor, puede ser motociclista, o conductor de camión, siempre lo saca a un lado de la vía.

Por parte del despacho se le solicita que precise y se refiera específicamente a lo que vio en la vía, qué le permite afirmar que fue por causa de esas protuberancias. Contesta que en ese lugar las protuberancias hacen perder el control del aparato. La apoderada deja constancia que el señor no está contestando lo que se le pregunta.

Finalmente le pregunta, haciendo referencia a una declaración anterior del mismo testigo sobre el muro de concreto en el sitio de El Tablazo. Le solicita que precise, cuando mencionó que el señor Nabel perdió el control, y que se impactó, si ese impacto fue contra el muro en concreto o contra el barranco que hay en la tierra. Contesta que eso fue pasando el muro que hay sobre el lado derecho en la piedra norte que da sobre una propiedad del Acueducto de Popayán. La apoderada le indica que la pregunta se refiere si, el impacto fue contra el barranco o el muro en concreto. Se precisa con la ayuda del gráfico, que fue contra el barranco terminando el muro.

El apoderado de la parte actora, con el ánimo de dar más claridad, le pregunta al testigo si la víctima le manifestó por qué se dio el accidente. El señor Diego Sarria dijo que antes de enviarlo a la clínica en el taxi, alcanzó a hablar con él y le dijo que lo iba a despachar ya en el carro que pasara, y en ese momento pasó un taxi, y le pidió que llevara al señor Nabel a La Estancia, porque había ocurrido un accidente.

- John Jairo Jaramillo Salazar. Refirió que el señor Emilio era ganadero, que tenía una tienda de fama en la galería de La 13, y él negociaba ganado, a veces lo acompañaba a recoger el ganado, al matadero.

Refiere que la muerte de él se dio por un accidente en una moto en la piedra norte, que se dio cuenta al tercer día del accidente, y refiere que en esa misma vía también él se accidentó en bicicleta, igualmente por características del pavimento. Que lo fue a visitar al hospital y estaba en coma, que era muy allegado a la casa y los visitaba frecuentemente a él y a su esposa en la casa.

Señala el testigo que conocía al señor Nabel hace más o menos 17 años, se dedicaba al ganado, tenía una fama, comerciaba con motos, que hacía el negocio que le saliera. Que le consta que las relaciones con su esposa eran muy buenas, muy unidos, ambos trabajadores, serviciales.

Afirma el testigo que del señor Nabel dependía doña Yadi, que él ayudaba mucho a la familia de ella, al papá, a la mamá y a las sobrinas de ella, recuerda que ellos tenían una casa en el norte en construcción, donde él les ayudaba porque sabe de ese tema, y afirma que en ese entonces cuando la visitaba la encontraba llorando, él le aconsejaba que siguiera adelante.

Ante la pregunta de cómo está compuesto el grupo familiar de doña Yadi, manifestó que ese grupo estaba integrado por la señora Yadi, la mamá, el papá de ella, la sobrina de ella, el papá se llama don Carlos, la mamá se llama Marleny, y dice que no recuerda otros nombres.

La apoderada de Mapfre, con base en la manifestación del testigo sobre la dependencia económica de la familia de la señora Yadi, le pregunta por qué le consta que ellos dependían de él. El testigo manifiesta que cuando le ayudaba en la galería, él era el que mercaba, el que sustentaba la alimentación para ellos. También en navidad, él era el que les daba los regalos a todos ellos, y en varias ocasiones también ayudaba al testigo y a su hija.

Le pregunta que cada cuánto presenciaba esa situación. Responde que hubo un tiempo que estuvo un mes completo ayudándole cuando estaban construyendo la casa, y era el señor Nabel el que sustentaba la alimentación, porque ellos le cocinaban a los que estaban en la obra, precisa que la obra inició en el 2012-2013 y en el transcurso del tiempo que él lo acompañaba a distintas actividades, se daba cuenta que todos se apoyaban en él.

Le pregunta la apoderada si las personas que mencionó trabajaban. Responde que no, que don Carlos nunca trabajó, y que doña Marleny siempre estaba en la casa, igual la señora Yadi, pero él siempre se apersonaba de sus negocios.

Le pregunta si la señora Yadi y la señora Marleny actualmente (para el día de la audiencia) y de un tiempo para acá aportan al Estado de manera contributiva. Le pregunta concretamente si sabe si ellas trabajan ya que aportan a positiva y seguros Colpatria. El

testigo dice que no sabe ya que después del accidente no tuvo comunicación, que llama por celular a saludar, pero que no sabe la actividad económica de ellos. Precisa que después del accidente fue a la casa de doña Yadi como 3 meses mientras que terminaban de construir la casa, pero se quedaba solo una hora, pero no sabe cómo se habrán sustentado, supo que tuvieron que vender cosas para pagar deudas.

El apoderado del municipio, le pide que aclare si le consta que todas las personas que mencionó como núcleo familiar del señor Nabel vivían en la misma casa y dependían directamente de él y por qué le consta eso. Contesta que en el tiempo en que él estaba con ellos, les aportaba para la casa, pero no se la pasaba con él, y cuando visitaba la casa, a veces los veía, pero casi siempre estaba solo doña Yadi, y manifiesta que no vivían en la misma casa, pero que la señora Marleny y el señor Carlos se la pasaban en la casa de Nabel, que cocinaban allá, que cree que los otros muchachos estudiaban y trabajaban.

- José Alirio Beltrán Perafán. Manifestó que conocía al señor Nabel Emilio Ortiz hace aproximadamente 20 años, señala que fue comerciante de ganado, él distribuía ganado, cerdos y tenía su carnicería en la galería de La 13.

Refiere que el grupo familiar de Nabel estaba conformado por su esposa y sus hijos, no sabe los nombres ni la edad de los muchachos. Dijo que la esposa se llama Yadi Andrea Rivera Martínez, recuerda que tuvieron una niña y un niño.

Tuvo conocimiento que el señor Nabel Emilio se accidentó en la piedra de cauca, bajando en la moto, aduce que ese terreno es bastante malo ahí, aclara que no presenció el accidente.

El apoderado de la parte actora, le pregunta con qué frecuencia lo surtía de cerdo y ganado, y más o menos de cuánto eran los pedidos que le hacía en cifras económicas. Contesta que es relativo porque depende del peso, entonces un promedio puede ser una res de \$2'000.000 y 1 cerdo unos \$700.000. La frecuencia con que vendía era diaria de res, y cerdo día de por medio. En un mes en promedio le vendía 24 reses a razón de \$1.700.000 cada una, y cerdos unos 12 a razón de unos \$600.000.

Afirma que el señor Nabel tenía ganado y surtía a muchos clientes en las galerías La Esmeralda, Barrio bolívar, Las Palmas, en todas las galerías tenía clientes. Adicionalmente, refiere que el negocio de él era comprar ganado directamente a los ganaderos en las fincas y venderlo a los clientes.

En cuanto a la afectación que sufrió la señora Yadi por la muerte de su esposo, manifestó el testigo que se le vio muy afectada porque eran una pareja muy unida, que ella le ayudaba en la carnicería y estaba muy pendiente de él y de todo.

La Juez le pregunta si la relación comercial que tenía con el señor Nabel Emilio, esa compra que hacía de la carne de res y de cerdo, se hacía con algún tipo de factura, o cómo era. Responde el testigo que no se hace con factura, que siempre los negocios de carne se hacen de palabra, pues los ganaderos confían en ellos, que les hacen la entrega por días, semanal o mensual, y que ellos les van pagando el ganado, afirma que él tiene por ejemplo tratos donde le pagan de manera mensual, algunos quincenal, otros cada 8 días, entonces existe facilidad para ir pagando el ganado.

