



REPÚBLICA DE COLOMBIA
JUZGADO TREINTA Y DOS ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ
-SECCIÓN TERCERA-

Bogotá, D. C., treinta (30) de abril de dos mil veintiuno (2021)

Expediente: 110013336032-2013-00489-00
Demandante: LUIS FERNANDO DÍAZ VÁSQUEZ
Demandadas: LA NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE,
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS y
DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA
Medio de control: REPARACIÓN DIRECTA

SENTENCIA N° 76

Cumplidas las etapas del proceso y los presupuestos procesales del medio de control de reparación directa sin que se observe la existencia de nulidades procesales, el Juzgado procede a dictar la sentencia de primera instancia que en derecho corresponde.

I. ANTECEDENTES

1. HECHOS

Se resumen de la siguiente manera, según la versión que presenta la parte actora:

Luis Fernando Díaz Vásquez es propietario de la buseta de servicio público de placas SYT-776, afiliada a la Flota Valle de Tenza, desde noviembre de 2005, por compra realizada a Alfonso Herrera Muñoz el 20 de febrero de 2010.

El 19 de febrero de 2011 a la 1:30 p.m., salió del Terminal de Transportes de Bogotá con destino al municipio de Gachetá, Cundinamarca, con un pasajero y luego recogió a otros en el transcurso de la ruta.

En la vía Guasca–Gachetá en el kilómetro 66+800, permanentemente pasan volquetas de gran tonelaje llevando material para Acerías Paz del Río S.A., desde el municipio de Ubalá hasta el municipio de Briceño, ocasionando un mayor y rápido deterioro de la vía, la cual no está construida para ese tipo de transporte. Además, era carente de señalización preventiva.

El Estado Colombiano no mantiene la vía en condiciones carreteables y Acerías Paz del Río para la misma época, tampoco efectuó mantenimiento alguno a la carretera a pesar de ser usuaria de esta.

El tránsito de volquetas de alto tonelaje que sacan material desgastó la vía que ha debido minimizar Acerías Paz del Rio, pues esa carretera no fue construida para ese tipo de transporte pesado de tan alto tonelaje.

Esa vía normalmente esta nublada y al descender y enfrentar tan deteriorada carretera, la buseta perdió los frenos al caer en un hueco que no tenía señalización ni iluminación que lo identificara.

Luis Fernando Díaz "encunetó" el automotor al cogerle velocidad y a la vez se encontró con una piedra que sobresalía rompiendo el automotor y ocasionando la muerte a varios pasajeros.

En el informe técnico y en el documento de reconstrucción del accidente se visualizan la profundidad del hueco y el cubrimiento de la totalidad de la vía.

Ese hueco se encontraba ahí por trabajos de reparación que el Estado a través del Ministerio de Transporte, el Invias y la empresa Acerías Paz del Rio S.A. estaban realizando de una forma totalmente anti-técnica, pues la reparación a la calzada de la carretera se realizó de lado a lado sin dejar paso por alguna de las calzadas, presentándose una falla contundente.

La buseta tenía su revisión vigente y con muy buen mantenimiento.

2. PRETENSIONES

En la demanda se formularon las siguientes:

PRIMERA: Se declare que LA NACION-MINISTERIO DEL TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAS, son administrativamente responsables de los daños Materiales y perjuicios Morales ocasionados al señor LUIS FERNANDO DIAZ VASQUEZ, generados por el accidente sucedido el día 19 de febrero de 2011, tal como se indicará en los hechos.

SEGUNDA: Así mismo, SE DECLARE QUE ACERIAS PAZ DEL RIO S.A. es responsable de los daños Materiales y perjuicios Morales ocasionados al señor LUIS FERNANDO DIAZ VASQUEZ, generados por el accidente sucedido El día 19 de Febrero de 2011, tal como se indicará en los hechos.

TERCERO: Como consecuencia de lo anterior, se condene a LA NACION-MINISTERIO DEL TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAS y ACERIAS PAZ DEL RIO S.A., a pagar al demandante a título (sic) de indemnización o reparación del daño, las sumas a indicar por los conceptos siguientes:

A.- POR CONCEPTO DE DAÑOS MORALES

Bajo juramento según lo indicado por mi mandante, LUIS FERNANDO DIAZ VASQUEZ, la suma de CIENTO SALARIOS MINIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTES (100), a la fecha de la ejecutoria de la sentencia, sin perjuicio del mayor valor que resulte de la aplicación de las reglas de equidad, señalados por la ley o la jurisprudencia para la época de la sentencia y de acuerdo con la siguiente valoración para cada uno de los daños y perjuicios:

DAÑO EMERGENTE

1.- Valor de la retoma en cuanto al vehículo, valor no cancelado por la aseguradora, y asciende a la suma de TREINTA Y NUEVE MILLONES OCHO MIL PESOS M/C (\$39.008.000)

2.- La suma de DIECIOCHO MILLONES DOSCIENTOS NOVENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS PESOS (\$18.292.800) por concepto de Salarios, como conductor de la buseta, dejados de percibir desde el momento del accidente hasta hoy, con base en un salario mensual de Quinientos Quince Mil Pesos (\$515.000) y por un lapso de 24 meses contados desde la fecha del accidente hasta el día de hoy, y así sucesivamente hasta cuando se dicte el fallo.

