



**Rama Judicial del Poder Publico**  
**Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo del**  
**Atlántico**  
**TRIBUNAL DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DEL ATLÁNTICO**  
**SECCIÓN C**

Barranquilla, veintiuno (21) de septiembre de dos mil veintidós (2022)

<b>RADICADO</b>	08-001-33-31-008-2008-00077-01/ 08-001-33-31-005-2008-00281 (ACUMULADO)
<b>MEDIO DE CONTROL</b>	REPARACIÓN DIRECTA
<b>DEMANDANTE</b>	INÍRIDA AVENDAÑO VILLA Y OTROS/ GLORIA LONDOÑO DE NÚÑEZ Y OTROS
<b>DEMANDADO</b>	DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO- CONSORCIO VIAL DEL ATLÁNTICO Y OTROS
<b>MAGISTRADO PONENTE</b>	JAVIER EDUARDO BORNACELLY CAMPBELL

## I. PRONUNCIAMIENTO

Se resuelve el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante, contra la sentencia de veinticinco (25) de septiembre de dos mil dieciocho (2018), proferida por el Juzgado Quince Administrativo del Circuito de Barranquilla, mediante la cual se negaron las pretensiones de la demanda. La Sala revocará la sentencia apelada.

## II. ANTECEDENTES

### DEMANDA

#### EXPEDIENTE 2008-00077

En ejercicio del medio de control de reparación directa, la señora Inírida Concepción Avendaño Villa y su menor hijo representado por ésta, actuando por conducto de apoderado convencional, elevaron las siguientes súplicas:

1.- Que se declare que el Departamento del Atlántico y al Consorcio Vial del Atlántico, son administrativamente y patrimonialmente responsables por los daños antijurídicos morales y materiales causados a los demandantes como consecuencia de la muerte del señor Julio César Núñez Londoño, ocasionada como resultado de la omisión de los demandados al no ofrecer el mantenimiento y seguridad que debía tener la vía que conduce de Puerto Colombia a Barranquilla, ocurriendo el accidente que produjo la muerte del antes mencionado el 21 de noviembre de 2007.

*Medio de Control: Reparación Directa*  
**Demandante: INÍRIDA AVENDAÑO VILLA Y OTROS/ GLORIA LONDOÑO DE NÚÑEZ Y OTROS**  
**Demandado: DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO- CONSORCIO VIAL DEL ATLÁNTICO**  
**Radicación: 08-001-33-31-008-2008-00077-01/ 08-001-33-31-005-2008-00281 (ACUMULADO)**

2.- Que se condene a las demandadas a pagar los perjuicios inmateriales y materiales, en la categoría de lucro cesante y daño emergente, como consecuencia del detrimento patrimonial sufrido por la esposa e hijo del occiso, quienes dependían económicamente de éste, suma que deberá ser ajustada con el IPC.

### **EXPEDIENTE 2008-00281**

En ejercicio del medio de control de reparación directa, la señora Gloria Inés Londoño de Núñez y otros, actuando por conducto de apoderado convencional, elevaron las siguientes súplicas:

1.- Que se declare que administrativamente y patrimonialmente responsables al Departamento del Atlántico y al Consorcio Vial del Atlántico, por la muerte del arquitecto Julio César Núñez Londoño, que tuvo lugar el 21 de noviembre de 2007, cuando el vehículo en que se movilizaba cayó al Lago del Cisne por el mal estado de la vía que se encontraba en reparación y no tenía las señalizaciones necesarias para evitar este tipo de accidente.

2.- Que se condene a las demandadas a pagar la suma de \$383.045.000 que comprenden los perjuicios inmateriales o morales por la congoja sufrida por la muerte de su hijo, hermano y demás parientes.

3.- Que se condene a la parte demandada al pago de los intereses, una vez ejecutoriada la sentencia, más los gastos y costas del proceso, todo a valor presente.

Como razones de sus pretensiones, invocaron los siguientes supuestos fácticos:

### **EXPEDIENTE 2008-00077**

Que el día 21 de noviembre de 2007, los señores Julio César Núñez Londoño y Edinson Franklin Mateus, se movilizaban como pasajeros por la antigua vía que conduce del municipio de Puerto Colombia a Barranquilla, en el vehículo marca Mitsubishi Montero de placas CRX-570, color gris, de servicio particular, conducido por el señor Luis Daniel López Durán y que a la altura del kilómetro 6 de la vía en mención, frente al Lago del Cisne o Lago Caujaral, el conductor perdió el control del vehículo al momento de caer en un hueco que acapara en un 90% de la vía que encuentra en una curva, además de la ausencia de iluminación que posee el sector, presentaban hoyos, excavaciones, no contaba con señalización alguna que

indicaran el peligro tales como vallas, cebras, avisos reflectores, iluminación, mechones, etc., siendo el mal estado de la vía la única causa del accidente donde resultó muerto el señor Julio César Núñez Londoño.

Relataron que ello provocó que el campero se saliera de la carretera, volcándose y produciéndose la inmersión de medio vehículo en el Lago del Cisne, ocasionándose la muerte casi instantánea del arriba señor Núñez Londoño.

Indicaron que era de conocimiento público por todos los medios de radio y televisión el mal estado de la vía donde ocurrió el accidente, como lo relataron los señores Luis Daniel López Durán y Edinson Franklin Mateus, quienes manifestaron en el proceso penal que el accidente se produjo como consecuencia del mal estado de la vía y la falta de señalización que indicara la presencia del hoyo o mal estado en que se encontraba.

Señalaron que en la diligencia de levantamiento de cadáver realizado por la Fiscalía, se manifestó expresamente que el accidente se produjo por el mal estado de la vía que conduce del municipio de Puerto Colombia a Barranquilla, a la altura del Lago Caujaral, pues no se encontraba señalización alguna que indicara el peligro y de los hoyos existentes en ella.

Refirieron que el informe y croquis de tránsito elaborados por el agente Miguel Rúa y el Comandante de Policía del Municipio de Puerto Colombia, Michael Avendaño Chica, manifestaron en el mismo la existencia de los hoyos y mal estado de la vía antes mencionada, y que fueron estos la causa única que provocó el accidente donde resultó muerto el señor Núñez Londoño.

Sostuvieron que la señora Inírida Avendaño y su menor hijo dependían económicamente del señor Julio César Núñez Londoño.

### **EXPEDIENTE 2008-00281**

Que el señor Julio César Núñez Londoño, arquitecto de profesión y de 31 años de edad, perdió la vida el día 21 de noviembre de 2007, aproximadamente a las 4:00 am, en el sitio denominado “parador de la cerveza”, en la prolongación de la carrera 51, vía al mar, antigua vía a Salgar, al caer al Lago el Cisne el vehículo en que se movilizaba desde el municipio de Puerto Colombia a Barranquilla.

*Medio de Control: Reparación Directa*  
**Demandante: INÍRIDA AVENDAÑO VILLA Y OTROS/ GLORIA LONDOÑO DE NÚÑEZ Y OTROS**  
**Demandado: DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO- CONSORCIO VIAL DEL ATLÁNTICO**  
**Radicación: 08-001-33-31-008-2008-00077-01/ 08-001-33-31-005-2008-00281 (ACUMULADO)**

Señalaron que los demás ocupantes del vehículo, Luis Daniel López Durán, conductor, y Franklin Mateus Edinson, lograron salir con vida del percance.

Refirieron que según versiones de testigos de los hechos, la carretera se encontraba en mal estado y sin la señalización adecuada, además se encontraba en reparación, pero sin las indicaciones y letreros correspondientes para prevenir a los que por allí transita, y que el mismo día de los hechos colocaron algunos letreros a la carretera.

Indicaron que los señores Albeiro Sayas Care, Fernando Correa Atencia, William Alfonso Acosta Hernández, rindieron declaración jurada ante notaría, siendo testigos presenciales de los hechos.

Sostuvieron que había suficientes testimonios, fotografías, notas de prensa, que daban cuenta que la carretera donde ocurrieron los hechos en que perdió la vida el señor Julio Núñez Londoño, se encontraba en esos momentos en reparación y que no tenía la señalización técnica necesaria para advertirle a los conductores que por allí transitaban que había peligro en la vía, tal como se podía observar de la publicación en el periódico Nuestro Diario, Al Día.

## **CONTESTACIÓN**

### **DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO**

El apoderado convencional de la demandada contestó la demanda de ambos expedientes, oponiéndose a las pretensiones de la demanda, manifestando que no había prueba siquiera sumaria que vinculara a la entidad territorial con los hechos, ya que no se probó la acción u omisión del Departamento.

Sostuvo que no hay respaldo probatorio de la conexidad entre el Departamento y la muerte del señor Julio César Núñez Londoño, además que existe un pleito pendiente entre la parte demandante y demandada.

Indicó que existe un proceso penal que se tramita en la Fiscalía 41 Unidad de Vida, siendo necesario esperar las decisiones del caso.

### **CONSORCIO VIAL DEL ATLÁNTICO**

El apoderado convencional de la demandada fue coincidente en la contestación de ambos procesos, argumentando que dicho ente suscribió con el Departamento del

Atlántico el contrato No. 990001 para la rehabilitación de 213 kilómetros de infraestructura vial del Atlántico, dentro de la cual estaba la antigua malla vial a Puerto Colombia, sin embargo esta vía se había debido rehabilitar en varias oportunidades porque a pesar de la prohibición, siguen transitando vehículos pesados que la deterioraron en muy poco tiempo.

Sostuvo que en octubre de 2007, el consorcio contrató con los estudios de suelos y en noviembre de ese año empezó las reparaciones de los tramos dañados, procediendo a instalar las señales de tránsito que indicaban dichas reparaciones, cumpliendo éstas con las especificaciones y normas del manual sobre dispositivos para la regulación de tránsito de calles.

Expresó que las verdaderas causas del accidente fueron la imprudencia del conductor por ir embriagado y a exceso de velocidad, y su impericia al manejar un vehículo que no era de él y que no manejaba con frecuencia, para lo cual existe un proceso penal seguido por homicidio culposo.

Refirió que en el informe del accidente se dejó constancia de la existencia de las señales de tránsito que indicaban la velocidad máxima en la zona del accidente que era de 30 KM/H y la declaración de los ocupantes que el conductor iba a 70 o 70 KM/H.

## **COMPAÑÍA MULDIAL DE SEGUROS**

La llamada en garantía por el consorcio Vial del Atlántico, argumentó que si bien era cierto que en el sector del accidente se efectuaban reparaciones para la época de los hechos, no era cierto que el estado de la vía haya sido la única causa del accidente, pues las pruebas aportadas demostraban que el límite máximo de velocidad en la zona era de 30 KM/H y hubo impericia e imprudencia del conductor, quien reconoció transitar a exceso de velocidad e incluso en estado de embriaguez.

Sostuvo que en el lugar del accidente habían señales preventivas, por lo que las pretensiones carecen de fundamento fácticos y jurídicos.

## **SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA**

El primer nivel formuló como problema jurídico “si existe o no, responsabilidad extracontractual del Departamento del Atlántico- Consorcio Vial del Atlántico, bajo el título de imputación de falla en el servicio por los perjuicios de orden material e

inmaterial, causados a los demandantes, producto del fallecimiento del señor Julio César Núñez Londoño en accidente de tránsito”.