- Johana Carolina Enríquez Rivera. Interrogatorio de parte solicitado por Mapfre.

La apoderada de Mapfre, recapitulando, indica que, en la presentación, la testigo manifestó que trabaja desde hace 2 años en la Compañía Energética de Occidente, y le pregunta si adicionalmente a ese trabajo ha tenido otros. La señora Johana contesta que hace aproximadamente 7 años trabajó en el almacén La Bodega como vendedora, en donde ganaba un salario mínimo mensual y en el trabajo actual gana \$1'100.000 m/cte., mensual.

Así mismo afirmó que trabaja desde los 18 años de edad, que actualmente vive con su abuela, su mamá, su hermano, su hijo, aclarando que siempre ha vivido con ellos, y que antes de que falleciera "Emi", vivían además con su tía (Yadi) y él.

La apoderada de Mapfre le pregunta si actualmente vive con la tía (Yadi), y la testigo manifiesta que la Sra. Yadi no está viviendo "aquí" (en Popayán), e indica que su tía vive sola, que no trabaja y que nunca ha trabajado.

- Contradictorio del peritaje realizado por los docentes de la Universidad del Cauca.

El ingeniero Hugo Arenas Lozano, frente a la pregunta sobre el estado actual de la carpeta asfáltica del sector conocido como la piedra Norte perímetro urbano de la ciudad de Popayán carrera 9a en el sentido vial norte-sur, aproximadamente a 150 m antes de llegar al desvío que conduce a la universidad Antonio Nariño, manifestó que se hizo una inspección visual directamente en el sitio, una inspección muy general donde se hizo un levantamiento aproximado por abscisas visible en el mapa, ahí donde están las localizaciones de los sitios, resaltando que la vía en el sentido Cali Popayán sentido norte-sur es donde se observan los daños más graves de hundimientos y abultamientos, dentro de más o menos unos 50 metros en el carril derecho no encontramos ningún defecto.

El ingeniero Carlos Alberto Benavidez Bastidas, sobre el estado actual de ese sector, manifestó que se hizo un inventario de lo hallado cada 10 metros y el daño que predomina actualmente son fisuras transversales, solamente hay un sector casi llegando a la intersección donde se presenta hundimiento, que se plasmó en los planos, es un detalle de cuáles eran los daños que se presentaban en cada uno de los carriles izquierdo y derecho.

La segunda pregunta, respecto de la señalización existente en el sector, indicaron los ingenieros que, actualmente se presentan las siguientes señales requeridas en las partes de los ingresos: La tabla 2 presenta la señalización existente de acceso a la intersección y la tabla número 3 presenta la señalización en la intersección y, colocaron un bosquejo, donde se ubican aproximadamente las señales y se describieron cada una de ellas: las señales preventivas, las señales exigentes reglamentarias para un sitio de intersección que está en pendiente.

La tercera pregunta, relacionada con la estructura del pavimento, la fecha en qué se hizo mantenimiento vial del sector y qué tipo de obras se ejecutaron, manifestaron que esta información la debe tener la entidad que maneja la vía. El despacho pregunta que, en el auto de pruebas, se ha indicado que los peritos iban a acudir a las entidades respectivas para que les facilitaran la información que correspondiera a los contratos que se hubieran ejecutado y las obras que se hubieran ejecutado más o menos en esa época. El ingeniero Hugo León Arenas lozano manifiesta que ellos no saben de quién es la vía, aclara que no saben si es del INVIAS o del municipio.

Seguidamente el ingeniero Carlos Alberto Benavides Bastidas, señala que, de acuerdo a la inspección de campo, es imposible determinar la fecha en que se realizó el mantenimiento vial en ese entonces.

En cuanto a la cuarta pregunta, de indicar si el lugar presenta alguna falla técnica que ponga en riesgo a los conductores de los vehículos, responden que sí, que a la fecha del informe el estado de la vía en el sentido norte-sur, 20 metros antes de la intersección, la superficie de rodadura en todo el carril de acceso a la intersección en una longitud aproximada de 26 metros y un ancho de 1 metro, presenta una irregularidad superficial asociada a hundimientos y abultamientos de la mezcla asfáltica, tal como se puede evidenciar en los registros consignados en la tabla 1; entonces, ese sitio afecta la comodidad y la seguridad, en esa parte. El resto de la vía lo que presenta hacia atrás son fisuras transversales que no compromete en nada la seguridad vial y, desde el punto de vista de la capa de rodadura del pavimento existente, una de las soluciones técnicas inmediatas, es el fresado de la capa inestable y su reposición por una capa de rodadura más estable, si se dañan, pues lógicamente está asociado a que los vehículos pesados van despacio y si hay alguna inestabilidad de la mezcla, pues la mezcla se tiende a enrollar y se presenta eso que se ve en la imagen.

El ingeniero Hugo León Arenas lozano manifiesta que es posible que se genere un potencial problema de accidentalidad en el carril izquierdo mencionado, sobre todo si una persona viene muy rápido y no respeta la señal de tránsito.

La apoderada del INVIAS, pregunta a los peritos: Respecto de la anotación del dictamen, que dentro de la señalización existente en el tramo al que ustedes visitaron, una señal reglamentaria que restringe la velocidad a 40 km por hora, y teniendo en cuenta que en el informe también se hace mención de los abultamientos que se presentan en el carril izquierdo sentido norte sur, y desde la experiencia que tienen como ingenieros, si se respeta esta velocidad de 40 km, ¿es posible que una motocicleta o un vehículo pierda totalmente el control, como para salir y desviarse hasta el otro carril?

El ingeniero Hugo León Arenas, señala que es una pregunta muy difícil de contestar, porque hay que tener en cuenta la pendiente, las circunstancias de tiempo que desconocen, las condiciones del mismo conductor. Resalta que el abultamiento *“hasta a uno le genera una cierta incomodidad que lo obliga a disminuir velocidad no a aumentar, tiene que disminuir velocidad, porque, sino es como si fuera un resalto. No existe una señal que diga que ahí hay resalto ni nada, entonces a uno lo coge de improviso, pero si uno respeta las señales de tránsito muchas veces no pasa nada”*.

El ingeniero Carlos Alberto Benavidez Bastidas, señala que un accidente no solo se compone del estado de la vía, porque hay aspectos como la velocidad, el estado climático influye sobre la superficie de rodadura y la misma superficie de rodadura, itera que son varios factores que influyen en la accidentalidad, *“pero si hay esa restricción de la velocidad, no creo que esté asociada a ese problema, porque la velocidad es reglamentaria por seguridad, y si se le pregunta si ese problema puede contribuir a que se produzca un accidente, sí, puede contribuir, pero no podemos decir que esa sea la única causa que genere un accidente, sino que hay varias causas que pueden afectar”*.

Por interrogante del apoderado del municipio de Popayán, el ingeniero Carlos Alberto Benavidez Bastidas explica que las señales se clasifican en 3 grupos: preventivas, informativas y reglamentarias. En el lugar, hay una reglamentaria que hay que transitar a 40 kilómetros por hora, hay otra informativa que dice que a cierta distancia va a haber un cruce a la izquierda y hay otras preventivas. Y el ingeniero Hugo León Arenas Lozano manifiesta que, desde el punto de vista profesional, técnico, no es posible determinar el tiempo que la vía lleva sin mantenimiento.

Frente a la pregunta de si se puede determinar a qué velocidad se puede transitar con seguridad por la parte izquierda de la vía, el ingeniero Carlos Alberto Benavidez Bastidas contesta que si es en vehículo es una cosa, si es moto, es otra cosa, pero desde el punto de vista de seguridad, si la velocidad estaba de 40 km/h allá arriba, estando la superficie en condiciones normales y no se presentaran accidentes, la señalización en ese sitio debería exigir una velocidad menor.