LUCRO CESANTE

El lucro cesante y gastos ocasionados como consecuencia del accidente, así:

a.- PERJUICIOS MATERIALES:

a.1.-La Suma de CINCUENTA MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS VEINTE PESOS (\$50.464.320) equivalente a la sumatoria de DOS MILLONES CIENTO DOS MIL SEISCIENTOS OCHENTA PESOS (\$2.102.680) producido mensual promedio de la buseta, (ingresos dejados de percibir desde la fecha del accidente hasta el día de hoy.) y así sucesivamente hasta el día del fallo.

a.2.-La suma de TRES MILLONES SEISCIENTOS SETENTA MIL PESOS (\$3.670.000), así: Seiscientos mil pesos (\$600.000) transporte de la buseta desde el lugar del siniestro el día 19 de febrero de 2011 a los patios. Y Tres millones setenta mil pesos \$3.070.000) por concepto de permanencia del vehículo en las instalaciones de tránsito y hasta la entrega de la buseta el día 28 de junio de 2011".

3. TRÁMITE PROCESAL

La demanda fue radicada el 26 de abril de 2013 ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca (fl. 12 c1), el cual mediante providencia del 14 de mayo de 2013 declaró la falta de competencia y ordenó remitirlo a los Juzgados Administrativos de Bogotá (fls. 14 a 17), donde por acta de reparto del 12 de junio de 2013 le correspondió su conocimiento a este Despacho (fl.19 c1).

Fue admitida mediante auto del 19 de junio de 2013 contra la Nación – Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías – Invias y Acerías Paz del Río (fl.21) y notificada al Ministerio Público, a la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado y al extremo demandado tal como obra a folios 22 al 33, quienes presentaron las respectivas contestaciones dentro del término legal, así: Ministerio de Transporte el 11 de septiembre de 2013 (fls. 34 a 43 c1), el Instituto Nacional de Vías el 20 de septiembre de 2013 (fls. 81 a 86 c1) y Acerías Paz del Río el 24 de septiembre de 2013 (fls. 151 a 170 c1).

La audiencia inicial de que trata el artículo 180 de la Ley 1437 de 2011 se instaló el 6 de octubre de 2015, en la que se ordenó vincular como demandados al Departamento de Cundinamarca y al Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU (fls. 268-269 c1), las cuales allegaron contestación oportunamente, así: El Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca el 13 de diciembre de

2016 (fls. 298 a 320 c2) y el Departamento de Cundinamarca el 14 de diciembre de 2016 (fls. 401 a 409 c2).

El 1º de febrero de 2018 se continuó con la audiencia inicial en la que el despacho negó la excepción de falta de legitimación por pasiva invocada por todas las demandadas y se negaron las excepciones previas de indebida integración del litisconsorcio necesario por activa, falta de legitimación en la causa por activa, falta de agotamiento del requisito de procedibilidad y caducidad alegadas por el ICCU (fls. 424 a 427 c1).

Contra las anteriores decisiones se interpusieron recursos de apelación los cuales fueron desatados por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca con providencia del 19 de abril de 2018, en el sentido de revocar la decisión de negar la falta de legitimación por pasiva de Acerías Paz del Río y tener por vinculada al ICCU (fls. 440 a 442 c2), lo que implicó que estas ya no formaran parte del extremo pasivo.

Se continuó con el trámite de la audiencia inicial el 30 de octubre de 2018 en la que se decretaron las pruebas que se harían valer en el presente proceso (fls. 475 a 479 c2).

La audiencia de pruebas se llevó a cabo el 26 de marzo de 2019 (fl. 547 c1), en la cual se dio por concluida la etapa aprobatoria y se corrió traslado a las partes por el término de 10 días para que presentaran por escrito los alegatos de conclusión, facultad que ejercieron las demandadas, en tiempo, así; el Invias el 2 de abril de 2019 (fls. 560 a 561 c2), el Ministerio de Transporte el 8 de abril de 2019 (fls. 562 a 571 c2) y el Departamento de Cundinamarca el 9 de abril de 2019 (fls. 572 a 576 c2). La parte actora guardó silencio y el Ministerio Público no allegó concepto.

II. PLANTEAMIENTOS JURÍDICOS DE LAS PARTES

➤ PARTE DEMANDANTE

La parte actora indicó que la responsabilidad patrimonial del Estado se fundamenta en el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia, y en los artículos 77 y 86 del Código Contencioso Administrativo y 1614 del Código Civil.

Hizo referencia a las sentencias del 25 de octubre de 2001, 1º de abril de 1993 y del 4 de octubre de 2007 del Consejo de Estado, para señalar que pueden coexistir la acción de reparación directa contra la entidad pública y la acción civil en contra de personas naturales que de manera directa participaron en la comisión del hecho dañoso.

Consideró que es viable acudir a la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo para reclamar la indemnización de perjuicios, aun cuando se haya intentado acción penal o civil y que en todo caso cuando se

demanda a una entidad pública y a un particular, por fuero de atracción le corresponde su conocimiento a esta jurisdicción.

La parte demandante no presentó alegatos de conclusión.

➤ **PARTE DEMANDADA: NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE**

Su apoderado judicial se opuso a las pretensiones de la demanda argumentando que carecen de fundamentos de hecho, de derecho y probatorio, por lo que solicitó que fueran negadas.

Señaló que esa entidad no tiene ningún tipo de responsabilidad con el accidente relacionado en los hechos de la demanda, pues esa vía estaba a cargo del Invias o del Departamento de Cundinamarca.