La jueza de primera instancia negó las pretensiones de la demanda, para lo cual argumentó: i) que quedó probado dentro del expediente que en el tramo de la vía que conduce de Barranquilla a Puerto Colombia a la altura del Lago del Cisne, se encontraban instaladas las señales de tránsito SR-30, que es de velocidad máxima permitida por hora, SP05 que es curva y contra curva izquierda y derecha y la SPO01 que es trabajo en la vía; ii) que de acuerdo a las reglas de la experiencia, la existencia de estas señales hacen presumir que se encontraban instaladas en el otro lado de la vía, esto es, la que conduce de Puerto Colombia a Barranquilla; iii) que según la declaración del agente de tránsito que elaboró el informe del accidente, manifestó que las causas de este fueron el mal estado de la vía y la impericia del conductor, a lo que al ser preguntado por la velocidad en que debió venir dijo que probablemente a 70 km/h. De igual manera, que de acuerdo a la declaración del señor Luis Daniel López, conductor del vehículo, éste había superado la velocidad permitida de 30 km/h; iv) que conforme a lo anterior, la causa determinante del accidente no fue producto de la falla del servicio, sino que se derivó de la conducta irresponsable y negligente asumida por el conductor del vehículo, quien decidió ejercer la actividad peligrosa de conducción de automotores, irrespetando las normas de tránsito que establecieron que el límite de velocidad para esa porción de la vía era de 30 k/h, así como tampoco tuvo en cuenta que se estaban realizando reparaciones en la carretera y que las condiciones geológicas características del terreno incluían curvas, las cuales disminuyeron de forma significativa su capacidad al volante, la posibilidad de previsión y de reacción que todo conductor prudente debe procurar para controlar el automotor y así evitar el accidente ocurrido, máxime cuando el accidente ocurrió en horas de la madrugada cuando deben extremarse las auto medidas de seguridad; v) que los demandantes no probaron la existencia de otros accidentes de tránsito en la vía, a fin de encontrar un patrón similar al que se ocupa, limitándose a lo dicho por testigos sin ninguna posibilidad de corroboración documental o por lo menos precisión sobre los acontecimientos y, vi) que quedó probada la deficiente iluminación artificial en la vía, sin embargo, no se ahondaría sobre ello ya que no se demandó a las autoridades encargadas del alumbrado público.

## **RECURSO DE APELACIÓN**

Los apoderados de los demandantes coincidieron en su recurso de apelación argumentando que el primer nivel interpretó las pruebas testimoniales en forma contraria a lo que los testigos manifestaron respecto a la ausencia de señales de tránsito en la vía, así como no se hizo una correcta valoración del acervo probatorio que le permitió llegar con grado de certeza que fue el hecho de un tercero única y exclusivamente la causa determinante de la producción del accidente en que perdió la vida el señor Julio César Núñez Londoño, en la carretera que conduce de Puerto Colombia a Barranquilla, sin estar probado técnicamente a qué velocidad se desplazaba el vehículo, existiendo si certeza que la vía no contaba con luz artificial. De igual manera coinciden en afirmar que las señales de tránsito que adujo el demandando no existían para la fecha del accidente.

## **ACTUACIÓN PROCESAL DE LA INSTANCIA**

Mediante auto de 01 de abril de 2019, se admitió el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante, y por auto del 24 de abril del mismo año, se corrió traslado para alegar de conclusión.

## **ALEGACIONES**

La parte demandante alegó de conclusión reiterando los argumentos expuestos en su recurso.

## **CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO**

El agente del Ministerio Público delegado ante esta Corporación, no rindió concepto alguno.

## **III. CONTROL DE LEGALIDAD**

Advierte la Sala que en el presente asunto no se halla configurada causal de nulidad alguna que invalide lo actuado hasta este momento procesal, como quiera que el trámite impartido se ajusta íntegramente a los preceptos constitucionales y legales que le son aplicables.

## **IV. CONSIDERACIONES**

## **COMPETENCIA**

De conformidad con lo establecido en el artículo 133 del C.C.A., es competente esta Corporación para conocer en segunda instancia del recurso de apelación interpuesto por la parte demandante.

## **SÍNTESIS DEL CASO Y PROBLEMA JURÍDICO**

Julio Núñez viajaba como acompañante en el vehículo conducido por Luis López. Al transitar la vía Puerto Colombia-Barranquilla, se encontraron con huecos y una pila de tierra, producto de trabajos de reparación que ocasionó que terminaran en el lago del cisne, produciéndose la muerte de Julio. Sus familiares demandaron, argumentando que no había señalización y/o no era adecuada. El primer nivel negó las pretensiones, argumentando que las señales si existían y que el deceso se produjo exceso de velocidad. Los demandantes apelaron reiterando que no había señalización ni iluminación artificial. ¿Se debe confirmar, modificar o revocar la sentencia apelada? ¿Se probó que en el lugar del accidente existían señales de tránsito requeridas y resultaban suficientes y adecuadas? ¿La falta de señalización contribuyó a la realización del resultado? ¿La única causa del daño fue que el conductor excedió el límite de velocidad?

## **TESIS**

La Sala se anticipa en señalar que en el presente caso se encontró acreditado que en el lugar del accidente existían las señales de tránsito de tramo en reparación, curva y contra curva y límite de velocidad, sin embargo las mismas no resultaban suficientes ni adecuadas debido a que no se instalaron las correspondientes cuando no hay iluminación artificial, así como las indicativas del inicio y finalización de la obra, no siendo únicamente el exceso de velocidad del conductor la causa del accidente y muerte del señor Julio Núñez, razón por la cual se revocará la sentencia de primera instancia.

## **MARCO NORMATIVO Y JURISPRUDENCIAL**

### **De la Responsabilidad Patrimonial del Estado**

El artículo 90 de la Constitución Política de 1991, consagra que el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

Se tiene entonces que, de conformidad con lo establecido en el precepto constitucional en cita, se erige como la cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado<sup>1</sup>, la cual requiere dos elementos fundamentales para comprometer su responsabilidad, tales como: i) el daño antijurídico y ii) la imputación plena -fáctica y jurídica-.<sup>2</sup>

**i) En cuanto al daño**, este debe ser **antijurídico**, es decir, aquella lesión a un bien o interés jurídicamente tutelado que la persona no está en el deber jurídico de soportar; dicho daño tiene como características que sea cierto, presente o futuro, determinado o determinable, anormal y que se trate de una situación jurídicamente protegida; al respecto, el precedente constitucional ha precisado: “... *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. De otro lado, la concepción del daño antijurídico a partir de la consideración de que quien lo sufre no está obligado a soportarlo constituye otra forma de plantear el principio constitucional según el cual, la igualdad frente a las cargas públicas es sustento de la actividad de la administración pública*”<sup>3</sup>.

De igual manera, el precedente jurisprudencial constitucional considera que el daño antijurídico tiene como fundamento los “*principios consagrados en la Constitución, tales como la solidaridad (Art. 1º) y la igualdad (Art. 13), y en la garantía integral del patrimonio de los ciudadanos, prevista por los artículos 2º y 58 de la Constitución*”.<sup>4</sup>

Queda claro entonces que es un concepto constante en la jurisprudencia contenciosa administrativa, que debe ser objeto de adecuación y actualización a la luz de los principios del Estado Social de Derecho, ya que como lo señala el precedente del Consejo de Estado un “*Estado Social de Derecho y solidario y respetuoso de la dignidad de la persona humana, no puede causar daños antijurídicos y no indemnizarlos*”<sup>5</sup>.

**ii) En cuanto a la imputación plena**, exige analizar dos niveles:

**a) La imputación fáctica**, la cual puede ser analizada a su vez desde dos campos: El primero comprende la conexión entre diversos elementos dentro del sistema o leyes de la naturaleza, denominada **causalidad material o física** en el plano óptico

<sup>1</sup> CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C-864 de 2004.

<sup>2</sup> CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Consejero Ponente: Dra. Ruth Stella Correa Palacio, Radicación: 504222331000950196-01 (16.630).

<sup>3</sup> CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C-254 de 2003.

<sup>4</sup> CORTE CONSTITUCIONAL, Sentencia C-832 de 2001, “La responsabilidad patrimonial del Estado en nuestro ordenamiento jurídico tiene como fundamento un principio de garantía integral del patrimonio de los ciudadanos”.

<sup>5</sup> Sentencia de 9 de febrero de 1995. Exp.9550.

(hacer); y el segundo hace referencia a ingredientes normativos y sociales que permiten establecer cuando un resultado puede ser atribuido a alguien, denominado **causalidad hipotética o imputación** (no hacer) y, **b) La imputación jurídica**, la cual constituye el fundamento o razón de la obligación de reparar o indemnizar determinado perjuicio derivado de la materialización de un daño antijurídico, y que se erige con fundamento en los regímenes de responsabilidad subjetivo -falla o falta del servicio- y objetivo -riesgo excepcional o daño especial-.<sup>6</sup>

De tal suerte, que a efectos de que sea declarada la responsabilidad patrimonial del Estado en un supuesto concreto, se hace necesario evidenciar: La existencia de una relación de causa - efecto entre un comportamiento que automáticamente generan un resultado (causalidad) o, la asignación de un resultado que pueden ser atribuido a alguien (imputación) -imputación fáctica-; así como la concurrencia de una serie de requisitos normativos de índole jurídico, que permitan determinar el fundamento del por qué debe responder un sujeto en razón a la producción de un daño -imputación jurídica-.

Es decir, que mientras el primer nivel de imputación (fáctica) hace referencia a la atribución de un resultado dañoso en cabeza de un determinado sujeto, el segundo nivel de imputación (jurídico) hace referencia al fundamento de porque ese sujeto se encuentra en la obligación de reparar el daño.

La imputación fáctica se concreta en: i) las acciones positivas desplegadas por los agentes estatales, que intervinieron en la producción causal del daño desde un punto de vista meramente naturalístico u ontológico (teorías de la relación de causalidad)<sup>7</sup>, o ii) como consecuencia de las omisiones derivadas del incumplimiento a los deberes consagrados en el ordenamiento jurídico cuando el omitente tenía el deber de evitar el resultado lesivo, poseyendo la acción y la capacidad para impedirlo (teorías de la imputación objetiva)<sup>8</sup>; mientras que la imputación subjetiva se refiere meramente a un nivel jurídico - valorativo sobre la cual se edificará el fundamento del porqué se debe responder.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Consejero Ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa, nueve (9) de mayo de dos mil once (2011), Radicación número: 54001-23-31-000-1994-08654-01(19976), "(...) la imputación jurídica, en la que se debe determinar: i) la atribución conforme a un deber jurídico (que opera conforme a los distintos títulos de imputación consolidados en el precedente de la Sala: falla o falta en la prestación del servicio -simple, presunta y probada-; daño especial -desequilibrio de las cargas públicas, daño anormal-; riesgo excepcional)"

<sup>7</sup> PALUDI, Osvaldo, "La relación de causalidad en la responsabilidad civil por el hecho propio", Buenos Aires, Ed. Astrea, 1976. **"II. Teorías jurídicas de la relación de causalidad.**

<sup>8</sup> GIL BOTERO, Enrique, "Responsabilidad Extracontractual del Estado", Quinta Ed, Bogotá, Temis, 2011, Pág. 63 al 68.