El ingeniero Ferney Quiñones Sinisterra, sostiene que en el proceso de diseño de pavimentos de vías, hay algunos elementos que son básicos dentro del proceso de disminución de velocidad, como los resaltos, porque producen una disminución y de alguna manera, como son de dibujos técnicamente diseñados, se puede determinar a qué velocidad se puede abordar ese tipo de elementos, pero que, cuando se habla de hundimientos, de abultamientos, son elementos que van a producir una disminución en el tránsito, pero como técnicamente no se han establecido como un elemento de disminución de velocidad, no podría determinar a qué velocidad se puede transitar por ese tipo de vía.

El apoderado de la ANI, señala que el informe fue suscrito en el 2019, y pregunta si se puede establecer con certeza si esas condiciones que evidenciaron en septiembre de 2019 son las mismas que se presentaban el 15 de enero de 2014 en esa zona. El ingeniero Carlos Alberto Benavidez Bastidas responde que, con respecto a la señalización, no saben, y refiere que lo que se presenta en el pavimento, es un daño en la parte cercana a la intersección, que los daños son progresivos y el daño prácticamente está asociado a la mezcla y a la velocidad del vehículo, que los daños evolucionan, pero no sabe si es el mismo daño.

El apoderado de la ANI le pregunta si es posible que ese daño no existiera, el ingeniero contesta: *“o que existiera”*, resaltando que no hay certeza sobre ello. También le pregunta a los ingenieros que, si las señales de tránsito reglamentarias son las adecuadas para ese tramo vial donde existe esa afectación en el pavimento. El ingeniero Carlos Alberto Benavidez Bastidas señala que la reglamentaria, en el informe se ve, y que, analizando la situación actual del tránsito y las condiciones fracturales de la vía, considera que esa señal debió ser menor, porque en ese sitio la congestión de la vía es muy alta y en la ciudad no hay vías para descongestionar todo el tránsito que se presenta en esa zona, pero también hay que ver las reglamentaciones, porque es una vía nacional. Resalta que, *“como se encuentra la vía en este momento, debe tener una mayor restricción, pero que, también hay limitaciones de circulación, que también hay otros aspectos, porque desde el punto de vista de seguridad, puede salir a 100 km/h, pero que desde el punto de vista funcional no es lo adecuado. La velocidad está regulada, pero no puedo decir que las condiciones son las mismas cuando se presentó el accidente, que cuando se hizo el informe”*.

La apoderada de Mapfre pregunta si los abultamientos o resaltos son visibles desde una distancia prudencial, o solo son notables cuando se están transitando. El ingeniero Hugo León Arenas Lozano señala que *“si uno va transitando en su vehículo o en su bicicleta y no conociera la ciudad, uno se encuentra de improviso ya que no hay ninguna señal que prevenga sobre el abultamiento, por lo tanto, se deduce que no se daría cuenta, pero ya que los conoce sí, pero una persona que venga de otro sitio, se va a encontrar con los resaltos”*.

El ingeniero Carlos Alberto Benavidez Bastidas, interviene a manera de observación, para indicar que, cuando se presenta una vía nacional, urbana o municipal con un problema particular que afecte significativamente la seguridad, normalmente se colocan unas señales complementarias para regular el tránsito, esta presencia de este tipo de daño como el que se observa allí, normalmente en ninguna carretera hay como tal una señal que indique que adelante hay este problema, porque esos son daños normales que se pueden presentar en un pavimento y como son unos daños puntuales dado a las condiciones particulares del tramo, nadie va a colocar una señal. Entonces, cuando se pregunta una persona puede ver con anticipación que una persona se va a encontrar con ese daño, afirma que, *“si Ud. sabe que existe, va prevenido, pero si es una persona que no conoce la vía, lo que pasa es que se va a encontrar con la falla”*, y dice que es como cuando una persona se encuentra un hueco, un bache, queda con su carro desbaratado.

Uno de los peritos contesta que, bien sea en moto, en bicicleta o en carro, lo que se debe hacer, es cumplir las reglas de tránsito, la moto es un automotor común y corriente, es considerado a nivel mundial como automotor, que debe respetar las mismas velocidades que los vehículos, ósea que la respuesta a la pregunta, es que sí, de acuerdo con la congestión vehicular, los vehículos no pueden transitar a 40 km/h si no a una velocidad menor.

Otro perito manifestó que la velocidad a la que se mueven los vehículos, está en función de dos aspectos: uno que tiene que ver con el tránsito, que tiene unas variaciones, entonces la velocidad a la que se puede movilizar un vehículo está en función de la variación del tránsito, y el otro aspecto, tiene que ver con las características geométricas de la vía, cómo son las curvas, qué características tienen los carriles y la relación que hay entre el vehículo como tal y la superficie, entonces hay distintas variables que pueden modificar la velocidad, pero no necesariamente siempre debe transitar el vehículo a una determinada velocidad.

El despacho pregunta, desde el conocimiento de los peritos, en cuánto tiempo se pudo estructurar las fallas técnicas y los abultamientos sobre la vía en el sector en cuestión. El ingeniero Carlos Alberto Benavidez Bastidas precisa que allí hay dos tipos de fallos: los transversales, que es el deterioro, señala que *“esos paulatinamente van apareciendo, digamos que esas fisuras se pueden manifestar después de dos o tres años después de construido el pavimento, y van progresando, van avanzando. El daño que se presenta, y el que es más grave para el pavimento, es el abultamiento, que se presenta rápidamente, porque se debe a la inestabilidad de la mezcla, está asociada a la inestabilidad de la mezcla, o sea, es una deficiencia de la mezcla”*.

El despacho interroga, si ello quiere decir que siempre se va a presentar el daño o a existir esa inestabilidad en el sitio. El ingeniero Benavidez dice que no, que lo que pasa es que ahí se complica la velocidad y el frenado, entonces, ese sector por las condiciones tan particulares, debería tener un diseño de una pista más fuerte, uno de los soportes de eso, es que cuando los vehículos empiezan antes de llegar a la intersección hacia abajo, no hay ese problema, el problema se presenta cuando los vehículos tienen que frenar bruscamente, y arrollan la mezcla para hacer ese giro brusco, entonces ese daño con el tipo de mezcla tradicional, siempre se va a presentar.

El ingeniero Hugo León Arenas Lozano manifiesta que, tratando de esclarecer en qué momento se hizo la colocación de la mezcla, *“si nosotros conociéramos la fecha en que se colocó la mezcla asfáltica de un determinado año, estoy seguro que a los pocos meses se tiene que haber presentado ese tipo de abultamiento, es cuestión de meses en el primer año, porque la mezcla es un material que está conformado por pétreos y asfalto, y el asfalto está jovencito en la parte que da la flexibilidad, entonces, a medida que va pasando el tiempo el asfalto se va endureciendo, se va oxidando normalmente por el clima. Si se colocó una mezcla que no era propia para ese tipo de intersección, seguramente colocaron la misma mezcla de todas, porque nunca hacen un estudio específico, porque ese es un estudio particular, seguramente en el primer año se tiene que haber presentado la mayor*

parte de abultamiento, pero si se mira de septiembre a ahora, es muy posible que ya no se esté moviendo porque el asfalto está más duro, más rígido, ya no se va a mover”.