Reprochó que en la demanda ni siquiera se mencione cuál fue la falla del servicio, el daño o el nexo de causalidad propio de este tipo de acciones, lo cual conlleva inexorablemente a que las pretensiones no gocen de respaldo jurídico que permita inferir al juez algún tipo de responsabilidad.

Explicó que el Ministerio de Transporte es el órgano de la Nación elaborador de políticas, planificador mas no ejecutor, y dentro de sus funciones no se encuentra la construcción, conservación, mantenimiento o pavimentación de las carreteras nacionales y mucho menos la señalización de estas. Para el efecto citó los Decretos 2171 de 1992, 101 de 2000, 2053 de 2003, 087 de 2011, 2056 de 2003.

Conforme a lo anterior, solicitó que se declare la falta de legitimación en la causa por pasiva del Ministerio de Transporte, el cobro de lo no debido y cualquiera otra genérica que resulte probada.

En los alegatos de conclusión adujo que las pruebas obrantes en el expediente demostraban que la vía era de segundo orden o departamental, a cargo del ICCU por tratarse de una vía concesionada por el Departamento de Cundinamarca.

Señaló que no se existe informe de tránsito expedido por autoridad de tránsito competente para determinar probatoriamente la causa real del accidente.

Reiteró los argumentos de la contestación de la demanda y las excepciones planteadas e insistió en la ausencia de argumentación para acreditar el nexo causal entre el hecho, el daño y la falla en el servicio endilgada a la entidad demandada, lo que a su juicio conlleva al fracaso de las pretensiones.

Arguyó incoherencias en cuanto a la demanda y las circunstancias de tiempo, modo y lugar de los hechos expuestos en el interrogatorio de parte practicado al demandante, del que, además, se puede inferir una falta de cuidado por parte del conductor accidentando en la actividad

de riesgo que desarrollaba a sabiendas de la condición de la vía y el estado del clima y sus años de experiencia.

➤ **DEMANDADA: INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS –INVÍAS-**

Su vocero judicial se opuso a las pretensiones de la demanda argumentando que la vía que de Guasca conduce a Gachetá, lugar donde al parecer se produjo el accidente, no se encuentra a cargo del INVÍAS por ser una vía secundaria y se localiza a cargo del Departamento de Cundinamarca, con fundamento en el Decreto 171 de 2003.

Precisó que de conformidad con el Decreto 2171 de 1992 el invias tiene a cargo la red nacional de carreteras de primer y tercer orden y de acuerdo con el artículo 53 le corresponde ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación. Conforme a lo anterior planteó la falta de legitimación por pasiva.

Adujo que para la fecha de los hechos el Invias no se encontraba adelantando ninguna obra en esa carretera, ni se estaba frente a algún convenio interadministrativo con la Gobernación de Cundinamarca.

Consideró que no se dan los presupuestos fácticos frente a la responsabilidad que se reclama, lo cual impide la imputación del daño antijurídico.

Expuso que la actividad de vehículos automotores es una actividad altamente peligrosa la cual si no se realiza con prudencia puede llevar a situaciones lamentables como ocurrió en el caso que nos ocupa, en el que se puede inferir la existencia de una causa mayor o caso fortuito dado que en el informe de reconstrucción de accidentes se dice que el vehículo sufrió un desperfecto en el sistema de frenos y una pérdida del control del vehículo por parte del conductor, quien para detener la marcha lo colisionó contra la montaña donde había una roca, generando que la buseta se volteara y se destruyera con el resultado fatal del víctimas. Lo anterior sumado a las condiciones climáticas (lluvia) y poca visibilidad.

En los alegatos de conclusión reiteró los argumentos expuestos en la contestación de la demanda.

➤ **DEMANDADA: DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA**

Además de oponerse a la prosperidad de las pretensiones, el apoderado judicial de esa entidad indicó que no es la llamada a responder por los perjuicios irrogados, en virtud de que no ha incurrido en falla alguna del servicio a su cargo.

Señaló que el Departamento de Cundinamarca no puede impedir el paso de las volquetas que llevan material para Acerías Paz del Río S.A., pues las vías son públicas y por ellas pueden transitar todas las personas y vehículos automotores.

Explicó que la vía se encuentra en la red vial del Departamento de Cundinamarca la cual, si bien no se encuentra concesionada, el mantenimiento le corresponde al Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca tal y como se establece en el oficio 2553 del 17 de octubre de 2016 suscrito por el Ingeniero Wilson García Fajardo, Subgerente de Concesiones del ICCU, establecimiento público del sector descentralizado del orden departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera y patrimonio independiente, y es la encargada de ejecutar proyectos de infraestructura física y acciones de mantenimiento y mejoramiento para que los habitantes de Cundinamarca se movilicen de manera adecuada.

Agregó que no es de su competencia el sostenimiento y señalización de la vía ni la vigilancia y control sobre el vehículo accidentado, por lo que el daño no puede ser imputado a esa entidad. Adujo que tampoco existe relación de causalidad ni falla en la prestación del servicio. Conforme a lo anterior planteó la falta de legitimación por pasiva.