<sup>9</sup> CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Sentencia del veintiséis (26) de marzo de dos mil nueve (2009), Expediente 17.994.

## **DEL HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE UN TERCERO COMO EXIMIENTE DE RESPONSABILIDAD.**

El Consejo de Estado<sup>10</sup>, ha sostenido que en todos los casos es posible que el Estado se exonere si se acredita que el daño provino de una causa extraña, esto es, que sea imputable al hecho determinante y exclusivo de un tercero o de la propia víctima<sup>11</sup>. Estas circunstancias impiden la imputación, desde el punto de vista jurídico, a la entidad que obra como demandada y para que se acrediten deben concurrir tres elementos: (i) irresistibilidad, (ii) imprevisibilidad y (iii) exterioridad respecto del demandado.

Respecto del elemento denominado **irresistibilidad**, hay que decir que el mismo alude a la “imposibilidad del obligado a determinado comportamiento o actividad para desplegarlo o para llevarla a cabo; en otros términos, el daño debe resultar inevitable para que pueda sostenerse la ocurrencia de una causa extraña, teniendo en cuenta que lo irresistible o inevitable deben ser los efectos del fenómeno y no el fenómeno mismo pues el demandado podría, en determinadas circunstancias, llegar a evitar o impedir los efectos dañinos del fenómeno, aunque este sea, en sí mismo, irresistible, caso de un terremoto o de un huracán (artículo 64 del Código Civil) algunos de cuyos efectos nocivos, en ciertos supuestos o bajo determinadas condiciones, podrían ser evitados<sup>12</sup>.”

En relación con la **imprevisibilidad**, la cual suele entenderse como aquella circunstancia respecto de la cual no es posible contemplar por anticipado su ocurrencia, el Consejo de Estado, ha sostenido que “resulta mucho más razonable entender por imprevisible aquello que, pese a que pueda haber sido imaginado con anticipación, resulta súbito o repentino o aquello que no obstante la diligencia y cuidado que se tuvo para evitarlo, de todas maneras acaeció, con independencia de que hubiese sido mentalmente figurado, o no, previamente a su ocurrencia<sup>13</sup>”.

Finalmente la **exterioridad**, se concreta en que el acontecimiento y circunstancia que se invoca como causa extraña debe resultarle ajeno jurídicamente, pues más allá de sostener que la causa extraña no debe poder imputarse a la culpa del agente (...) *la exterioridad que se exige de la causa del daño o para que pueda ser*

---

<sup>10</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN C, Consejero ponente: GUILLERMO SÁNCHEZ LUQUE, Bogotá D.C., diecinueve (19) de diciembre de dos mil diecisiete (2017).

<sup>11</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 24 de agosto de 1989, Rad. 5.693.

<sup>12</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia de 26 de marzo de 2008, C.P.: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ. Exp. 16.530, y Sentencia de 26 de mayo de 2010, C.P.: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ. Exp. 18800

<sup>13</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia de 26 de marzo de 2008, C.P.: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ. Exp. 16.530

considerada extraña a la entidad demandada es una exterioridad jurídica en el sentido de que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento, por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada<sup>14</sup>.

De lo anterior se colige, que el efecto liberatorio de la responsabilidad de la entidad demandada requiere que el hecho del tercero sea la causa única y determinante del daño.

### **DE LA DENOMINADA “CONCURRENCIA DE CULPAS”.**

El artículo 2357 del Código Civil prevé la reducción de la indemnización por concurrencia de culpas en aquellos eventos en los cuales quien sufre un daño se expuso descuidadamente a él, o cuando un error de su conducta fue también la causa determinante del daño. Señala en efecto la disposición en cita:

*“(…) **ARTICULO 2357. REDUCCIÓN DE LA INDEMNIZACIÓN** la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”.*

Se trata, pues, de dos culpas distintas que concurren a la realización de un hecho dañoso, donde la de la víctima, por no ser la única trascendente en la realización del perjuicio, no alcanza a eximir de responsabilidad al demandado, pero sí da lugar a atenuarla en la proporción que estime el juez, con la subsecuente reducción de la condena.

En aplicación de esta figura cuando el daño no tenga origen exclusivo en una conducta reprochable del demandado, por haber contribuido a su producción una acción u omisión culposa de la propia víctima, el accionado no puede ser obligado a resarcir íntegramente el perjuicio sufrido por ésta, en virtud del principio de equidad.

En efecto, si la víctima ha contribuido a la producción del perjuicio cuya indemnización demanda, es indiscutible que en la parte del daño que se produjo por su propio obrar o por su particular omisión, no debe responder el demandado.

La regulación proporcional de la indemnización debe realizarse en consideración a la incidencia o relevancia de cada una de las intervenciones culposas, según el razonable arbitrio judicial, atendidas las circunstancias particulares de cada caso y por supuesto el acervo probatorio obrante en el plenario, pues sólo así se puede llegar a una justa proporcionalidad en la distribución de la responsabilidad.

---

<sup>14</sup> *Ibidem*. Cfr. Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia de 26 de mayo de 2010, C.P.: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ. Exp. 18800

Si bien es cierto que no existen criterios fijos e intangibles para llegar a la tasación del daño cuando éste es consecuencia de culpas concurrentes, no lo es menos que éste no puede ser el resultado de deducciones arbitrarias o caprichosas, sino que debe ser producto de un prudente juicio, pues se trata de una cuestión fáctica la cual, debe analizar el juez de instancia con sujeción a las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso<sup>15</sup>, para luego, sobre la base de hechos comprobados a satisfacción, determinar de modo matemático las proporciones en que debe efectuarse la división y, en consecuencia, mitigar las prestaciones de reparación en el sentido y cuantía que proceda, dando prevalencia a la prudencia y a los poderes discrecionales que como juez le asisten<sup>16</sup>

En torno de la concurrencia de culpas o concausa, el Consejo de Estado ha sostenido<sup>17</sup>:

*“(...) Cuando la intervención de la víctima incide en la causación del daño, pero no excluye la intervención causal del demandado, habrá lugar a la reducción de la indemnización establecida en el artículo 2357 del Código Civil, conforme al cual ‘La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente’”. De ahí que en el campo de la responsabilidad patrimonial del Estado la valoración objetiva de la intervención causal tanto de la Administración como de la propia víctima resultan suficientes para determinar si la causa eficiente del daño lo fue la actuación del ente demandado o de la víctima, con el fin de establecer si hay lugar a condenar a aquélla o a absolverla por haberse producido una causal excluyente de responsabilidad, o si ambas concurrieron en la producción del daño y, entonces, reducir el valor de la indemnización en proporción directa a la mayor o menor contribución de la conducta de la víctima en su producción. Por lo tanto, cuando se pretenda reducir el valor de la indemnización que deba pagar la entidad con fundamento en la intervención de la víctima en la causación del daño, habrá de tenerse en cuenta la relevancia de esa intervención en el resultado y no la intensidad de la culpa en la que aquélla hubiera incurrido”<sup>18</sup>.*

## **CASO CONCRETO**

En el caso que nos ocupa, se acumularon los procesos seguidos en el Juzgado Quinto y Octavo Administrativo de este circuito judicial, en donde los demandantes solicitaron que se declarara administrativamente responsable al Departamento del Atlántico y al Consorcio Malla Vial del Atlántico, por los daños causados a los demandantes, que se materializó en la muerte del señor Julio César Núñez Londoño, producto de la omisión en la señalización de la vía que conduce de Puerto Colombia a Barranquilla en que incurrieron las demandadas.

---

<sup>15</sup> Artículo 174 del CPC, aplicable a la jurisdicción contencioso administrativa en virtud del principio de integración normativa.

<sup>16</sup> Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia de 21 de febrero de 2002, exp. 6063, M.P. José Fernando Ramírez Gómez.

<sup>17</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 19 de agosto de 2009, expediente 17957. En el mismo sentido, sentencia del 18 de febrero de 2010, expediente 17179.

<sup>18</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 2 de mayo de 2002, exp. 13050, C.P.: María Elena Giraldo.

La jueza de primera instancia negó las pretensiones de la demanda argumentando en síntesis que la causa determinante del accidente de tránsito donde falleció el señor Julio César Núñez Londoño, fue el exceso de velocidad en que conducía el señor Luis Daniel López, al no tener en cuenta que se estaban realizando reparaciones en la carretera.

La parte demandante interpuso recurso de apelación contra la anterior decisión, argumentando que no se valoraron correctamente las pruebas obrantes dentro del proceso, donde quedó evidenciado que la vía estaba en reparación, no había iluminación artificial y no existían las señales de tránsito adecuadas en la vía para informar sobre la realización de las obras.

## **EL DAÑO**

En el presente asunto, la parte accionante estructura el daño en la muerte del señor Julio César Núñez Londoño, en razón de la falta de señalización de las obras que se realizaban en la vía que conduce del municipio de Puerto Colombia a Barranquilla, a la altura del lago del Cisne.

Por consiguiente, considera la Sala que el daño, como primer elemento para estructurar la responsabilidad del Estado, se encuentra suficientemente acreditado, por lo que se debe analizar si el mismo es imputable a la entidad demandada.

## **IMPUTACIÓN PLENA:**

### **IMPUTACIÓN JURÍDICA**

Considera la Sala relevante destacar los fundamentos jurisprudenciales sobre los cuales se erige la responsabilidad del Estado por las omisiones, y específicamente las relacionadas con los deberes de señalización de vías.

En ese orden de ideas, es menester señalar que en materia de accidentes de tránsito por la falta o defectuosa señalización de las vías, así como la falta de mantenimiento o conservación de las vías, se ha sostenido por el Consejo de Estado, que es indispensable demostrar además del daño, la falla en el servicio consistente en el desconocimiento de los deberes de la administración consistentes en la obligación de implementar las señales preventivas, vigilar la realización de las obras públicas, controlar el tránsito en calles y carreteras y prevenir los riesgos que

con ellos se generan<sup>19</sup>.

En cuanto a la imputabilidad del daño a la Administración, la Sala Plena de la Sección Tercera del Consejo de Estado señaló que, “así como la Constitución Política de 1991 no privilegió ningún régimen de responsabilidad extracontractual en particular, tampoco puede la jurisprudencia establecer un único título de imputación a aplicar a eventos que guarden ciertas semejanzas fácticas entre sí, ya que este puede variar en consideración a las circunstancias particulares acreditadas dentro de cada proceso y a los parámetros o criterios jurídicos que el juez estime relevantes dentro del marco de su argumentación<sup>20</sup>”.

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

En consecuencia, el uso de tales títulos por parte del juez debe hallarse en consonancia con la realidad probatoria que se le ponga de presente en cada evento, de manera que la solución obtenida consulte realmente los principios constitucionales que rigen la materia de la responsabilidad extracontractual del Estado, tal y como se explicó previamente en esta sentencia.”