El despacho pregunta, que teniendo en cuenta que el lugar de los hechos es una vía Panamericana y la falla es permanente, ¿debería tener una señal específica?, ¿debería avisarse que hay un tipo de abultamiento para la seguridad de los vehículos? El ingeniero Hugo León Arenas Lozano responde que, *“Desde el punto de vista de gerencia de pavimentos, inmediatamente que se presenta ese tipo de problemas, hay que arreglarlo, porque uno debe pensar en la seguridad del usuario”.*

Los peritos aclaran que en el carril izquierdo de la vía existe un separador, lo que en la fotografía se observa como una sombra. Y frente a la pregunta de si el sitio de la vía panamericana objeto de dictamen requiere de señales de tránsito adicionales a las existentes, el ingeniero Carlos Alberto Benavidez Bastidas responde que, *“Si las condiciones de accidentalidad fueran altas según los reportes, para prevenir un peligro, por ejemplo, a 100 metros, eso sería lo que debería tener, pero lo que se necesita antes de poner señales, lo que se tiene que hacer es intervenir la vía, porque lo que hay es un daño grave de la capa de pavimento, intervención que está muy retardada”.*

El ingeniero Hugo León Arenas Lozano, recuerda que alguien preguntó si el daño ya aparecía en el año 2014. Manifiesta que *“la respuesta es fácil de darla, siempre y cuando una entidad, conozca cuál fue la última reparación, cuándo se colocó la mezcla, si fue en el año 2013, le podría decir con seguridad que ese año (ininteligible)”.*

SEGUNDA. – Marco jurídico.

❖ Generalidades de la responsabilidad administrativa del Estado.

El artículo 90 Superior establece la cláusula general de responsabilidad del Estado al señalar que responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

Conforme a lo anterior, la Carta refiere dos elementos *sine qua non* para declarar responsable al Estado: (i) la existencia de un daño antijurídico y, (ii) que sea atribuible a la entidad pública bajo alguno de los títulos de imputación.

El daño antijurídico ha sido entendido doctrinaria y jurisprudencialmente como el detrimento que es causado a una persona que no tiene el deber jurídico de soportarlo. El Consejo de Estado², lo enmarca dentro de los más altos postulados propios de nuestro ordenamiento Constitucional de la siguiente manera:

“El daño antijurídico comprendido, desde la dogmática jurídica de la responsabilidad civil extracontractual y del Estado impone considerar dos componentes: a) el alcance del daño como entidad jurídica, esto es, “el menoscabo que a consecuencia de un acaecimiento o evento determinado sufre una persona ya en sus bienes vitales o naturales, ya en su propiedad o en su patrimonio”; o la “lesión de un interés o con la alteración “in pejus” del bien idóneo para satisfacer aquel o con la pérdida o disponibilidad o del goce de un bien que lo demás permanece inalterado, como ocurre en supuestos de sustracción de la posesión de una cosa”; y, b) aquello que derivado de la actividad, omisión, o de la inactividad de la administración pública no sea soportable i) bien porque es contrario a la Carta Política o a una norma legal, o ii) porque sea “irrazonable”, en clave de los derechos e intereses constitucionalmente reconocidos; y, iii) porque no encuentra sustento en la prevalencia, respeto o consideración del interés general.

En cuanto al daño antijurídico, la jurisprudencia constitucional señala que la “antijuridicidad del perjuicio no depende de la licitud o ilicitud de la conducta desplegada por la Administración sino de la no soportabilidad del daño por parte de la víctima”. Así pues, y siguiendo la jurisprudencia constitucional, se ha señalado “que esta acepción del daño antijurídico como fundamento del deber de reparación estatal armoniza plenamente con los principios y valores propios del Estado Social de Derecho debido a que al Estado le corresponde la salvaguarda de los derechos y libertades de los administrados frente a la propia Administración”.

De igual manera, la jurisprudencia constitucional considera que el daño antijurídico se encuadra en los “principios consagrados en la Constitución, tales como la

² CONSEJO DE ESTADO- SECCION TERCERA- SUBSECCION C - consejero ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA Bogotá, D.C., veintisiete (27) de febrero dos mil trece (2013). Radicación número: 68001-23-15-000-1996-12379-01(25334).

solidaridad (Art. 1º) y la igualdad (Art. 13), y en la garantía integral del patrimonio de los ciudadanos, prevista por los artículos 2 y 58 de la Constitución”.

Según lo expuesto, para que el daño sea catalogado como antijurídico en nada influye la conducta del agente o entidad causante del daño; la antijuridicidad de la lesión, deviene de la ausencia de título legal que imponga a quien padece el daño la obligación de soportarlo, un daño pues, será antijurídico, si quien lo sufre no estaba jurídicamente obligado a cargar con sus efectos nocivos, independientemente de que el mismo haya sido acusado de manera lícita o ilícita, por una conducta diligente y cuidadosa o imprudente o descuidada; ora contrariando un deber de actuar, ora dando cumplimiento a un mandato legal.

Ahora bien, el daño como elemento vertebral de la responsabilidad tiene unas características que deben ser debidamente acreditadas, las cuales han sido definidas por la doctrina y jurisprudencia, cuya consecuencia es la de tornar el daño en un daño resarcible, estas son: el carácter cierto y personal, las cuales se han definido de la siguiente manera:

“El carácter personal del daño hace referencia a la legitimación, esto es, a quien tiene derecho a reclamar la reparación, y la tendrá quien ostente la calidad de perjudicado con el hecho dañoso.

(...)

El carácter cierto del daño permite constatar que este sea pasado, presente o futuro y habrá certidumbre del mismo cuando aparezca evidencia que produjo o producirá una disminución o lesión material o inmaterial en el patrimonio de quien la sufre, es decir, no podrá ser resarcido lo eventual, hipotético o posible”³

Como se dijo estos elementos del daño deben estar acreditados de manera concurrente dentro del expediente para que el juez al evidenciarlos ordene su reparación, tal como Lo ha manifestado el Consejo de Estado⁴:

“En efecto, el daño antijurídico a efectos de que sea resarcible requiere que esté cabalmente estructurado, por tal motivo, se torna imprescindible que se acrediten los siguientes aspectos relacionados con la lesión o detrimento cuya reparación se reclama: i) debe ser antijurídico, esto es, que la persona no tenga el deber jurídico de soportarlo; ii) que sea cierto, es decir, que se pueda apreciar material y jurídicamente –que no se limite a una mera conjetura–, y que suponga una lesión a un derecho, bien o interés legítimo que se encuentre protegido el ordenamiento jurídico, y iii) que sea personal, es decir, que sea padecido por quien lo reclama, en tanto se cuente con la legitimación en la causa para reclamar el interés que se debate en el proceso.”⁵

Visto lo anterior, para que una persona que se considere afectada por la acción, omisión u operación por parte de alguna entidad pública del Estado y pretenda reclamar una indemnización por los perjuicios que logre acreditar, es necesario que ese daño exista como consecuencia de una situación jurídicamente protegida y que no existan situaciones o intereses ilícitos.

En el asunto bajo estudio, el daño comprendido como el primer elemento en un juicio de responsabilidad, lo constituye la muerte del señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO, consecuencia de accidente de tránsito de acuerdo con certificado de defunción, surgiendo ese elemento esencial que da origen y sustento a la existencia de la institución de la responsabilidad extracontractual. Sin embargo, la existencia y verificación de ese daño es un requisito indispensable más no suficiente para derivar la responsabilidad del Estado, pues tal como se expuso *ut supra*, el artículo 90 de la Carta impone al operador jurídico determinar si el mismo resulta imputable a una autoridad pública.