Aseveró que el accidente devino de la culpa exclusiva de la víctima, pues el conductor, aquí demandante, afirmó ser experto en el manejo de vehículos por la zona donde ocurrió el accidente, conocía que la vía por la que transitaba constantemente está cubierta de niebla y que estaba deteriorada y no tuvo la precaución necesaria. Por ello, aduce que fue la víctima quien puso en peligro su vida y la de los pasajeros, máxime cuando acepta que el vehículo se quedó sin frenos, hecho que es totalmente ajeno al Departamento de Cundinamarca.

Agregó que las condiciones climáticas que al parecer había al momento del accidente en un fenómeno natural de imposible predicción y que escapa de la órbita de la demandada, y que es por ello que el sitio donde ocurrió el accidente está referenciado como de alta peligrosidad. Por lo expuesto, adujo la inexistencia de nexo causal por fuerza mayor y caso fortuito.

En los alegatos de conclusión reiteró los argumentos esbozados en la contestación de la demanda.

III. PRUEBAS

Conforman el acervo probatorio las siguientes pruebas:

- Declaración extraproceso rendida por Ramón Alberto Lozada de la Cruz, médico, ante la Notaría 75 de Bogotá, el 5 de marzo de 2012 (fl. 1 c3).
- Constancia de producido mensual del vehículo de placas SYT-776 (fl.2 c3).
- Constancias de pago de grúa de fecha 28 de junio de 2011 (fls. 3-4 c3).

-
- Constancia laboral emitida por la Flota Valle de Tenza a nombre de Luis Fernando Díaz Vásquez, de fecha 23 de agosto de 2010 (fl. 5 c3).
 - Copia de la revisión técnico-mecánica y de gases del vehículo STY-776 de fecha 8 de febrero de 2011 y 11 de diciembre de 2010 (fls. 6-7 c3).
 - Informe técnico de reconstrucción de accidentes de tránsito impreso, sin firma, y aportado en medio magnético en 4 cds (fls. 8 a 73 y 89 a 92 c3).
 - Contrato de compraventa del vehículo de placas SYT-776, firmado el 20 de febrero de 2010 (fls. 74-75 c3).
 - Periódico Expresión del Guavio de abril de 2011 (fl. 76 c3).
 - Constancia de agotamiento del requisito de procedibilidad (fls. 77 a 79 c3).
 - Oficio del 11 de mayo de 2011, suscrito por el Juez Promiscuo municipal de Junín con Función de Control de Garantías y dirigido a Autogruas – Parqueadero patios Sesquilé (fl. 80 c3).
 - Certificado de existencia y representación de Acerías Paz del Río (fls. 81 a 88 c3).
 - Decreto 171 del 26 de junio de 2003, por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca (fls. 96 a 113 c1)
 - Listado de vías y tipo de vía del departamento de Cundinamarca (fls. 114 a 150 c1).
 - Copia de la sentencia del 7 de octubre de 2013 emitida por el Juzgado Primero Administrativo Oral de Zipaquirá en la acción popular 2009-0029 (fls. 171 a 192 c1).
 - Cd contentivo de noticia del accidente publicada por el periódico El Espectador (fl. 324 c2).
 - Copia del Decreto Departamental 260 de 2008, por el cual se establece la organización interna del sector central de la administración pública departamental de Cundinamarca (fls. 325 a 396 c2).
 - Oficio 2533 del 17 de octubre de 2016 suscrito por el Subgerente de Concesiones del ICUU y anexos (fls. 410 a 421 c2).
 - Informe del mantenimiento de la vía que conduce de Guasca a Gachetá y anexos, emitido por el Director Técnico de Política Sectorial del Departamento de Cundinamarca (fls. 486 a 505 c2).
 - Certificación y Convenio interadministrativo No. 192 de 2011 suscrito entre el Municipio de Gachetá y el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca (fls. 507 a 512 c2).
 - Planilla de viaje del 19 de febrero de 2011 de la ruta Bogotá-Gachalá del vehículo de placas SYT-776 conducido por Luis Fernando Díaz Vásquez, junto con relación de producidos desde enero de 2010 a enero de 2011, emitido por el Gerente de la empresa Flota Valle de Tenza S.A (fls. 513 a 534 c2).
 - Informe del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca -ICCU- del estado de la vía Guasca-Gachetá, emitido el 27 de noviembre de 2018 (fl. 538 a 539 c2).
 - Informe de la Gobernación de Cundinamarca del estado de la vía Guasca-Gachetá y anexos, suscrito el 30 de noviembre de 2018 (fls. 541 a 546 c2).

- Interrogatorio de parte de Luis Fernando Díaz Vásquez, efectuado en audiencia de pruebas del 26 de marzo de 2019 (fls. 547-549 c2).

IV. CONSIDERACIONES

Para resolver el presente conflicto el Despacho desarrollará los siguientes temas: 1) problema jurídico; 2) estructura de la responsabilidad extracontractual del Estado; 3) hechos probados y 4) análisis del caso concreto.

1. PROBLEMA JURÍDICO

Como quedó establecido en la audiencia inicial, el problema jurídico se contrae a determinar si las demandadas Nación – Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS y el Departamento de Cundinamarca, son administrativamente responsables de los perjuicios sufridos por el demandante, derivados del accidente de tránsito ocurrido el 19 de febrero de 2011, en la vía que del municipio de Guasca conduce al municipio de Gachetá, Cundinamarca, cuando conducía el vehículo de transporte público de placas SYT-776.