Así las cosas, no todos los casos en los que se discuta la responsabilidad del Estado por daños derivados de un supuesto de hecho que guarde semejanzas con otro está llamado a resolverse de la misma forma; es labor del juez, en cada caso particular, considerar que existen razones tanto jurídicas como fácticas que justifican la aplicación de un título o una motivación diferente.

En aras de adelantar el juicio de imputación de responsabilidad, se hace necesario efectuar, de un lado, el contraste entre el contenido obligatorio que en abstracto las normas pertinentes fijan para el órgano administrativo implicado y, de otro, el grado de cumplimiento u observancia del mismo por parte de la autoridad demandada en el caso concreto, de otro.

---

<sup>19</sup> CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN TERCERA – SUBSECCIÓN “B”. Consejero Ponente: Ramiro Pazos Guerrero. Bogotá D. C., treinta (30) de mayo de dos mil dieciocho (2018). Expediente: 43556. Radicación: 76001233100020030496901

<sup>20</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Sala Plena, sentencia de 19 de abril de 2012, exp. 21515, C.P. Hernán Andrade Rincón, reiterada en la sentencia de 23 de agosto de 2012, exp. 23219, del mismo ponente

En este evento, el análisis del caso se centrará desde la óptica de un régimen subjetivo de responsabilidad, en tanto la demanda se funda en presuntas omisiones atribuibles a las demandadas, al tiempo que quien ejecutaba la actividad peligrosa en este caso era la víctima y no la administración.

De conformidad con los planteamientos hasta aquí expuestos, es menester aclarar que la atribución material en el caso de autos se realizara con base en las teorías de imputación objetiva, específicamente las relacionadas con la teoría del Estado garante y el principio de confianza, atendiendo a que el fundamento del daño cuya reparación se deprecia es una omisión.

Además, es de precisar que la imputación objetiva consiste precisamente en suministrar criterios que permitan guiar correctamente el proceso de valoración normativa o ponderación entre las distintas causas o riesgos concurrentes **a fin de poder atribuir objetivamente las consecuencias dañosas del hecho al posible responsable.**

Es de anotar que la teoría de la imputación objetiva pretende configurar un sistema de imputación despojado del contenido naturalístico propio de las corrientes causalistas, y se edifica sobre la base de consideraciones de carácter social, **atendiendo a la normativización de la sociedad.**

Cabe aclarar que las teorías de imputación objetiva que aquí se utilizarán, no genera la aplicación de “responsabilidad objetiva”; por el contrario, el título jurídico de imputación por excelencia a la administración es y sigue siendo la falla del servicio; es decir, el adjetivo “objetiva” que califica la imputación se refiere a que los ingredientes que permiten delimitar la atribución fáctica revisten la connotación de imputación material; lo que implica que se encuentra al margen o es ajena a la calificación de la conducta en la actuación, lo que es propio de la imputación jurídica, pues la teoría de la imputación objetiva surge como un mecanismo corrector de la causalidad natural.<sup>21</sup>

Ahora bien, de conformidad con las consideraciones hasta aquí expuestas, se tienen establecidos los planteamientos teóricos sobre los cuales estructurará el juicio de imputación material en el presente asunto, en ese orden de ideas se hace indispensable contrastar **el rol o contenido obligacional al que se encontraba**

---

<sup>21</sup> BERNAL PULIDO, Carlos y FABRA ZAMORA, Jorge: «La filosofía de la responsabilidad civil. Estudios sobre los fundamentos filosóficojurídicos de la responsabilidad civil extracontractual», Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2013, pp. 472-511.

**sometido el Departamento del Atlántico y el Consorcio Malla Vial del Atlántico** para la fecha en que ocurrió el hecho dañoso, frente a su conducta, por lo que se hace necesario determinar las funciones de dicha entidad.

### **Deber de señalización por realización de trabajos en las vías públicas**

El inciso 2º del artículo 1 de la ley 769 de 2002, dispone que en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

El artículo 3º de dicha norma, establece que son autoridades de tránsito las siguientes: i) El Ministro de Transporte; ii) Los Gobernadores y los Alcaldes; iii) los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital; iv) la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte; v) los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial; vi) la Superintendencia General de Puertos y Transporte; vii) las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5º de este artículo y, viii) los Agentes de Tránsito y Transporte.”

Por su parte, el artículo 5º ibídem, dispone el Ministerio de Transporte reglamentará las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

En cuanto al cumplimiento al régimen normativo, el artículo 7 de la mencionada ley dispone que “las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.”

Los artículos 101 y 102 de la referida norma, respecto a la realización de trabajos en vía pública disponen:

“ARTÍCULO 101. NORMAS PARA REALIZAR TRABAJOS EN VÍA PÚBLICA. Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y **señalará el sitio de labor**

*Medio de Control: Reparación Directa*

**Demandante: INÍRIDA AVENDAÑO VILLA Y OTROS/ GLORIA LONDOÑO DE NÚÑEZ Y OTROS**

**Demandado: DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO- CONSORCIO VIAL DEL ATLÁNTICO**

**Radicación: 08-001-33-31-008-2008-00077-01/ 08-001-33-31-005-2008-00281 (ACUMULADO)**

**mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.**

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

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

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

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

ARTÍCULO 102. MANEJO DE ESCOMBROS. Cada municipio determinará el lugar o lugares autorizados para la disposición final de los escombros que se produzcan en su jurisdicción, el manejo de estos materiales se hará debidamente aislado impidiendo que se disemine por las vías y de acuerdo con la normatividad ambiental vigente, bajo la responsabilidad del portador del permiso que haya otorgado la autoridad de tránsito quien será responsable del control de vigilancia del cumplimiento de la norma, sin perjuicio que se le determine la responsabilidad sobre daños en bienes de uso público. El incumplimiento de esta norma, se sancionará con multa de treinta (30) smldv. (Negrilla fuera de texto)”

Ahora bien, en cuanto a las señales de tránsito que deben emplearse sobre las vías y en especial, cuando se realizan trabajos sobre las mismas, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 1050 de 04 de mayo de 2004, “Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, de conformidad con los artículos 5º, 113, 115 y el parágrafo del artículo 101 de la Ley 769 del 6 de agosto de 2002”

El artículo primero de la referida resolución dispuso:

“ARTÍCULO PRIMERO.- Adoptar el “Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”, como reglamento oficial en materia de señalización, de acuerdo con el documento adjunto, el cual forma parte integral del presente acto administrativo.

Las disposiciones contenidas en este documento son de aplicación en todo el territorio nacional, para las calles, carreteras, ciclorrutas, así como para los pasos a nivel de éstas con vías férreas o cuando se desarrollen obras que afecten el tránsito sobre las mismas.” (Subraya fuera de texto)

Las señales de tránsito se definen en la Ley 769 de 2002, como “dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.”

El capítulo 2º del manual de señalización vial establece que las señales de tránsito serán instaladas **únicamente** por las entidades oficiales responsables de la vía, por las autoridades que tengan delegada esta función o por quienes tengan una autorización legal previa para hacerlo.

Dispone además el numeral 2.1.3 que toda señal colocada, deberá cumplir con el propósito específico prescrito en ese manual y que antes que una vía sea abierta al tránsito, deberán instalarse todas las señales que sean necesarias.

En cuanto a su visibilidad, dispone el manual que “las señales que se instalen deberán ser legibles para los usuarios y su ubicación debe ser acorde con lo establecido en este manual, para permitir una pronta y adecuada reacción del conductor aún cuando éste se acerque a la señal a alta velocidad. Esto implica que los dispositivos cuenten con buena visibilidad, tamaño de letras adecuado, leyenda corta, símbolos y formas acordes con lo especificado en este Manual.”

El capítulo 4º del manual de señalización vial, se refiere a la señalización de calles y carreteras afectadas por obras, estableciendo la siguiente generalidad:

"Cuando se ejecutan trabajos de construcción, rehabilitación, mantenimiento o actividades relacionadas con servicios públicos en una determinada vía, o en zona adyacente a la misma, se presentan condiciones especiales que afectan la circulación de vehículos y personas.

Dichas situaciones deberán ser atendidas especialmente, estableciendo normas y medidas técnicas apropiadas, que se incorporan al desarrollo del proyecto cualquiera sea su importancia o magnitud, con el objeto de reducir el riesgo de accidentes y hacer más ágil y expedito el tránsito de los usuarios, procurando reducir las molestias en su desplazamiento por la vía.

Las distintas características de cada obra y la variedad de condiciones que se pueden presentar, impiden establecer una secuencia rígida y única de dispositivos y normas. En todo caso la realización de obras que afecte la normal circulación del tránsito, deberá ser concordante con las especificaciones técnicas contenidas en este capítulo y ofrecer la protección a conductores, pasajeros, peatones, personal de obra, equipos y vehículos.

Las disposiciones técnicas están orientadas a las situaciones más comunes, llamadas a lograr la uniformidad en su aplicación en sectores rurales y urbanos. Se especifican normas para el diseño, aplicación, instalación y mantenimiento

**Medio de Control: Reparación Directa**

**Demandante: INÍRIDA AVENDAÑO VILLA Y OTROS/ GLORIA LONDOÑO DE NÚÑEZ Y OTROS**

**Demandado: DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO- CONSORCIO VIAL DEL ATLÁNTICO**

**Radicación: 08-001-33-31-008-2008-00077-01/ 08-001-33-31-005-2008-00281 (ACUMULADO)**

de los diferentes tipos de dispositivos para la regulación del tránsito, requeridos para los trabajos en vías públicas, o en terrenos próximos a ellas, que afecten el desplazamiento de los usuarios de la vía. Situaciones típicas de señalización de obras que afectan el tránsito en las vías, se ilustran en el capítulo 9 del presente Manual con una serie de figuras que presentan la correcta aplicación de las medidas técnicas necesarias para el uso de los dispositivos.

Los principios y normas establecidas para cada obra, sin excepción, deberán ser tratados en forma individual y corresponderá a los organismos responsables controlar, exigir el cumplimiento de requisitos y otorgar el respectivo permiso para la ejecución de trabajos en la vía pública que comprometan el tránsito de personas y vehículos.

Los dispositivos para la regulación del tránsito, deberán ubicarse con anterioridad al inicio de la obra, permanecer durante la ejecución de la misma y serán retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación. Cuando las operaciones se realicen por etapas, deberán permanecer en el lugar solamente las señales y dispositivos que sean aplicables a las condiciones existentes y ser removidas o cubiertas las que no sean requeridas.

Es competencia de la entidad contratante establecer la responsabilidad de la instalación de señales en las obras que se realicen en la vía o en zonas adyacentes a ella.

Las señales verticales de tránsito que se emplean en zonas de construcción, rehabilitación, mantenimiento y ejecución de obras viales, están incluidas y contempladas en los mismos grupos que el resto de las señales de tránsito, es decir, preventivas, reglamentarias e informativas.