³ CONSEJO DE ESTADO. SECCION TERCERA. Consejero ponente: ENRIQUE GIL BOTERO. Bogotá D.C., catorce (14) de abril de dos mil diez (2010). Radicación número: 76001-23-31-000-1996-03847-01(18967) “GIL BOTERO, Enrique. Temas de Responsabilidad Extracontractual del Estado, Editorial LIBRERÍA JURÍDICA COMLIBROS 2006. “

⁴ CONSEJO DE ESTADO. SECCION TERCERA, SUBSECCION C, consejera ponente: OLGA MELIDA VALLE DE DE LA HOZ Bogotá, D.C., primero (01) de febrero de dos mil doce (2012) Radicación número: 25000-23-26-000-1998-01682-01(20505) Actor: ANA MIREYA PARDO CARVAJAL.

⁵ CONSEJO DE ESTADO. SECCION TERCERA, SUBSECCION C, consejero ponente: ENRIQUE GIL BOTERO Bogotá D.C., veinticinco (25) de abril de dos mil doce (2012). Radicación número: 05001-23-25-000-1994-02279 01(21861) B.

❖ Daños ocasionados por el incumplimiento de un contenido obligacional – falta de señalización.

Sobre este punto, el Consejo de Estado ha manifestado:

*"En casos en que se debate la responsabilidad del Estado como consecuencia de un daño producido por el incumplimiento del deber legal de la Administración de mantener en óptimo estado de conservación, mantenimiento, señalización y seguridad las vías públicas, el título de imputación por excelencia es el de falla del servicio. En efecto, ésta surge a partir de la comprobación de que el daño se ha producido como consecuencia de una violación - conducta activa u omisiva- del contenido obligacional, determinado en la Constitución Política y en la ley, a cargo del Estado, lo cual constituye una labor de diagnóstico, por parte del juez, de las falencias en que incurrió la Administración y que implican un consecuente juicio de reproche; por su parte, la entidad pública demandada podrá excluir su responsabilidad si prueba que su actuación no constituyó una vulneración a ese contenido obligacional que le era exigible, es decir, que acató los deberes a los que se encontraba obligada –positivos o negativos- o si demuestra que en la producción del daño medió una causa extraña como la fuerza mayor, el hecho exclusivo y determinante de la víctima o el hecho también exclusivo y determinante de un tercero. Para que surja la responsabilidad de la Administración, se requiere, entonces, la concurrencia de dos factores: i) la comprobación de la ocurrencia de un incumplimiento omisivo del contenido obligacional impuesto normativamente a la Administración, de un lado y ii) la relación causal adecuada entre dicha omisión y la producción del daño, de otro."*⁶

Desde antes había precisado que, ante la ausencia de señalización vial o la falta de mantenimiento de la vía, el título de imputación de responsabilidad extracontractual es el subjetivo de falla del servicio, entendida esta, como la violación del contenido obligacional o normativo a cargo del Estado:

"En términos generales, la falla del servicio surge a partir de la comprobación de que el daño se hubiere producido como consecuencia de una violación –conducta activa u omisiva- del contenido obligacional, determinado en la Constitución Política y en la ley, a cargo del Estado, lo cual constituye una labor de diagnóstico por parte del juez, de las falencias en las cuales incurrió la Administración y que implica un consecuente juicio de reproche" (Sentencia del 26 de mayo de 2010, Expediente 18238 C. P. Mauricio Fajardo Gómez).

Y así lo ha reiterado:

"En relación con la responsabilidad que se le imputa al INVÍAS, por haber omitido las correspondientes medidas de seguridad en el sector conocido como El Tabor, lugar en el cual ocurrió un derrumbe de grandes proporciones que cobró la vida de varias personas, habría que decir que en aquellos casos en los cuales se debate la responsabilidad del Estado como consecuencia del incumplimiento del deber legal de la Administración, de mantener en óptimo estado de conservación, mantenimiento, señalización y seguridad de las vías públicas, el título de imputación aplicable es el de falla del servicio.

*En efecto, la omisión de un deber legal que ha dado lugar a un resultado dañoso configura una falla en la prestación del servicio. Precisamente, la Sala en varias oportunidades se ha referido al régimen de falla del servicio para señalar que éste ha sido en nuestro derecho y continúa siendo el título jurídico de imputación por excelencia para desencadenar la obligación indemnizatoria a cargo del Estado. Por ello, si al Juez Administrativo le compete - por principio - una labor de control de la acción administrativa del Estado y si la falla del servicio tiene el contenido final del incumplimiento de una obligación a su cargo, no hay duda que es ella el mecanismo más idóneo para asentar la responsabilidad patrimonial de naturaleza extracontractual."*⁷

❖ Sobre la carga de la prueba.

El concepto de carga de la prueba ha sido observado por JAIRO PARRA QUIJANO bajo el principio de autorresponsabilidad que se encuentra consagrado en el artículo 167 del CGP

⁶ CONSEJO DE ESTADO- SECCION TERCERA SUBSECCION A. Consejero ponente: CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA, sentencia de veintidós (22) de octubre de dos mil quince (2015) Radicación número: 52001-23-31-000-2006-00838-01(39045) A.

⁷ CONSEJO DE ESTADO- SECCION TERCERA- SUBSECCION A. Consejera ponente: GLADYS AGUDELO ORDOÑEZ Bogotá D.C., veintiuno (21) de febrero de dos mil once (2011) Radicación número: 66001-23-31-000-1999-03680-01(17520) Demandado: NACION-MINISTERIO DE TRANSPORTE-INSTITUTO NACIONAL DE VIAS -INVÍAS-.

según el cual, incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.

Según ese principio, es a la parte quien tiene la carga de aportar al proceso las pruebas de sus alegaciones y de las normas que establecen los efectos perseguidos, y, por lo tanto, es a esa parte a quien le corresponde sufrir las consecuencias de su propia inactividad⁸.

Como ha sido manifestado por el Consejo de Estado en reiterada jurisprudencia, quien acuda a la jurisdicción contenciosa administrativa con el ánimo de ser reparado por un daño antijurídico imputable al Estado, deberá demostrar dicho daño; lo anterior por la obligación general consignada hoy en el Código General del Proceso en el artículo 167, según el cual, corresponde a las partes demostrar el supuesto fáctico de la norma que consagra el efecto jurídico que ellas persiguen, que aplicada a juicios de responsabilidad administrativa, significa que la parte accionante debe demostrar no sólo el daño, sino además que éste le es imputable al Estado.

Así por ejemplo lo ha expresado el Consejo de Estado en sentencia de catorce (14) de junio de dos mil doce (2012), MP. STELLA CONTO DIAZ DEL CASTILLO, radicación interna número: 23296, donde expresó:

"La carga de la prueba es "una noción procesal que consiste en una regla de juicio, que les indica a las partes la autorresponsabilidad que tienen para que los hechos que sirven de sustento a las normas jurídicas cuya aplicación reclaman aparezcan demostrados y que, además, le indica al juez cómo debe fallar cuando no aparezcan probados tales hechos". (...) la carga de la prueba expresa las ideas de libertad, de autorresponsabilidad, de diligencia y de cuidado sumo en la ejecución de una determinada conducta procesal a cargo de cualquiera de las partes."

Así lo ha entendido doctrinalmente HERNAN FABIO LOPEZ BLANCO⁹, quien al respecto manifiesta:

"El concepto de carga de la prueba es central para entender el porqué de ciertas decisiones judiciales, pues en aquellos eventos donde la ausencia de pruebas se presenta, no puede el juez abstenerse de decidir y es así como se impone un fallo contra de quien tenía radicada la carga de la prueba".

Por lo anterior, el deber de probar los hechos de la demanda es una labor que debe asumirse con responsabilidad por la parte interesada en el despacho de sus pretensiones, so pena que el juez, al no encontrar probados los hechos, llegue a una conclusión obligatoria: negar las pretensiones de la demanda.