2. ESTRUCTURA DE LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO

Bien es conocido que la cláusula general de responsabilidad del Estado aparece en el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia, el cual condiciona la declaratoria de responsabilidad patrimonial a que se demuestre:

1. La existencia de un **daño antijurídico**, entendido como aquel menoscabo que el administrado no está obligado a soportar por una disposición legal, el cual es independiente de que la causa o hecho generador sea lícito o ilícito o que haya ocurrido por una conducta dolosa o culposa que deba ser sancionada.

2. La **imputación fáctica** de ese daño antijurídico al Estado, lo cual supone la necesidad de establecer en el proceso y con apoyo en las pruebas legalmente recaudadas, el vínculo causal y/o jurídico entre el resultado negativo (daño) y la acción u omisión de la demandada.

3. La **imputación jurídica**, exigencia que impone que se deba verificar en el proceso la existencia de un fundamento o título jurídico de imputación. Se habla entonces de responsabilidad objetiva cuando el fundamento o título es el daño especial o el riesgo excepcional, y de responsabilidad subjetiva cuando se fundamenta en la bien conocida falla en el servicio.

En cualquier caso, siempre es necesario verificar también si se configura alguna de las causales excluyentes de responsabilidad (fuerza mayor o caso fortuito, hecho del tercero y culpa de la víctima), caso en el cual se deberá negar la declaratoria de responsabilidad, pues la ocurrencia de

alguna de estas causas impide la imputación fáctica del daño al demandado.

3. HECHO PROBADO

-Que el 19 de febrero de 2011 a la 1:30 p.m., Luis Fernando Díaz Vásquez salió del Terminal de Transportes de Bogotá con destino al municipio de Gachetá, Cundinamarca. Esto se demuestra con la planilla de viaje de esa fecha, emitido por el Gerente de la empresa Flota Valle de Tensa S.A (fls. 513 a 515 c2).

4. ANÁLISIS DE LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ESTADO EN EL CASO CONCRETO

4.1 Daño

Como ya se señaló, en el presente caso las pretensiones de la demanda están dirigidas a que se declare la responsabilidad de las demandadas por los perjuicios materiales y morales sufridos por el señor Luis Fernando Díaz Vásquez, como consecuencia del accidente ocurrido el 19 de febrero de 2011 en el kilómetro 66+800 vía Guasca-Gachetá, Cundinamarca, cuando conducía el vehículo de servicio público, de placas SYT-776, afiliado a la Flota Valle de Tenza S.A.

Pues bien, en cuanto al elemento daño son muchas las definiciones que tanto la doctrina como la jurisprudencia han utilizado para identificar sus características; no obstante, todos confluyen en que el daño debe ser **cierto**, y ello debe ser probado por la parte demandante.

Dicho esto, lo primero que advierte el despacho es que se presenta una ausencia probatoria respecto del primer elemento de la responsabilidad, esto es el daño que se aduce en la demanda, consistente en el siniestro del automotor de placas SYT-776. Se arriba a dicha conclusión por lo siguiente:

Fue allegada con la demanda la copia de una noticia impresa publicada en el periódico "Expresión del Guavio" en abril de 2011 (fl. 76 c3) y una de las entidades demandadas aportó un cd contentivo de la noticia publicada por el periódico "El Espectador" (fl. 324 c2); no obstante, el despacho pone de presente que la Sección Tercera del Consejo de Estado en sentencia de unificación del 28 de agosto de 2013, proferida en el expediente 05001-23-31-000-1996-00659-01 (25022), con ponencia del Consejero Enrique Gil Botero, reiteró lo que de tiempo atrás la jurisprudencia ha sostenido en cuanto a la valoración de estos medios de prueba. Sobre el particular señaló:

"Conforme el artículo 175 del Código de Procedimiento Civil y a lo que ha sostenido la doctrina procesal, la publicación periodística que realice cualquiera de los medios de comunicación puede ser considerada prueba

documental. Sin embargo, en principio solo representa valor secundario de acreditación del hecho en tanto por sí sola, únicamente demuestra el registro mediático de los hechos. **Carece de la entidad suficiente para probar en sí misma la existencia y veracidad de la situación que narra y/o describe.** Su eficacia como plena prueba depende de su conexidad y su coincidencia con otros elementos probatorios que obren en el expediente. Por tanto, individual e independientemente considerada no puede constituir el único sustento de la decisión del juez. En la jurisprudencia de esta Corporación existen precedentes que concuerdan con esta posición. Se ha estimado que las publicaciones periodísticas "...son indicadores sólo de la percepción del hecho por parte de la persona que escribió la noticia", y que si bien "...son susceptibles de ser apreciadas como medio probatorio, en cuanto a la existencia de la noticia y de su inserción en medio representativo (periódico, televisión, Internet, etc.) **no dan fe de la veracidad y certidumbre de la información que contienen**". Lo anterior equivale a que cualquier género periodístico que relate un hecho (reportajes, noticias, crónicas, etc.), en el campo probatorio puede servir solo como indicador para el juez, quien a partir de ello, en concurrencia con otras pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso, podría llegar a constatar la certeza de los hechos. Consecuentemente, a las noticias o informaciones que obtengan los medios de comunicación y que publiquen como reportaje de una declaración, no pueden considerarse por sí solas con el carácter de testimonio sobre la materia que es motivo del respectivo proceso. En relación con este último punto el Consejo de Estado ha indicado que "...las informaciones publicadas en diarios no pueden considerarse dentro de un proceso como prueba testimonial porque carecen de los requisitos esenciales que identifican este medio de prueba, en particular porque no son suministradas ante un funcionario judicial, no son rendidos bajo la solemnidad del juramento, ni el comunicador da cuenta de la razón de la ciencia de su dicho..." por cuanto es sabido que el periodista "...tiene el derecho de reservarse sus fuentes."