El uso de luces amarillas intermitentes, banderas, etc., junto con las señales, es permitido siempre y cuando no interfiera con la visibilidad de otros dispositivos ubicados a lo largo del tramo señalizado. Todas las señales que se utilicen en la ejecución de obras deberán ser reflectivas. Para las señales verticales se utilizarán materiales reflectivos Tipo I o de características superiores, sin embargo, para carreteras y vías urbanas rápidas, es aconsejable utilizar lámina reflectiva Tipo III.

Las señales deberán colocarse conforme al diseño y alineación de la vía, e instalarse de tal forma que el conductor tenga suficiente tiempo para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo. Como regla general, se instalarán al lado derecho de la vía; en vías de dos o más carriles por sentido de circulación se colocará el mismo mensaje en ambos costados. Cuando sea necesario, en las zonas de trabajo se podrán instalar señales sobre la calzada en soportes portátiles; también es permitido instalarlas sobre las barreras.

Las señales que requieran una mayor permanencia en el sitio de las obras, se instalarán en soportes fijos y aquellas que requieran una menor permanencia, se instalarán en soportes portátiles.

En carreteras y vías urbanas rápidas, la primera señal de prevención que advierta la existencia de la obra deberá colocarse aproximadamente a 400 metros antes de su inicio. Cuando se presenten vías alternas que faciliten el desvío de los vehículos del sitio de las obras, se recomienda señalar las diferentes alternativas que permitan indicar tal situación. En zonas urbanas, para las arterias o vías de menor jerarquía, se recomienda colocar la primera señal a una distancia entre 100 y 200 metros.

En vías de alta velocidad y acceso limitado, la distancia de las señales de prevención debe aumentarse a 400 metros o más. En estos casos conviene

**Medio de Control: Reparación Directa**

**Demandante: INÍRIDA AVENDAÑO VILLA Y OTROS/ GLORIA LONDOÑO DE NÚÑEZ Y OTROS**

**Demandado: DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO- CONSORCIO VIAL DEL ATLÁNTICO**

**Radicación: 08-001-33-31-008-2008-00077-01/ 08-001-33-31-005-2008-00281 (ACUMULADO)**

colocar señales informativas, con anticipación a las señales preventivas, indicando la proximidad de una obra en construcción, utilizando letras de tamaño suficiente para ser leídas a la velocidad de circulación de los vehículos.

Algunas obras que se desarrollan sobre las vías son dinámicas, lo cual requiere un tratamiento especial, como es el caso de los trabajos de señalización horizontal. En tales circunstancias, además de los dispositivos requeridos para la señalización de la obra, se podrá instalar una valla informativa en un vehículo estacionado con anticipación al lugar de trabajo o en el mismo vehículo de trabajo, caso en el cual podrá desplazarse conjuntamente con el personal que desarrolla la obra.” (Subraya fuera de texto)

Los capítulos 2 y 4 del referido manual, estipulan que las señales verticales pueden ser preventivas, reglamentarias e informativas. Respecto a la primera, “tienen por objeto advertir a los usuarios de la vía sobre los peligros potenciales existentes en la zona, cuando existe una obra que afecta el tránsito y puede presentarse un cierre parcial o total de la vía. Las señales preventivas deberán ubicarse con suficiente anticipación al lugar de inicio de la obra.

En cuanto a las características que deben tener estas señales se encuentran las siguientes: i) estas señales se identificarán por el código SPO-Número; ii) las señales preventivas tienen forma de rombo y sus colores serán naranja para el fondo y negro para símbolos, textos, flechas y orla. En vías urbanas tendrán como mínimo un tamaño de 75 ó 90 por 75 ó 90 cm; para carreteras y vías urbanas de alta velocidad su tamaño será como mínimo de 90 por 90 cm ó 120 por 120 cm; iii) se colocarán a el (los) lado(s) (derecho y/o izquierdo) de la vía que se afecte por la obra y, iv) cuando se requieran señales preventivas con texto, su forma será rectangular. Las letras del mensaje serán de una altura mínima de 15 cm, utilizando el alfabeto de la serie D.

Para el caso de obras en la vía, deben emplearse las siguientes señales:

**SPO-01. TRABAJOS EN LA VÍA**



Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un tramo de la vía que se ve afectado por la ejecución de una obra que perturba el tránsito por la calzada o sus zonas aledañas.

**SPO-02. MAQUINARIA EN LA VÍA**



Esta señal se empleará para advertir la proximidad a un sector por el que habitualmente circula equipo pesado para el desarrollo de obras.

**SPO-03. BANDERERO**



Con relación a las señales reglamentarias, el manual en comento establece que “tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso. Estas señales se identifican con el código SR”

Las señales reglamentarias tienen forma circular y sus colores serán los mismos que se describen para esta clase de señales en el capítulo 2. En vías urbanas su tamaño mínimo será un círculo de diámetro de 75 ó 90 cm; para carreteras y vías urbanas de alta velocidad el diámetro será de 90 ó 120 cm. Se colocarán a el (los) lado(s) (derecho y/o izquierdo) de la vía que se afecte por la obra.

Además de las consignas en el capítulo 2 de ese manual, se podrán utilizar las siguientes:

#### **SRO-01. VÍA CERRADA**



Esta señal se empleará para notificar a los conductores el inicio de un tramo de vía por el cual no se permite circular mientras duren las obras.

#### **SRO-02. DESVÍO**



Esta señal se empleará para notificar el sitio mismo en donde es obligatorio tomar el desvío señalado.

#### **SRO-03. PASO UNO A UNO**



Se usará esta señal para reglamentar el paso alternado de los vehículos, cuando en una calzada de dos carriles se cierra uno de ellos.

En lo que respecta a las señales informativas, “tienen por objeto guiar al usuario de la vía suministrándole la información necesaria sobre identificación de localidades, destinos, direcciones, sitios de interés turístico, geográficos, intersecciones, cruces,

distancias por recorrer, prestación de servicios, etc. Estas señales se identifican con el código SI.”

Se utilizarán señales informativas en la ejecución de obras, para indicar con anterioridad el trabajo que se realiza, distancia y otros aspectos que resulten importante destacar. Se identifican con el código SIO-Número.

Las señales de información deberán ser uniformes y tendrán fondo naranja reflectivo, mensaje y orla de color negro. Para el texto se utilizará el alfabeto tipo D, con una altura mínima de letra de 20 cm.

Las señales informativas en la ejecución de obras que afectan el tránsito por las vías son:

#### **SIO-01. APROXIMACIÓN A OBRA EN LA VÍA**

SIO-01



Esta señal se empleará para advertir conductores y peatones la aproximación a un tramo de vía afectado por un obra. La señal llevará la leyenda “OBRA EN LA VÍA”, seguida de la distancia a la cual se encuentra la obra. Se podrá usar conjuntamente con otras señales o repetirla variando la distancia.

#### **SIO-02. SIO-03 . INFORMACIÓN DE INICIO O FIN DE OBRA**

SIO-02



SIO-03



Esta señal indicará el inicio de los trabajos en la vía o zona adyacente a ella, con el mensaje “INICIO DE OBRA”. Igualmente, se instalará otra señal con las mismas características, pero indicando el sitio de

finalización de la obra, con la leyenda “FIN DE OBRA”. Las letras tendrán una altura de mínimo 20 centímetros, utilizando el alfabeto tipo D.

#### **SIO-04. CARRIL CERRADO (DERECHO-CENTRO-IZQUIERDO)**

SIO-04



Esta señal se empleará para prevenir a los conductores sobre la proximidad a un tramo de vía en el cual se ha cerrado uno o varios carriles de circulación. El texto de la señal deberá mencionar el (los) carril(es) inhabilitado(s) para el servicio. Por ejemplo: “CARRIL CENTRAL CERRADO”.

#### **SIO-05. DESVÍO**

SIO-05



Esta señal se empleará para advertir a los usuarios de las vías, la proximidad a un sitio en el cual se desvía la circulación del tránsito. Deberá indicarse la distancia a la cual se encuentra el desvío.

Además de estas señales existen otras que de acuerdo a la condición especial de la obra se deben utilizar, como es el caso de las canecas, bermas, entre otras.

El numeral 4.4 del capítulo 4° del manual en mención, establece que “el desarrollo de obras genera con frecuencia condiciones peligrosas en horas de oscuridad o en condiciones atmosféricas adversas, por lo tanto es necesario complementar las señales verticales y los elementos de canalización con dispositivos luminosos, tales como reflectores, luces permanentes y luces intermitentes o de destello.”

## **IMPUTACIÓN FÁCTICA**

Del material probatorio, se encuentran acreditados los siguientes hechos:

- Mediante informe de accidentes de tránsito No. 07-1642 del 21 de noviembre de 2007, realizado por el agente de tránsito Miguel Rúa, se consignó que ese día ocurrió un choque en la curva del Lago del Cisne antigua vía a Puerto Colombia, cuya característica se señaló: vía curva, plana, con una calzada y un carril, cuyo estado era malo, con material suelto, con señales en la vía 1, sin iluminación artificial.
- Conforme al croquis elaborado por el anterior agente, el vehículo objeto del accidente, provenía en la orientación de Puerto Colombia a Barranquilla, identificándose como vía 1 y se identifican 3 códigos que corresponden a señales de tránsito vertical.
- De acuerdo al oficio del 21 de noviembre de 2007, elaborado por el Comandante de la Patrulla Santo 32.1-1 de la Estación de Policía de Puerto Colombia, en consignó que el día 21 de noviembre de 2007, al trasladarse al sector del Kilómetro 6 vía sabanilla Lago del Cisne, constató que un vehículo de placas CRX-570, marca Montero Mitshubishi, que era conducido por el señor Luis Daniel López Durán, se había volcado boca arriba dentro del lago, produciéndose la inmersión del vehículo resultando herido éste y el señor Edinson Franklin Matus y fallecido el señor Julio César Núñez Londoño.
- Que en diligencia de indagatoria rendida el 21 de noviembre de 2007, por el señor Luis Daniel López Durán , manifestó que ese día venía conduciendo en compañía del señor Julio César Núñez Londoño y Edinson Franklin Mateus, y que al regresar de Puerto Colombia a Barranquilla, se encontró que la vía “estaba oscura y no había

señalización alguna, la carretera estaba totalmente oscura, en una de las curvas estaba toda deteriorada, habían huecos, no habían señalización que estaban construyendo, no había luz”, que en uno de los huecos perdió el control del vehículo y al maniobrar cayó en otro hueco que lo envió al lago, de donde salió del vehículo al igual que el señor Edinson Mateus, pero no el señor Julio Núñez, a quien auxiliaron pero que falleció. Refirió igualmente que iba a una velocidad de 60 KM/H.

- Según certificación expedida por la señora Lucila Álvarez Trillos, en su condición de arquitecta contratista, sin identificar la razón de la expedición de tal certificado, indicó que las señales instaladas (sin decir cuales), en el tramo en reparación a la altura del lago el cisne, se elaboraron de acuerdo con las especificaciones y normas establecidas en el manual sobre dispositivos de tránsito; además, obra copia de recibos de caja y factura donde se cancelaron la elaboración de 8 señales verticales.