TERCERA. Juicio de responsabilidad administrativa del Estado- valoración probatoria.

En el caso bajo estudio, se pretende la declaración de responsabilidad del municipio de Popayán, del Instituto Nacional de Vías y de la Agencia Nacional de Infraestructura, por causa de la muerte del señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO, en accidente de tránsito ocurrido el 14 de junio de 2014, pues a juicio del grupo demandante, éste se produjo por causa de los abultamientos existentes aproximadamente a 150 metros antes de la vía de acceso a la Universidad Antonio Nariño, en la vía identificada como carrera 9 a la altura del sector conocido como la piedra norte de la ciudad de Popayán.

De modo que, como se está cuestionando la falla del pavimento y la carencia de señalización de la vía por donde transitaba el señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO en su vehículo automotor y donde sufrió un accidente de tránsito, abordaremos el estudio de este conflicto bajo el régimen de responsabilidad subjetiva, según el cual, frente al incumplimiento del Estado de unas cargas contenidas en la Constitución y la Ley, estaríamos en presencia de una falla del servicio.

Corresponde entonces, determinar cuáles de las normas establecidas en la Constitución y en la Ley, y que crean obligaciones a cargo del Estado, fueron infringidas por las entidades accionadas, para poder realizar la atribución de responsabilidad estatal bajo este título de imputación, sin embargo, es necesario inicialmente determinar cuál es la entidad que tenía

⁸ NISIMBLAT, Nattan. Derecho Probatorio. Introducción a los medios de prueba en el Código General del Proceso. Ed. Doctrina y Ley LTDA. 2013.

⁹ LOPEZ BLANCO, Hernán. Instituciones de derecho procesal civil colombiano. Tomo III Pruebas. Dupre Editores LTDA. 2011.

a cargo del control, mantenimiento y señalización de la vía en la cual se aduce ocurrió el accidente de tránsito que finalmente derivó en el fallecimiento del señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO.

Así, de las pruebas allegadas al proceso se tiene acreditado que la vía en la cual ocurrió el siniestro que ocasionó la posterior muerte del señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO, esto es, la carrera 9 a la altura de la intersección del sector conocido como piedra norte, sentido norte – sur de la ciudad de Popayán, es una vía Panamericana de orden nacional, pero que, por encontrarse dentro del perímetro urbano del municipio de Popayán, que a su vez es ciudad capital, se encuentra a cargo de este ente territorial de conformidad con lo dispuesto por el artículo 74¹⁰ del Decreto 77 de 1987 por el cual se expide el Estatuto de Descentralización en beneficio de los municipios, en armonía con el numeral 4.1¹¹ del artículo 76¹², de la Ley 715 de 2001¹³.

Asimismo, como se ilustró al relacionar las pruebas obrantes en el expediente, el Decreto 1735 de 2001 que fijó la red nacional a cargo del INVIAS no incluyó el sector urbano de la vía Panamericana que atraviesa la ciudad de Popayán. Por tanto, el control, mantenimiento, conservación y señalización del tramo de la vía en la que se accidentó el señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO es de competencia del municipio de Popayán y frente a esta entidad territorial se hará el análisis de responsabilidad, por contera, se declarará la falta de legitimación en la causa por pasiva respecto de las demás entidades demandadas.

En el caso bajo estudio, los demandantes estimaron que el accidente en el que se vio involucrado el señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO el 15 de enero de 2014 se produjo a causa del mal estado de la estructura vial, debido al corrugado asfáltico y a la ausencia total de señalización vertical y horizontal en el sector donde se presentó el hecho, por lo que, de conformidad con el marco jurídico expuesto y de cara a las pruebas recaudadas en el proceso, procederemos a determinar la eventual falla del servicio por la violación de un contenido obligacional a cargo del municipio de Popayán, partiendo de las circunstancias de tiempo, modo y lugar acreditadas.

En ese orden de ideas, se tiene que, la parte demandante pretende atribuirle responsabilidad al municipio de Popayán por la presunta falla en que incurrió al no desplegar acciones de conservación y/o mantenimiento de la vía ubicada en la carrera 9 a la altura del sector conocido como la piedra norte de esta ciudad, sentido norte – sur, y por no señalar debidamente esa zona, lo que, en el sentir de la parte actora, dio lugar a la ocurrencia del accidente y posterior deceso del señor NABEL EMILIO ORTIZ COBO.

Valga señalar que ante la falta de croquis de accidente y/o informe de la autoridad de tránsito, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que se presentó el accidente serán analizadas desde el testimonio rendido por el señor Diego Sarria, de quien se dice, estuvo presente en el lugar de los hechos al momento del suceso, así como las pruebas recaudadas en el proceso penal y administrativo, y el dictamen pericial y su contradicción.

Ahora, de acuerdo con los contratos celebrados por la Secretaría de Infraestructura del ente territorial, referentes a la ejecución de intervenciones de la vía Panamericana en el área urbana de este municipio, se tiene que en ninguno de ellos se incluyó la conservación, mantenimiento o reparcho sobre el pavimento de la mencionada vía en la carrera 9 con intersección de la piedra norte de Popayán, sentido vial norte – sur, es decir, que la misma no fue intervenida, toda vez, que, se ejecutaron obras sobre otras vías que se encontraban

¹⁰ Artículo 74. El Fondo Vial Nacional no podrá construir o conservar vías dentro del perímetro urbano de los municipios que sean capitales de departamento ni en el Distrito Especial de Bogotá. Los contratos que en la actualidad se encuentren perfeccionados se ejecutarán hasta su terminación, pero la conservación y mantenimiento de tales obras estará a cargo de la respectiva entidad territorial. (Este artículo se encuentra vigente, no ha sido derogado, reglamentado no modificado de manera posterior a su divulgación).

¹¹ 76.4. En materia de transporte.

76.4.1. Construir y conservar la infraestructura municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas, veredales y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias, fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, en la medida que sean de su propiedad o cuando éstos le sean transferidos directa o indirectamente.

Las vías urbanas que forman parte de las carreteras nacionales seguirán a cargo de la Nación.

¹² Declarado parcialmente inexecutable, por la sala plena de la Corte Constitucional, únicamente en su numeral 16, mediante sentencia C-617 de 2002, con ponencia de los Magistrados ALFREDO BELTRÁN SIERRA y JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO.

¹³ Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros.

en estado crítico, no obstante, según oficio nro. 20181500261661 del 25 de junio de 2018, la Secretaría de Tránsito municipal de Popayán señaló que en el año 2014 se ejecutaron entre otras obras, en el sector piedra norte, sentido Norte – Sur, antes y después de la intersección, demarcación longitudinal, lo que en efecto se corrobora con el registro fotográfico de mayo de 2014 adjunto al oficio, en el que no se menciona nada respecto al estado estructural de la vía.

Del expediente penal nro. 190016000602201400671 adelantado en carácter averiguatorio por el delito de homicidio culposo, el Despacho encuentra que la esposa del señor Nabel Emilio Ortiz Cobo, en la declaración rendida al personal policial, para generar el reporte o informe de inicio de la investigación, manifestó que el accidente se produjo en una motocicleta Honda Biz, aseguró que su esposo no tomaba bebidas alcohólicas y que, al hablar con él cuando estaba internado en la clínica La Estancia, le manifestó que había perdido el control, que se le había ido la llanta a la cuneta, también relató que la motocicleta en cuestión fue recogida del lugar de los hechos por su hijo y que al momento de la entrevista la misma se encontraba siendo reparada en la ciudad de Cali en el taller, y que los daños no fueron gran cosa, recordemos:

"(...) Pregunta: habló con su esposo cuando entró como lesionado a la clínica La estancia?. respuesta: sí, él me dijo que había perdido el control, que se le había ido la llanta a la cuneta. (...) Pregunta: sabe dónde se encuentra la motocicleta en este momento?. Respuesta: se encuentra en el taller en la Ciudad de Cali, además los daños no fueron gran cosa, y ya se los arreglaron (...)". [Así fue escrito].