Así las cosas, se tiene que no es posible dar convicción a la información difundida en los diferentes medios de comunicación, en cuanto se relacionan con la configuración del daño antijurídico y su imputación a la organización pública, ya que a partir de los mismos no se puede derivar certeza sobre el acaecimiento y las condiciones de tiempo, modo y lugar de los sucesos allí reseñados. Sin que ello suponga, prima facie, desconocer la fuerza probatoria que revisten los recortes de prensa. (Negrilla fuera del texto original).

De acuerdo con lo anterior, no es posible dar pleno valor probatorio a la información difundida en los diferentes medios de comunicación, ya que los recortes de prensa aportados al proceso no generan, por sí solos, certeza sobre la ocurrencia y las condiciones de tiempo, modo y lugar de los sucesos referidos.

También fue allegada la planilla de viaje # 1000013875 del 19 de febrero de 2011 (fls. 513 a 515 c2), sin embargo, esta solo refleja que el señor Luis Fernando Díaz Vásquez cubría la ruta Bogotá-Gachalá en la buseta de placas SYT-776, con número interno 911, mas no acredita la ocurrencia del accidente en el kilómetro 66+800 de la vía Guasca-Gachetá.

Igualmente fue aportada una constancia laboral a nombre de Luis Fernando Díaz Vásquez, de fecha 23 de agosto de 2010 (fl.14 c3), y la relación de producidos desde enero de 2010 a enero de 2011, emitido por el Gerente de la empresa Flota Valle de Tensa S.A, los cuales acreditan la vinculación del demandante con la empresa de transporte público, pero no el daño que se alega en la demanda.

Ahora, si bien se allegó una declaración extraproceso rendida el 5 de marzo de 2012 por Ramón Alberto Lozada de la Cruz, ante la Notaría 75 de

Bogotá, (fl. 1 c3), en el que manifestó que el 19 de febrero de 2011 a las 5:15 p.m., él se dirigía al municipio de Gachetá cuando se encontró con el accidente de una buseta de placas SYT-776, de la empresa Valle de Tenza que iba siendo conducida por el señor Luis Fernando Díaz Vásquez, debe precisarse que el H. Consejo de Estado ha señalado que las declaraciones extrajuicio no pueden ser valoradas como testimonios pero sí como documentos declarativos de terceros y por tanto se deben examinar de manera conjunta con los demás elementos que obran en el expediente.

En sentencia del 14 de diciembre de 2016, proferida en el expediente 050012331000200703117-01, la Alta Corporación indicó:

“...5. Por ello, aun cuando sea imposible otorgarles a las declaraciones extrajuicio el valor de testimonios, es viable darles el alcance de los documentos declarativos provenientes de terceros, teniendo en cuenta que en uno y otro caso el derecho de contradicción de la parte contraria se garantiza mediante diferentes vías: así, mientras que en el primer caso se debe dar a la contraparte la posibilidad de participar en el interrogatorio o en su ratificación, para los documentos basta con correr traslado de los mismos, a fin de que el interesado pueda contradecirlos y, si es del caso, tacharlos de falso.

6. Ahora bien, este hecho no significa que su admisión, estándar probatorio y valoración deba adelantarse bajo supuestos menos estrictos; por el contrario, la actividad probatoria debe adelantarse con el total cumplimiento de los requisitos exigidos para las pruebas documentales en el capítulo VIII de la sección tercera del libro segundo del Código de Procedimiento Civil.

7. Por ello, tras verificar su autenticidad -circunstancia que normalmente podrá determinarse con facilidad, siempre que la declaración se haya rendido ante notario- y después de haber sido decretada como prueba, debe correrse traslado de la declaración por un periodo de cinco días, durante el cual podrá ser tachada de falsa. En dicha oportunidad la parte contraria también podrá solicitar su ratificación, teniendo en cuenta que si no realiza tal petición, la prueba podrá ser valorada sin ninguna consideración adicional, como lo disponen el numeral segundo del artículo 277 del Código de Procedimiento Civil y el numeral segundo del artículo 10 de la Ley 446 de 1998.

8. Adicionalmente, el juez al valorar los documentos contentivos de las declaraciones extrajuicio debe aplicar las reglas de la sana crítica de un modo aún más riguroso que si estuviera valorando la prueba testimonial respectiva, teniendo en cuenta que existe una menor inmediatez entre el administrador de justicia y el medio de convicción. Por ello, debe realizar una lectura integral de todos los elementos contenidos en el escrito, verificar las condiciones personales del autor, así como la coherencia interna de sus dichos, la ciencia del conocimiento que tiene sobre los hechos y la coherencia externa del documento con los demás medios de prueba que obren en el plenario”

En este sentido, analizado en conjunto el material probatorio que obra en el expediente, se advierte que no hay otra prueba que permita corroborar que el aludido accidente ocurrió en el sitio señalado en la demanda como hubiese sido v. gr. el informe policial de accidentes de tránsito.