- Conforme a los oficios del 20 de noviembre y 22 de noviembre de 2007, firmado por el representante legal la Unión Temporal Vías del Atlántico, interventor del contrato de obra No. 01082005000068 y el representante legal del Consorcio Vial del Atlántico, respectivamente, se dejó constancia y se anexó registro fotográfico respecto a la existencia de las señales de tránsito instaladas el 05 de octubre de 2007, tales como tramo en reparación y velocidad máxima, en el lado derecho e izquierdo de la vía Cra 51B Sector Ye de los Chinos- Uniatlántico- Circunvalar, donde se observa en las fotografías las señales respectivas y de velocidad máxima de 30 KM/H.

- En los reportes de los periódicos Diario La Libertad y Al Día del 22 de noviembre de 2007, se registró la noticia sobre el accidente en mención, indicándose que no había señalización en la vía, sin embargo, en la publicación del 27 de noviembre de 2007, el Diario La Libertad informó que la firma contratista desmentía a los familiares de la víctima respecto a la falta de señalización en la vía Puerto Colombia a Barranquilla.

- De acuerdo al informe pericial de análisis de alcoholemias del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses practicado el 21 de mayo de 2008, se concluyó que el señor Luis Daniel López Durán, en la muestra de sangre recibida se detectó alcohol etílico en concentración de 25 mg/100 ml de sangre total, indicándose que tal examen no se había realizado por daño en el cromatógrafo de gases. Y en la

aclaración solicitada los médicos legistas indicaron que ese porcentaje indicaba a una persona en estado normal, es decir, que no presenta embriaguez.

- En declaración jurada rendida dentro del proceso 2008-00077, el día 24 de junio de 2009, el señor Luis Daniel López Durán, manifestó que el accidente ocurrió alrededor de las 4:00 am, que iba conduciendo y que la carretera estaba en pésimo estado, que unos huecos le hicieron perder el control de la camioneta y que iba a una velocidad 40, 50 máximo, sin ver que ninguna señal que advirtiera que la vía se estaba arreglando, y que no había ninguna clase de iluminación ni nada que avisara del mal estado de la vía.

- En declaración jurada rendida dentro del proceso 2008-00077, el día 25 de junio de 2009, el señor Miguel Antonio Rúa de las Salas, manifestó que fue el agente de tránsito que elaboró el croquis y el informe del accidente, indiciando que el vehículo accidentado se dirigía en dirección Puerto Colombia-Barranquilla, que en la curva donde ocurrió el choque se encontraba en la vía varios huecos en los carriles de ambos sentidos, que el en el último hueco se revientan las llantas del vehículo y es despedido hacia la baranda, volteándose y cayendo al lago. Que en la vía antes de los huecos se encontraban la señalización SR-30 que corresponde a la velocidad máxima permitida, el SP-05 que corresponde a curva y contra curva peligrosa izquierda-derecha y la SPO-01 que corresponde a una señal transitoria de trabajos en la vía. Sostuvo que las causas probables del accidente fueron las del código 306, que corresponde a huecos en la vía y 134, que es impericia en el manejo, que es cuando un conductor no sabe maniobrar ante una situación de peligro. Que la velocidad recomendada para circular en esa vía era de 30 KM/H y que por su experiencia probablemente el conductor iba a más de 70 KM/H.

- En Declaración jurada rendida dentro del proceso 2008-00077, el día 25 de junio de 2009, el señor Albeiro Sayas Care, manifestó que el accidente ocurrió pasadas las 3 am, que se encontraba pasando revista en el parador de la cerveza donde había vigilancia de VISE Ltda, en la vía de la 51B, cuando escuchó un sonido de frenos de vehículo y se escuchó un estropicio en la antigua vía de Puerto Colombia en el Lago del Cisne que quedaba a 70 metros, y al cabo de 1 minuto y medio escucharon a una persona pedir auxilio a lo que acudieron a socorrerla y vieron que del carro salió un muchacho y dijo que faltaba otra persona, para lo cual dejó sus elementos de dotación e ingresó al lago y sacó a la persona quien al salir del agua ya no tenía signos vitales.

- En declaración jurada rendida dentro del proceso 2008-00077, el día 25 de junio de 2009, la señora Mercedes Irina Muñoz Aragón, quien fungía hasta el 30 de abril de 2008, como supervisora del contrato No. 01082005000068, cuyo objeto era la interventoría del contrato de concesión No. 990001 de 1999, manifestó que de acuerdo a las características geométricas de la vía hicieron necesaria la colocación de señales verticales por el concesionario, tales como la señalización informativa de seguridad vial y la de velocidad máxima de 30 KM/H.

- En declaración jurada rendida dentro del proceso 2008-00077, el día 25 de junio de 2009, el señor Mario Andrés Escolar Navas, manifestó que el fue quien tomó las fotos de las señales de tránsito existentes el día del accidente, en donde se podía observar en el carril que conduce de Barranquilla a Puerto Colombia y viceversa, las señales de tramo en reparación ubicada a 250 metros, la misma señal pero ubicada a 100 metros y la reglamentaria de velocidad máxima de 30 KM/H.

- En la declaración jurada rendida dentro del proceso 2008-00077, el día 01 de julio de 2009, la señora Lucila Álvarez Trillos, manifestó que el Consorcio Vial del Atlántico le compró 8 señales verticales elaboradas e instaladas en el mes de septiembre de 2007, que corresponden a velocidad máxima, tramos en reparación 250 mts y 100 mts, para ambos carriles.

- En declaración jurada rendida dentro del proceso una vez acumulados, el día 10 de noviembre de 2010, el señor William Acosta Hernández, manifestó que aproximadamente a las 2:30 am, se encontraba prestando el servicio de vigilancia en el puesto parador de la cerveza en la vía Puerto Colombia, se encontraba con el señor Sayas quien le pasaba revista y sintieron como un frenón y como deslizamiento de un vehículo, seguido se escuchó un golpe y un ruido como cuando un carro cae en el agua, y luego escucharon unos gritos de una persona pidiendo auxilio, bajaron a la carretera y vieron a un vehículo con las llantas para arriba y había una persona al interior del carro, razón por la cual su supervisor le dijo que lo ayudara para sacar a esa persona de nombre Julio Cesar, lo atendieron pero ya estaba muerto. Refirió que no era la primera vez que ocurría un accidente en ese sector y que la carretera carecía de iluminación y de señales preventivas.

- En declaración jurada rendida dentro del proceso una vez acumulados, el día 07 de junio de 2017, el señor José Vicente López Martínez, manifestó ser una persona

usuaria de la vía de la prolongación de la 51B o vía a Puerto Colombia, y que el día 21 de noviembre de 2007, transitó por esa vía aproximadamente a las 6:20 o 6:25 am, cuando se dirigía a dejar a su hija en el Colegio Anglo y vio el accidente de tránsito en toda la curva del Lago del Cisne, además se percató que había una pila de tierra por las labores de mantenimiento o reparación que estaban haciendo. Refirió que en esa vía no existe iluminación artificial y que para la época de los hechos no se encontraba demarcada con las bermas o división de carriles.

- En declaración jurada rendida dentro del proceso una vez acumulados, el día 07 de junio de 2017, el señor Gabriel José Sara Núñez, relató como fue el proceso de duelo de la familia del señor Julio César Núñez Londoño, la aflicción que generó en su familia, relatando sucesos de infancia y los planes que tenía el occiso para sus familiares, así como los sueños y proyectos que éste tenía en relación con su carrera y el deseo de ser el arquitecto que diseñara los planos de sus hermanos, tías y madre; refirió que éste era el alma de las fiestas familiares y que su muerte fue más devastadora que incluso cuando falleció el abuelo del occiso. Finalmente reiteró que la relación que tenía con su abuela, tías, hermana, hermanos, era bastante unida y que él era la esperanza de la familia.

- En declaración jurada rendida dentro del proceso una vez acumulados, el día 07 de junio de 2017, el señor Omar Torrenegra Romero, se refirió sobre la afectación emocional que generó la muerte del señor Julio César Núñez a sus familiares, indicando que lo conocía desde su niñez, por lo que le constaba el dolor padecido por su madre, hermanos, tías y tíos, abuela, el cual refiere que “está constante ahí”, ya que no han podido superar su partida.

- Mediante contrato de concesión No. 990001 del 11 de octubre de 1999, celebrado entre el Departamento del Atlántico y el Consorcio Vial del Atlántico, se entregó en concesión al contratista en mención por un plazo de 20 años, la rehabilitación y mantenimiento de 213 kms de la infraestructura vial del Atlántico, donde se incluye la vía comprendida de la 51B, Sabanilla-Salgar, Ye de los chinos, Hotel Pradomar.

### **Valor probatorio de las fotografías.**

La Sala advierte que con la demanda y su contestación se aportaron 11 fotografías con las cuales se pretende acreditar el mal estado en el que se encontraba la vía para el día en que sucedieron los hechos y por parte de los demandados, que

existían las señales de tramo en reparación, velocidad máxima permitida y curva y contra curva. Al respecto, es de indicar que la valoración de las fotografías se sujetará a su calidad de documentos que, en el marco del acervo probatorio, serán apreciadas como medios auxiliares<sup>22</sup>, y en virtud de la libre crítica del juez; y deben ser apreciadas en conjunto y bajo las reglas de la sana crítica con los demás medios probatorios que obran en el expediente, para poder establecer las circunstancias de tiempo, modo y lugar<sup>23</sup>.

### **Análisis crítico de las pruebas frente al marco jurídico**

Conforme a las pruebas antes relacionadas, se tiene que el día 21 de noviembre de 2007, los señores Luis Daniel López Durán, Edinson Franklin Mateus y Julio César Núñez Londoño, el primero como conductor y los demás como acompañantes, se movilizaban en una camioneta marca Mitshubishi Montero, sobre la vía que conduce del municipio de Puerto Colombia a Barranquilla, a la altura del lago del Cisne.

Alrededor de las 04:00 am, los antes mencionados al transitar por la referida vía que estaba en reparación, se toparon con una pila de tierra y además cayeron en los huecos que eran objeto de intervención, que finalmente lo hicieron colisionar contra una baranda y cayeron al lago, sumergiéndose junto con el carro, de donde pudieron salir los señores López Durán y Mateus, y no logrando salir con vida el señor Julio César Núñez, cuya causa de muerte fue asfixia mecánica por inmersión.

Las obras de reparación y mantenimiento se estaban realizando con ocasión al contrato de concesión No. 990001 del 11 de octubre de 1999, que celebró el Departamento del Atlántico con la Concesión Malla Vial del Atlántico.

La jueza de primera instancia respecto a las señales de tránsito, indicó que las mismas estaban instaladas para el día del accidente, y que el deceso del señor Julio César Núñez tuvo como causa determinante y única, el exceso de velocidad en que iba el señor Luis Daniel López, por lo que exoneró de responsabilidad a los demandados por el hecho de un tercero.

---

<sup>22</sup> Sección Tercera, sentencia de 22 de abril de 2004, expediente 14688.

<sup>23</sup> Sección Tercera, Sub-sección C, sentencia de 1 de febrero de 2012, expediente 22464.

La parte demandante en su recurso insistió que no existían las señales de tránsito que se adujo por los demandados, además de la falta de iluminación artificial.