También se evidencia en el referido informe, que, durante las actividades de individualización del accidentado, el señor Nabel Emilio Ortiz Cobo, en la página del RUNT, registra la licencia de conducción número 10328948 de categoría A2 para la conducción de vehículos motocicletas y moto triciclos con cilindrada mayor a 125 c.c. expedida el 13 de diciembre de 2012 por la Secretaría de Tránsito y Transporte de El Tambo, la cual se encontraba suspendida para el día del accidente (entre el 8 de febrero de 2013 y el 8 de febrero de 2014), por conducir en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, según multa por infracción de tránsito registrada en el sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito – SIMIT, sistema en el que también se registró otra infracción por conducir sin portar el seguro obligatorio de accidentes de tránsito – SOAT, por lo que se concluye en dicho informe que el Señor Nabel Emilio Ortiz Cobo no tenía un buen comportamiento como conductor.

Igualmente, se anotó en el mentado informe que, ante la ausencia de testigos presenciales de los hechos, resulta trascendental la entrevista que fue realizada a la esposa del occiso, quién alcanzó a hallarlo con vida en la clínica y de viva voz de su esposo, supo que el accidente se produjo por culpa de la propia víctima, quién le confesó que perdió el control de la motocicleta y sufrió el accidente, y que, al no haber intervención de otra persona o vehículo, no existen circunstancias fácticas que permitan caracterizar la investigación como delito, y en consecuencia, se ordena su archivo por atipicidad de la conducta.

Del dictamen pericial realizado por 3 ingenieros civiles en septiembre del año 2019, sobre el estado actual de la vía localizada en la carrera 9, desde El Tablazo hasta la intersección del sector conocido como la piedra norte de la ciudad de Popayán, sentido vial norte – sur, se tiene que para esa fecha, sobre el carril izquierdo, entre las abscisas 200 a 248.50 se observan fisuras, hundimientos y abultamientos, mientras que sobre el carril derecho no se presentan daños significativos y se considera en buen estado, también se observa en el registro fotográfico aportado que la zona cuenta con señalización de límite de velocidad con un máximo permitido de 40 km por hora, otras preventivas de cruce, reglamentarias de pare e informativas; no obstante, y, teniendo en cuenta que el informe relata el estado de la vía para la fecha indicada (septiembre de 2019), y que el accidente ocurrió 5 años antes, el Despacho valorará las argumentaciones emitidas durante el contradictorio del peritaje.

En suma, como aspectos centrales, observamos lo siguiente:

- No es posible establecer si para la fecha de los hechos existía o no algún tipo de señalización, tampoco si el estado de la vía en el sector donde ocurrió el accidente, era el mismo en el año 2014 que en el año 2019.
- Que un accidente no solo se compone del estado de la vía, porque hay aspectos como la velocidad, el estado climático que influye sobre la superficie de rodadura y la misma

superficie de rodadura, por lo que no se puede decir que el mal estado de la vía sea la única causa que genere un accidente, sino que hay varias causas que pueden influir.

- Que por las características que presentaba la vía en el sector mencionado para el año 2019, se debería exigir una velocidad límite menor que la existente, que reglamenta 40 km/h, y que, debido a que los hundimientos o abultamientos no se han establecido técnicamente como un elemento de disminución de velocidad, no es posible determinar a qué velocidad se puede transitar por ese tipo de vía.
- Que no es posible establecer hace cuánto tiempo no se le ha hecho mantenimiento a la vía.
- Que una persona que transite frecuentemente la carrera 9 sentido norte – sur, por el sector conocido como la piedra norte de Popayán, puede advertir o notar los abultamientos o resaltos a una distancia prudencial.
- Que cuando hay presencia de este tipo de daño en la vía, normalmente en ninguna carretera hay una señal que advierta este problema, porque son daños normales que se pueden presentar en un pavimento y como son unos daños puntuales dado a las condiciones particulares del tramo, no se coloca una señal.
- Que si los conductores respetan las normas de tránsito, se reduce el riesgo de accidentalidad.
- Que el daño de corrugación del pavimento obedece a la inestabilidad de la mezcla.
- Que una vez aplicada la mezcla, los abultamientos se presentan rápidamente, en cuestión de pocos meses.
- Que una vez detectadas estas fallas, se deben solucionar inmediatamente para garantizar la seguridad del usuario.

De otra parte, del testimonio rendido por el señor Diego Sarria, de quien se afirma haber estado presente en el momento de ocurrencia del accidente, se advierten varias inconsistencias. La primera de ellas, tiene que ver con la afirmación que hace sobre el vehículo automotor en el que ocurrió el accidente, cuando afirma que se trataba de un cuatrimoto, cuando en realidad, según el testimonio de la señora Yadi Andrea Rivera, el vehículo era una motocicleta Honda Biz de 100 cc, cuyas fotografías aportó al proceso penal, y que corresponden a las siguientes imágenes:





De esta manera, se tiene que el testimonio coincide con lo manifestado en los hechos de la demanda¹⁴, pero no con la realidad, si se tiene en cuenta que entre la motocicleta que se ve en las imágenes y un cuatrimoto¹⁵, hay notables diferencias, por lo que concluye este Despacho que el dicho del testigo no resulta confiable.

Téngase presente que el señor Diego Sarria también señaló que fue conductor del ejército por muchos años y que después fue conductor para una empresa de transportes, sin embargo, cuando la apoderada de Mapfre le pidió un cálculo aproximado de su propia velocidad en bicicleta o la que llevaba el señor Nabel, se limitó a decir que este iba a una velocidad moderada, afirmación que se presta a la subjetividad de cada individuo.

Así mismo afirmó que conocía al señor Nabel hace aproximadamente 15 años, y que éste transitaba frecuentemente por el sector donde ocurrió el accidente, ya que, esa era su ruta para ir de su casa a la galería La 13 donde se ubicaba una Fama de su propiedad, afirmación que coincide con la de otros testigos que señalaron el lugar de residencia (Plazuelas de la Hacienda) y de trabajo del accidentado (galería de La 13).

También, manifestó el testigo que el día del accidente, él se encontraba a 30 o 40 metros de distancia del señor Nabel Emilio, distancia que no permite identificar con exactitud las circunstancias de modo, toda vez que se pierden de vista otros detalles que según el dicho de los peritos, también pueden tener incidencia en la causa del accidente, por lo que la afirmación del testigo se convierte en una mera conjetura según sus propias vivencias, cuya causa más visible –si los hechos se presentaron como se dice– para el señor Diego Sarria, fue el estado de la vía.

Aunado a lo expuesto, llama la atención del Despacho la manifestación que el señor Nabel Emilio Ortíz en vida y encontrándose en la clínica le hace a su esposa –según su propia declaración–, cuando refiere que perdió el control de la motocicleta, que se le fue la llanta a una cuneta, por cuanto lo que se entiende de esta expresión, es que la causa de su volcamiento la produjo la caída de una de las llantas de la motocicleta a la cuneta, señalamiento que esta autoridad judicial no puede pasar por alto, pues la cuneta está al margen derecho de la vía en sentido norte – sur y las irregularidades del pavimento según el dictamen pericial se halla sobre el margen izquierdo de dicha vía, amén de la anotación realizada por la Policía Judicial respecto a que el señor Nabel Emilio Ortíz Cobo no tenía un buen comportamiento como conductor, y que para el día del accidente, 15 de enero de

¹⁴ “El día 15 de enero del año 2014 a las 6:15 a.m. en la vía pública (vía Panamericana), en el sector conocido como la “Piedra Norte”, perímetro urbano de la ciudad de Popayán, carrera 9 sentido vial norte – sur, aproximadamente a 150 metros antes de llegar al desvío que conduce a la Universidad Antonio Nariño y el barrio Balcón del Norte, el señor NABEL EMILIO ORTÍZ COBO se desplazaba en un vehículo tipo motocicleta (de las llamadas cuatrimoto) ...”