Las constancias de pago de grúa de fecha 28 de junio de 2011 (fls. 3-4 c3) si bien indican que el servicio se prestó el 19 de febrero de 2011 respecto de la buseta de placas SYT-776 en el municipio de Gachetá, en cuanto al lugar de los hechos solo indica que es por concepto de “traslado del vehículo del sitio del accidente a los patios”, es decir que tampoco aquellos documentos prueban el aludido evento en el kilómetro 66+800 de la vía Guasca-Gachetá.

Por su parte, el Oficio del 11 de mayo de 2011, suscrito por el Juez Promiscuo municipal de Junín con Función de Control de Garantías y dirigido a Autogruas – Parqueadero patios Sesquilé, obrante en el expediente a folio 80 del c3 informa que el día 10 de mayo de 2011 se ordenó la entrega provisional del vehículo de placas SYT-776, el cual se encontraba a disposición de la Unidad Seccional de Fiscalía de Gachetá dentro de la investigación CUI 2529761080082011-80012 por el delito de homicidio culposo, empero nada dice en cuanto a la ocurrencia del accidente.

De otro lado, en relación con el Informe Técnico de Reconstrucción de Accidentes de Tránsito radicado con la demanda el cual no fue rubricado por persona alguna (fls. 17 a 73 y cds obrantes en el c.3), se recuerda que en la continuación de la audiencia inicial del 30 de octubre de 2018, se le solicitó al apoderado de la parte actora explicar las razones por las cuales ese informe no tenía firma, a lo que el abogado contestó no conocer el mismo, motivo por el cual el despacho dispuso tenerlo como documento sin firma, con las consecuencia establecidas en el Código General del Proceso, esto es no considerarlo auténtico bajo las premisas del artículo 244 del C.G.P.

Con todo, y aun en el caso de dársele pleno valor probatorio, dicho informe tampoco acredita la ocurrencia del accidente pues se trata de un documento elaborado con posterioridad a la fecha de los hechos, y sin que fuera emitido por una autoridad de tránsito competente.

Los certificados de revisión técnico-mecánica y de gases del vehículo STY-776 de fecha 8 de febrero de 2011 y 11 de diciembre de 2010 (fls. 15-16 c3), así como el contrato de compraventa del vehículo de placas SYT-776, firmado el 20 de febrero de 2010 (fls. 74-75 c3) tampoco son prueba idónea para demostrar los hechos y los demás documentos aportados tales como el listado de vías y tipo de vía del departamento de Cundinamarca (fls. 114 a 150 c1), el Informe del mantenimiento de la vía que conduce de Guasca a Gachetá y anexos, emitido por el Director Técnico de Política Sectorial del Departamento de Cundinamarca (fls. 485 a 505 c2), la Certificación y Convenio interadministrativo No. 192 de 2011 suscrito entre el Municipio de Gachetá y el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca (fls. 507 a 512 c2), el Informe del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca -ICCU- del estado de la vía Guasca-Gachetá, emitido el 27 de noviembre de 2018 (fl. 538 a 539 c2), el Informe de la Gobernación de Cundinamarca del estado de la vía Guasca-Gachetá y anexos, suscrito el 30 de noviembre de 2018 (fls. 541 a 546 c2), y el Oficio 2533 del 17 de octubre de 2016 suscrito por el Subgerente de Concesiones del ICUU y anexos (fls. 410 a 421 c2), solo van encaminadas a demostrar que la vía era de segundo orden o departamental, así como el estado la vía para el 19 de febrero de 2011, no el accidente mismo.

En igual sentido, la copia de las Decretos y de la sentencia del 7 de octubre de 2013 emitida por el Juzgado Primero Administrativo Oral de Zipaquirá en la acción popular 2009-0029 (fls. 171 a 192 c1) nada

demuestran en relación con el accidente ocurrido en el kilómetro 66+800 de la vía Guasca-Gachetá, que da origen a la presente demanda.

Finalmente, tenemos la versión del propio demandante, quien en el interrogatorio de parte llevado a cabo en audiencia de pruebas del 26 de marzo de 2019 señaló:

- Que tiene 35 años de experiencia en toda clase de vehículos y en la vía Bogotá- Guasca- Gachetá 6 años en esa época.
- Que como es una vía de paramo siempre está lloviznando y permanece nublado y que el accidente fue faltando un cuarto para las 5 p.m
- Que iba retrasado en la ruta hora y 10 minutos por la forma en que estaba el tiempo, es decir que iba muy despacio.
- Que la vía de Guasca-Gachetá estaba muy deteriorada debido al tránsito de las volquetas de Acerías Paz del Río.
- Que el día del accidente estaban reparchando la vía como 3 km antes y dejaron una cantidad de huecos como de 1 km en ambos sentidos de la sin poner ningún tipo de señalización ni personas que estuvieran deteniendo el transporte. Que ellos destaparon los huecos y como empezó a llover cogieron las volquetas y se fueron y dejaron los huecos ahí sin ninguna señalización. Que los huecos se llenaron de granizo y de agua y por eso era imposible visibilizar los huecos. Que la buseta cayó en uno de esos huecos y en esa caída se debió romper algún tubo de los frenos y en la pendiente 1 km adelante fue donde tuvo el accidente.
- Que en la zona había partes pavimentadas y otras llenas de huecos y era que la estaban reparchando. Que los señores de Acerías paz del Rio enviaron a unos empleados a reparchar porque les iban a prohibir la bajada de las volquetas que traían el mineral de hierro de la región de Ubalá a Briceño y que entonces ellos porque nos les taparan ese corredor, optaron por mandar a los empleados de ellos a tapar los huecos a la carrera y lo que hicieron fue ocasionar el accidente.
- Que 500 mts antes la gente le había gritado que frenara para recoger un pasajero y que el bus paró normalmente y ya 500 mts más adelante fue donde cayó al hueco donde se le dañaron los frenos.
- Que esos huecos los hicieron los de Infraestructura de Cundinamarca que eran los que estaban reparchando la vía.
- Que tan pronto cogió los huecos que ellos dejaron en la vía, los cuales en vez de taparlos lo que hicieron fue profundizarlos, el carro perdió los frenos y en la pendiente intentó de todas las formas frenar el carro y lo único fue recostar la buseta sobre la loma, porque de no haberlo hecho así 50 metros adelante hay una curva de 90 grados por lo que se hubiera ido al abismo y eso hubiese sido peor.
- Que luego de los huecos hay una pendiente muy inclinada, y lo que intentó fue tratar de parar la buseta contra unas alcantarillas destapadas que hay en la vía y no se pudo, entonces al no frenar la gente le solicitó que recostara la buseta contra el costado izquierdo de la montaña y eso fue lo que hizo.
- Que intentó de varias maneras frenar la buseta tales como bajarles los cambios, freno de mano y ninguna de esas funcionó.

- Que los frenos en los Nissan NPU con cualquier hueco que cojan van a sufrir la ruptura de uno de los tubos, porque esos carros son muy bajitos, y este caso los huecos tenían más de 10 cm de profundidad.
- Que la revisión de los frenos se hace a diario en el terminal, 2 horas antes de cada salida.
- Que iba a menos de 30 km/h pero la permitida es de hasta 80 km.

En vista de lo plasmado, si bien puede inferirse que el 19 de febrero de 2011 el señor Luis Fernando Díaz Vásquez sí conducía el vehículo de servicio público, buseta con placas SYT-776 número interno 911, por la ruta que de Bogotá conduce al municipio de Gachalá, Cundinamarca, el cual se encontraba afiliado a la empresa Flota Valle de Tenza S.A., no está acreditado que este haya sufrido un accidente en el kilómetro 66+800 de la vía Guasca-Gachetá, pues el acervo probatorio recaudado resulta insuficiente e ineficaz para demostrar esa situación.

Se recuerda que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 167 del Código General del Proceso “incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen”; sin embargo la parte demandante no cumplió con la carga probatoria que le impone la norma legal en cita, toda vez que, se reitera, no allegó al proceso una prueba idónea y eficaz para demostrar el daño que sustenta la demanda.

En las anteriores condiciones, al no estar acreditado el daño como el primer elemento de la responsabilidad extracontratual, inane resulta el estudio de imputación a las entidades demandadas.

En consecuencia, se negarán las pretensiones de la demanda.

VI. DE LA CONDENA EN COSTAS

El artículo 188 de la Ley 1437 de 2011, adicionado por el artículo 47 de la ley 2080 de 2021, determina que:

“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 de Procedimiento Civil.

“En todo caso, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas cuando se establezca que se presentó la demanda con manifiesta carencia de fundamento legal”.

Como quiera que, a juicio del despacho, la demanda no se presentó con manifiesta carencia de fundamento legal, no se condenará en costas.

➤ Otras disposiciones

Mediante memorial del 14 de julio de 2019 el abogado Jaime Hernando Caro Perdomo, con T.P 149.678 del C.S.J., allegó un memorial en el cual manifestaba que renunciaba al poder otorgado por el Instituto Nacional de Vías (fls. 578-579 c2); no obstante, se advierte que no hay mandato en dicho sentido en el expediente, pues, la apoderada de dicha entidad es la doctora Clara Elisa Coronado Parra (fl. 550 c2). Por lo anterior, el despacho no hará ningún pronunciamiento al respecto.

De otra parte, a través de memorial del 21 de enero de 2021, el doctor Héctor Liborio Vásquez Ramírez presentó renuncia al poder otorgado por el Ministerio de Transporte y aportó copia de la comunicación enviada a la entidad que representa (fls. 580 a 583 c2). Considerando que la renuncia cumple con los requisitos del artículo 76 del C.G.P., el despacho la aceptará.

En mérito de lo expuesto, el **JUZGADO TREINTA Y DOS ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE

PRIMERO.-NEGAR las pretensiones de la demanda.

SEGUNDO.- Sin condena en costas.

TERCERO.- Aceptar la renuncia al poder presentada por Héctor Liborio Vásquez Ramírez, identificado con C. C. 79.205.808 y T. P. 83.382 del C.S.J., quien venía representando los intereses de la Nación – Ministerio de Transporte.

CUARTO.- Ejecutoriada la presente providencia, por Secretaría del Juzgado liquídense los gastos del proceso, y en caso de remanentes devuélvanse al interesado. Cumplido lo anterior archívese el expediente.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Firmado Por:

DIEGO FERNANDO OVALLE IBAÑEZ
JUEZ CIRCUITO
JUZGADO 032 ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO BOGOTA-CUNDINAMARCA

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: **ac4526ccfa9a6778639f22b32dfe96cc27985fd428538e9e53804199e715ba85***

Documento generado en 30/04/2021 03:57:29 PM

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