En esas condiciones, corresponde a la Sala conforme a las pruebas obrantes dentro del proceso, determinar si efectivamente existían las señales de tránsito reglamentarias, preventivas e informativas que se requieren cuando existen trabajos en la vía y si estas eran i) adecuadas y ii) suficientes para prevenir a quienes transitan por la referida vía de los peligros que se generan con la realización de obras.

De acuerdo con el informe de accidente de tránsito, las fotografías aportadas al proceso y las declaraciones de los interventores y contratistas, existían para el día del accidente 3 señales de tránsito verticales, la correspondiente a tramo en reparación, velocidad máxima permitida y curva y contra curva.

Para la Sala el primer nivel era irrelevante el argumento de las reglas de la experiencia para luego "suponer" que si había señalización de un carril de la vía, lo existía en el otro. Ello, en razón a que en el croquis elaborado por el agente de tránsito, señor Miguel Antonio Rúa de las Salas, el mismo día de los hechos, identificó como vía 1, la que era transitada por los señores Luis López, Edinson Mateus y Julio Núñez, proveniente de Puerto Colombia a Barranquilla, los códigos de las señales de tránsito existentes, las SR-30, SP-05 y SPO-01, que corresponde a las antes indicadas.

No obstante, por el hecho de que estas señales existieran, no necesariamente se podían catalogar que eran suficientes y adecuadas para prevenir a quienes transitan sobre la referida vía, sobre los peligros que se generaban con la realización del mantenimiento de la misma.

De acuerdo con el manual de señalización vial, cuando de afectación de las vías por obras se trata, se deben instalar señales preventivas, reglamentarias y de información, las cuales deben ser ubicadas con antelación a la realización de las obras.

Específicamente, y de acuerdo al comparativo con dicho manual, no se instalaron las señales de "inicio y finalización de obra", cuya finalidad era advertir sobre la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de ésta, así como indicar con

anterioridad el trabajo que se realiza, distancia y otros aspectos que resulte importante destacar.

De igual manera, estas obras no contaban con dispositivos luminosos tales como reflectores, luces permanentes y luces intermitentes o de destello, las cuales eran necesarias por cuanto, como lo indica el manual de señalización vial, “el desarrollo de obras genera con frecuencia condiciones peligrosas en horas de oscuridad o en condiciones atmosféricas adversas, por lo tanto es necesario complementar las señales verticales y los elementos de canalización con dispositivos luminosos”.

Como se puede observar, aun cuando se probó la existencia de 3 señales de tránsito verticales en el tramo de la vía que conduce de Puerto Colombia a Barranquilla, las mismas no eran suficientes ni adecuadas, ya que de los informes de policía, las declaraciones de las personas que fueron testigos presenciales del accidente y de quienes concurren a declarar, fueron coincidentes y enfáticos en señalar que ese tramo no se contaba con iluminación artificial, máxime cuando se estaban realizando unas obras de mantenimiento vial.

Llama la atención que el contrato de concesión se inició desde el año 1999 y tales obras no se hubieran realizado, ya que justamente se entregó en concesión para que se hicieran los mantenimientos entre otros, a la cra 51B vía que conduce Salgar y Sabanilla, y 08 años después se presentaron estos accidentes que, como lo dijo en su declaración el señor William Acosta Hernández, persona que ayudó a sacar el cuerpo del señor Julio César Núñez, no era la primera vez que ocurrían accidentes en ese sector por la misma situación antes descrita.

En efecto, para la Sala resulta claro que el Departamento del Atlántico y su contratista, omitieron el cumplimiento de sus funciones en materia de señalización vial, por lo que desde el punto de vista de la imputación objetiva, le asiste su responsabilidad en la reparación del daño antijurídico ocasionado a las víctimas.

Además de lo anterior, no desconoce la Sala que la inadecuada señalización y la falta de señalización luminosa no fueron las únicas causas del accidente donde perdió la vida el señor Julio César Núñez, pues está acreditado que el señor Luis Daniel López Durán, había sobrepasado el límite de velocidad previsto en el sector donde ocurrió el accidente, que era de 30 KM/H, por haberse así reconocido por éste al momento de rendir indagatoria ante la Fiscalía General de la Nación y en

este proceso; en el primero dijo que iba a una velocidad de 60 Km/H y en éste manifestó que iba a 40 o 50 KM/H.

La parte demandada se opuso a tal conclusión de la primera instancia, argumentando que no había una prueba técnica que así lo certificara, sin embargo, la misma carece de sentido cuando el mismo conductor reconoció que iba aproximadamente a esas dos velocidades, que en todo caso, excedían el límite de 30 KM/H, que estaba señalizado.

En consecuencia, la Sala encuentra que no le asistió razón a la señora jueza de instancia, pues en el presente asunto los daños sufridos por los demandantes no fueron culpa exclusiva de un tercero, pues en el presente asunto el hecho del tercero no se reviste de los requisitos de exterioridad, imprevisibilidad e irresistibilidad; es por ello que la Sala declarará patrimonialmente responsable al Departamento del Atlántico y al Consorcio Malla Vial del Atlántico por los daños causados a los demandantes, de conformidad con lo establecido en el artículo 2751 del C.C., pero en la proporción que a aquel le corresponde en virtud de la concurrencia de culpas que se encontró probada en el presente asunto, que para al Sala, corresponde a un 60%, valor que se obtiene dado el grado de responsabilidad de los demandados en no señalar adecuadamente la vía donde se realizaban obras públicas que no contaban iluminación para así prevenir a quienes transitan por ella sobre los peligros que se generan con las reparaciones y mantenimientos en realización.

Con relación al llamamiento en garantía, que hiciera el Consorcio Vial del Atlántico, a la compañía de seguros MUNDIAL DE SEGUROS S.A., en atención a que la misma no se opuso a las obligaciones contenidas en la póliza BQ-A0013213 con vigencia desde el 11/10/2007 al 11/10/2008, esta deberá pagar a los demandantes el valor máximo asegurado en los términos y condiciones de la póliza en cita, sin perjuicio que si el Consorcio cancela las sumas establecidas en esta sentencia, pueda esta repetir contra la aseguradora.

### **Indemnización de perjuicios**

#### **Perjuicios morales**

Tanto en el expediente 2008-00077 como en el 2008-00281, los demandantes solicitaron que se les indemnizara por los perjuicios morales sufridos con ocasión al accidente de tránsito donde falleció el señor Julio César Núñez Londoño.

En ese sentido se solicitó en el primer expediente mencionado por este concepto el equivalente a 100 SMLMV, para la señora Inírida Avendaño Villa e igual monto para su hijo Julio César Núñez Avendaño.

Por su parte, en el expediente 2008-00281, se pidió por tal concepto los siguientes valores: i) para Gloria Inés Londoño de Núñez, madre del occiso, 500 SMLMV; ii) Neiro Segundo y Brian Albinci Núñez Londoño y Kelly Núñez Martínez (hermanos), 60 SMLMV para cada uno; iii) Deysi Londoño Millán y Arelis Londoño de Pereira (tías), 50 SMLMV para cada una; iv) Elizabeth Millán de Londoño (abuela), 50 SMLMV.

Para resolver respecto de esta solicitud se tiene que, en los eventos en los que una persona fallece o sufre una lesión y ello es imputable al Estado, se desencadena, a cargo de éste, la indemnización de perjuicios morales, y las personas que se sientan perjudicadas por dicha situación y hagan parte del grupo familiar más cercano pueden reclamar la indemnización de estos perjuicios acreditando el parentesco con la víctima directa del daño, pues éste se convierte en un indicio suficiente para tener por demostrado el perjuicio moral sufrido, por cuanto las reglas de la experiencia hacen presumir que el daño sufrido por un pariente cercano causa dolor y angustia en quienes conforman su núcleo familiar, en atención a las relaciones de cercanía, solidaridad y afecto, siempre que no existan pruebas que indiquen o demuestren lo contrario. Dicho perjuicio se concreta en los sentimientos de tristeza, depresión, angustia, miedo y demás afecciones que se padecen en virtud de los vínculos de afecto que unen a los demandantes con la víctima directa. Así, su tasación es de carácter extrapatrimonial, dada su especial naturaleza compensatoria.

En consecuencia, la simple acreditación de la relación de parentesco mediante los respectivos registros civiles de nacimiento, permite presumir que los parientes cercanos de una víctima fatal han sufrido un perjuicio de orden moral. En efecto, la simple acreditación de tal circunstancia, para eventos de perjuicios morales reclamados por padres, hermanos, tíos, cuando alguno de estos hubiere fallecido, a partir del artículo 42 Constitucional y de las máximas de la experiencia, permite inferir que los demandantes han sufrido el perjuicio cuyo resarcimiento pretenden.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera. Sentencia del 26 de noviembre de 2014. Expediente 26855.

Refiriéndose al *quantum* al cual deben ascender estos perjuicios, según la jurisprudencia del Consejo de Estado, el funcionario judicial debe valorar todas las pruebas y las circunstancias propias cada caso, a fin de determinar la intensidad de esa afectación y, en consecuencia, calcular las sumas que se deben reconocer por este concepto<sup>25</sup>.

En el caso que hoy ocupa a la Sala, según lo ya expresado, el daño moral sufrido por los familiares de señor Julio César Núñez Londoño, conforme relataron los señores Gabriel José Sara Núñez y Omar Torrenegra Romero, fue de gran intensidad, en atención a las circunstancias en que se produjo su muerte y que quedaron establecidas en esta sentencia.

Ahora bien, en cuanto al monto de la indemnización del perjuicio moral, derivado de la muerte de un ser querido, el Consejo de Estado, unificó<sup>26</sup> su posición al respecto, en los siguientes términos:

<b>REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE</b>					
<b>REGLA GENERAL</b>					
	<b>NIVEL 1</b>	<b>NIVEL 2</b>	<b>NIVEL 3</b>	<b>NIVEL 4</b>	<b>NIVEL 5</b>
	Relaciones afectivas conyugales y paterno filiales	Relación afectiva del 2° de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)	Relación afectiva del 3° de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4° de consanguinidad o civil	Relaciones afectivas no familiares - terceros damnificados
Porcentaje	100%	50%	35%	25%	15%
Equivalencia en salarios mínimos	100	50	35	25	15

Así las cosas, habrá lugar a reconocer, a título de daño moral, las sumas de dinero establecidas a continuación para cada uno de los demandantes, en atención a la relación afectiva de consanguinidad que cada uno de ellos acreditó en el proceso, pero con el porcentaje del 60%, que es la proporción establecida respecto a la responsabilidad por la muerte del señor Núñez Londoño, lo que significa una reducción del 40%, así:

<b>Demandante</b>	<b>Parentesco</b>	<b>Indemnización</b>
Inírida Avendaño Villa	Cónyuge	60 S.M.L.M.V.

<sup>25</sup> Consejo de Estado. Sección Tercera. Subsección A. Sentencia del 27 de junio de 2013. Expediente 31033.

<sup>26</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 28 de agosto de 2014, exp. 36149, C.P. Hernán Andrade Rincón.