¹⁵ La Ley 769 de 2002, artículo 2, define Cuatrimoto, como: Vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, para transporte de personas o mercancías con capacidad de carga de hasta setecientos setenta (770) kilogramos.

2014, su licencia de conducción se encontraba suspendida por conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, conducta que denota negligencia, imprudencia e impericia en la conducta de conducción del fallecido, es decir, que, al estar suspendida su licencia para esa fecha, no contaba con autorización o facultad legal para conducir vehículos.

Recordemos que la Ley 769 de 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*, ha previsto la clasificación de las vías. Aquí algunas definiciones:

"Artículo 2º. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: (...)

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

Cruce e intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.

Cuatrimoto: Vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, para transporte de personas o mercancías con capacidad de carga de hasta setecientos setenta (770) kilogramos.

Cuneta: Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.

Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Licencia de tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público."

Por su parte, el artículo 144 establece que el agente de tránsito que conozca del hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, el cual debe contener, por lo menos lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho, clase de vehículo, número de placa, nombre del conductor, documento de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, nombre del propietario o tenedor del vehículo, nombres de los testigos, estado de seguridad, en general, del vehículo, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas, estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, entre otros, la cual constará en el croquis levantado, documento que este Despacho echa de menos, pues no se realizó, a pesar que los parientes del accidentado llegaron al sitio de los hechos se limitaron a retirar la motocicleta sin presencia de la autoridad de tránsito.

Y es que, del material probatorio obrante en el proceso, se encuentra acreditado que el señor NABEL EMILIO ORTÍZ COBO no era el propietario del vehículo automotor en el que se transportaba el día del accidente; que de conformidad con la reglamentación vigente debía contar con licencia de conducción mínimo de categoría A2, que, a pesar de tenerla, para el día de los hechos se encontraba suspendida, por lo que recaía sobre él una prohibición de ejercer la conducción de este tipo de automotores, mandato que inobservó.

Debe tenerse en cuenta, también, que el Código Nacional de Tránsito en su artículo 94 establece unas normas generales para motocicletas, entre las que se encuentra la siguiente:

"Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo." (Resalta el Despacho).

Bajo las anteriores precisiones, tenemos que decir que si bien se encuentra acreditado el daño sufrido por la parte actora consecuencia de la muerte del señor NABEL EMILIO ORTÍZ

COBO, con génesis en el accidente de tránsito del 15 de enero de 2014, del recaudo probatorio no resulta posible establecer las circunstancias modo en que se desarrolló el mismo, pues, según el mapa dibujado a mano alzada por el único testigo que presenció el accidente, la motocicleta colisionó contra el muro de piedras, sin embargo, el señor Diego Sarria aseguró que el impacto fue contra el barranco terminando el muro, incurriendo así en una imprecisión. Comparemos:



Luego entonces, la precisión visual fue afectada por la distancia a la que se encontraba el testigo respecto del señor Nabel. Además, según la declaración dada por la señora Yadi a la Policía Judicial, la motocicleta no sufrió mayores daños, sin embargo, desde el punto de referencia marcado por el señor Sarria, hasta el punto de impacto terminando el muro, existe una distancia considerable, que probablemente hubiese generado un mayor daño en el vehículo automotor.

Encuentra el Despacho que la parte demandante estando en la posibilidad de hacerlo, hubiese aportado o solicitado como prueba el soporte documental estadístico del nivel o grado de accidentalidad en ese sector, para tener inferencia razonable sobre las probabilidades de que la causa eficiente del daño, hubiese sido el estado de la vía.

Ahora, el señor Nabel Emilio desacató las normas de tránsito establecidas para la fecha del accidente, como circular por el carril derecho, pues según lo narrado en la demanda y por el testigo presencial, descendía por la carrera 9 sobre el carril izquierdo. Tampoco respetó la imposición de suspensión de su licencia de conducción, omisiones con las cuales puso en riesgo su vida.

En conclusión, no es posible dilucidar una eventual falla por ausencia de señalización o falta de conservación o mantenimiento de la vía, comoquiera que le correspondía a la parte actora demostrar los supuestos de hecho en los que se presentó el accidente de tránsito, situación que al no demostrarse genera que se nieguen las pretensiones de la demanda por incumplimiento de la carga de la prueba del hecho, alegada por Mapfre, por cuanto, en efecto, la parte actora, teniendo el deber de hacerlo, no acreditó las circunstancias de modo en que ocurrió el accidente.

3.- COSTAS.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 188 de la Ley 1437 de 2011, salvo en los procesos en que se ventile un interés público, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las normas del Código General del Proceso.

Además, en los términos del artículo 47 de la Ley 2080 de 2021, que adicionó esta disposición normativa, la condena en costas se dispondrá cuando se establezca que se presentó la demanda con manifiesta carencia de fundamento legal, lo cual no ha ocurrido en el presente caso, por lo que no habrá lugar a condenar en costas a la parte vencida en el presente proceso.

4.- DECISIÓN.

Por lo expuesto el JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE POPAYÁN, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley:

Sentencia REDI núm. 222 de 14 de diciembre de 2021
Expediente: 19-001-33-33-008-2015-00395-00
Actor: YADI ANDREA RIVERA MARTINEZ Y OTROS
Demandado: MUNICIPIO DE POPAYAN Y OTROS
Medio de control: REPARACIÓN DIRECTA

RESUELVE

PRIMERO. Declarar probadas las excepciones de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por el Instituto Nacional de Vías –INVIAS-, la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI-, y MAPFRE Seguros Generales de Colombia S.A., y la de incumplimiento de la carga de la prueba del hecho alegada por la llamada en garantía, por lo expuesto en precedencia.

SEGUNDO. Declarar no probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva formulada por el municipio de Popayán, según lo expuesto.

TERCERO. Negar las pretensiones de la demanda, por las razones anotadas.

CUARTO. Sin condena en costas, según lo expuesto.

QUINTO. Notificar esta providencia tal y como lo dispone el artículo 203 de la Ley 1437 de 2011, en concordancia con lo señalado en el artículo 52 de la Ley 2080 de 2021, a los correos electrónicos de los sujetos procesales: carmonabogados@hotmail.com, njudiciales@invias.gov.co, hgalvis@invias.gov.co, uzonjudicial@ani.gov.co, notificacionesjudiciales@popayan.gov.co, mapfre@mapfre.com.co, mapaz@procuraduria.gov.co

SEXTO. Archívese el expediente una vez cobre firmeza esta providencia. Por secretaría líquidense los gastos del proceso

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

La Jueza



ZULDERY RIVERA ANGULO

Firmado Por:

Zuldery Rivera Angulo
Juez Circuito
Juzgado Administrativo
008
Popayan - Cauca

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: **6e3bd1ac0398e098f1ce33af630dd4c6b51e7520b050f9603dd9d24a4129b734**

Documento generado en 14/12/2021 04:40:04 PM

Valide este documento electrónico en la siguiente URL: <https://procesojudicial.ramajudicial.gov.co/FirmaElectronica>