Julio César Núñez Avendaño	Hijo	60 S.M.L.M.V.
Gloria Inés Londoño de Núñez	Madre	60 S.M.L.M.V
Neiro Segundo Núñez Londoño	Hermano	30 S.M.L.M. V
Brian Albinci Núñez Londoño	Hermano	30 S.M.L.M.V
Kelly Núñez Martínez	Hermana	30 S.M.L.M.V
Arelis Londoño de Pereira	Tía	21 S.M.L.M.V
Deysi Londoño Millán	Tía	21 S.M.L.M.V
Elizabeth Millán de Londoño	Abuela	30 S.M.L.M.V.

## **Perjuicios Materiales**

### **Lucro Cesante**

Únicamente por la modalidad de lucro cesante reclamaron la señora Inírida Avendaño y su menor hijo, en cuantía de \$2.000.000 mensuales, durante el tiempo transcurrido desde el fallecimiento del señor Julio César Núñez Londoño hasta que sea profiera la correspondiente sentencia, por ser este el valor que aportaba el occiso para su sostenimiento.

Al respecto, precisa la Sala que, desde el punto de vista de los salarios que la víctima directa dejó de percibir, el lucro cesante debe ser entendido como una ganancia frustrada, en tanto que, si la vida del demandante no hubiera terminado, ese dinero hubiera ingresado a su patrimonio y, en consecuencia, al de los que dependían económicamente de él.

Con relación a esta modalidad de perjuicio, la profesora Aida Patricia Hernández Silva, en el texto *“La Responsabilidad Extracontractual del Estado”*, Juan Carlos Henao y Andrés Fernando Ospina Garzón editores, Universidad Externado de Colombia, segunda reimpresión 2016, página 280, expresó:

“(…) El Lucro Cesante consiste en la ganancia o provecho que dejó de reportarse a consecuencia de la concreción del daño antijurídico; es la pérdida por el no ingreso de un valor que llegaría con certeza al patrimonio de quien padece el daño. Si se tiene en cuenta la forma del beneficio o el provecho, cabe precisar, que el lucro cesante puede presentarse en un solo momento como cuando el valor no ingresa una vez al patrimonio de quien lo espera; o puede relevase de manera continuada, como ocurre ante la pérdida de un valor que ingresaba en forma periódica y permanente, como el valor que le ingresa la acreedor alimentario o al arrendador.

La pérdida del ingreso o beneficio puede haber ocurrido con anterioridad a la liquidación, caso en el cual se denomina lucro cesante pasado o consolidado. O puede darse de manera cierta <sup>27</sup> cuando los valores esperados para el futuro

<sup>27</sup> Al respecto, la Sección Tercera del Consejo de Estado precisó que el lucro cesante “ no puede construirse sobre conceptos hipotéticos, pretensiones fantasiosas o especulativas que se fundan en posibilidades inciertas de ganancias ficticias sino que,

**Medio de Control: Reparación Directa**  
**Demandante: INÍRIDA AVENDAÑO VILLA Y OTROS/ GLORIA LONDOÑO DE NÚÑEZ Y OTROS**  
**Demandado: DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO- CONSORCIO VIAL DEL ATLÁNTICO**  
**Radicación: 08-001-33-31-008-2008-00077-01/ 08-001-33-31-005-2008-00281 (ACUMULADO)**

no llegan, caso en el cual se llama lucro cesante futuro; como ocurre con el valor que percibiría el hijo hasta la edad de su dependencia o la viuda hasta la fecha en que se cumpliera primero el periodo de vida probable. (...)"

Advierte la Sala, que no fue acreditado el monto exacto de los ingresos que como producto de la actividad económica desarrollada percibía el señor Julio César Núñez Londoño, pero sí que sus ingresos provenían de su profesión como arquitecto, según certificación que fue aportada por los demandantes en la oportunidad legal dispuesta para ello.

La jurisprudencia del Consejo de Estado<sup>28</sup>, ha señalado que ante la falta de prueba del monto del ingreso que percibía la víctima directa, se toma como su valor base un salario mínimo legal mensual vigente para la fecha de la muerte, en el entendido de que es el ingreso mínimo de las personas en edad productiva, más un aumento del 25 % correspondiente a las prestaciones sociales que por mandato legal recibe un sujeto productivo en Colombia, en consonancia con la reiterada jurisprudencia del Consejo de Estado.

Así las cosas, se procederá al cálculo del valor correspondiente al lucro cesante consolidado, partiendo de la actualización del salario mínimo legal vigente para la época de los hechos:

$$Ra = R \frac{\text{índice final}}{\text{Índice Inicial}}$$

En donde:

**Ra=** Es renta actualizada, es decir, que se busca;

**R=** Es la renta histórica, es decir, la que ganaba la víctima directa al momento de su muerte. (Salario mínimo de 2007 = \$433.700)

**Índice final** = Es el índice de precios al consumidor del mes inmediatamente anterior a la sentencia o mes de la sentencia, si se dicta el último día. (mayo de 2022)

**Índice inicial=** es el índice de precios al consumidor del mes del hecho dañino (noviembre de 2007)

Entonces,

$$Ra = 433.700 \times \underline{118.70}$$

---

por el contrario, debe existir un acierta probabilidad objetiva que resulte del curso normal de las cosas y de las circunstancias especiales del caso en concreto". Sentencia del 12 de junio de 2014, exp 29501.

<sup>28</sup> Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 29 de agosto de 2012. Expediente No. 24453.

64.51

Ra = 798.489

Lo anterior significa que, el salario mínimo en noviembre de 2007, hoy equivale a \$798.489. Ahora bien, por existir una diferencia entre el salario actualizado y el fijado por el gobierno para la presente anualidad, cual es, \$1.000.000, se tendrá en cuenta éste último en virtud del principio de favorabilidad, a efectos de liquidar los perjuicios de orden material

No se le aumentaría el 25 % por concepto de prestaciones sociales en atención a que no se demostró que la víctima tuviera un vínculo laboral activo al momento de los hechos.

Una vez obtenida la base para la liquidación, se descuenta el 25% que corresponde a los gastos necesarios para la propia subsistencia.

Entonces:

Ra= Ra – 25%

Ra = \$1.000.000- \$250.000

**Ra= \$750.000**

#### **Liquidación de la Indemnización debida o consolidada**

Comprende el tiempo transcurrido entre la ocurrencia de los hechos – 21 de noviembre de 2007 - y la fecha de esta providencia 17 de junio de 2022, es decir, 14 años, y 6 meses (174 meses).

La indemnización consolidada se calculará con base en la siguiente fórmula:

$$S = \frac{Ra (1 + i)^n - 1}{i}$$

Donde:

**S** = Es la indemnización a obtener.

**Ra** = Es la renta o ingreso mensual actualizado que equivale a **\$750.000**

**i**= Interés puro o técnico: 0.004867

**n**= Número de meses que comprende el período de la indemnización: **174 meses.**

Reemplazando tenemos:

$$S = \frac{\$750.000 (1 + 0.004867)^{174} - 1}{0.004867}$$

**S= \$204.569.730**

## **Daño Emergente**

Bajo esta modalidad de perjuicios materiales, los demandantes solicitan por este concepto la suma de \$20.000.000, sin embargo, no se probó tal perjuicio.

## **Costas.**

No se condenará en costas a la parte demandada, por cuanto la conducta procesal de ésta no está teñida de mala fe, dado que no es constitutiva de abuso del derecho, ni puede calificarse como injusta, maliciosa ni malintencionada, presupuesto éste indispensable para adoptar este tipo de decisión.

En mérito de lo expuesto, el **TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL ATLÁNTICO- SECCIÓN C**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

## **V.- FALLA**

**REVOCAR** la sentencia del veinticinco (25) de septiembre de dos mil dieciocho (2018), proferida por el Juzgado Quince Administrativo del Circuito de Barraquilla, que negó las pretensiones de la demanda, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia, y en su lugar se ordena:

**PRIMERO: DECLARAR** al DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO y al CONSORCIO VIAL DEL ATLÁNTICO, patrimonial y solidariamente responsable de los perjuicios que le fueron causados a los demandantes por la muerte del señor Julio César Núñez Londoño, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

**SEGUNDO: CONDENAR** al DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO y al CONSORCIO VIAL DEL ATLÁNTICO, a pagar a los demandantes a título de indemnización por los perjuicios morales causados, las siguientes sumas de dinero:

<b>Demandante</b>	<b>Parentesco</b>	<b>Indemnización</b>
Inírida Avendaño Villa	Cónyuge	60 S.M.L.M.V.
Julio César Núñez Avendaño	Hijo	60 S.M.L.M.V.
Gloria Inés Londoño de Núñez	Madre	60 S.M.L.M.V
Neiro Segundo Núñez Londoño	Hermano	30 S.M.L.M. V
Brian Albinci Núñez Londoño	Hermano	30 S.M.L.M.V
Kelly Núñez Martínez	Hermana	30 S.M.L.M.V
Arelis Londoño de Pereira	Tía	21 S.M.L.M.V

*Medio de Control: Reparación Directa*  
**Demandante: INÍRIDA AVENDAÑO VILLA Y OTROS/ GLORIA LONDOÑO DE NÚÑEZ Y OTROS**  
**Demandado: DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO- CONSORCIO VIAL DEL ATLÁNTICO**  
**Radicación: 08-001-33-31-008-2008-00077-01/ 08-001-33-31-005-2008-00281 (ACUMULADO)**

Deysi Londoño Millán	Tía	21 S.M.L.M.V
Elizabeth Millán de Londoño	Abuela	30 S.M.L.M.V.

**TERCERO: CONDENAR** al DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO y al CONSORCIO VIAL DEL ATLÁNTICO, a título de indemnización por los perjuicios materiales (lucro cesante) causados, la suma de \$204.569.730.

**CUARTO:** La compañía de seguros MUNDIAL DE SEGUROS deberá pagar a los demandantes el valor máximo asegurado en los términos y condiciones de la póliza BQ-A0013213, sin perjuicio que si el Consorcio cancela las sumas establecidas en esta sentencia, pueda esta repetir contra la aseguradora.

**QUINTO: NEGAR** las demás pretensiones de la demanda.

**SEXTO:** Las demandadas darán cumplimiento a este fallo en los términos indicados en los artículos 176 a 179 del C.C.A.

**SÉPTIMO:** Sin condena en costas en esta instancia.

**OCTAVO:** Notifíquese personalmente el presente fallo a la Procuraduría Judicial delegada ante este Tribunal.

**NOVENO:** Ejecutoriada la presente providencia, **DEVUÉLVASE** al Juzgado de origen y **DEVUÉLVANSE** al demandante, si los hubiere, los gastos del proceso.

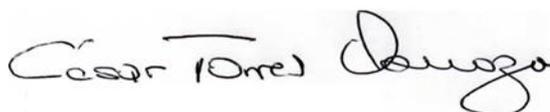
**LOS MAGISTRADOS,**



**JAVIER EDUARDO BORNACELLY CAMPBELL**



**JORGE ELIÉCER FANDIÑO GALLO**



**CÉSAR AUGUSTO TORRES ORMAZA**