



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOYACÁ
SALA DE DECISIÓN No. 5
MAGISTRADO PONENTE: OSCAR ALFONSO GRANADOS NARANJO

Tunja, 14 AGO 2019

Demandante	José Manuel García Puentes y Otro
Demandado	Instituto Nacional de Vías
Expediente	15001-3333-004-2016-00077-02
Medio de control	Reparación Directa
Tema	Sentencia de segunda instancia

Decide la Sala el recurso de apelación formulado por la apoderada de la parte demandante (fls. 989 a 1024), en contra de la sentencia del 21 de marzo de 2018, proferida por el Juzgado Cuarto Administrativo Oral del Circuito Judicial de Tunja, mediante la cual se negaron las pretensiones de la demanda (fls. 969 a 985).

I. ANTECEDENTES

1. LA DEMANDA (fls. 3 a 25 y 421 a 444)

Por conducto de apoderado judicial y en ejercicio del medio de control de reparación directa previsto en el artículo 140 del C.P.A.C.A, los señores MARÍA LUCIA MURCIA de GARCÍA y JOSÉ MANUEL GARCÍA GONZÁLES, acuden a la administración de justicia con el fin de solicitar la declaratoria de responsabilidad de la NACIÓN – INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS, por los perjuicios ocasionados a los demandantes como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 02 de mayo de 2014 en la vía que conduce de Barbosa a Tunja en el Departamento de Boyacá.

Como consecuencia de lo anterior solicitan el reconocimiento y pago a su favor de los siguientes perjuicios: de orden material la suma de \$60.500.000 para cada uno de los demandantes; de orden moral la suma de 100 salarios mínimos mensuales legales vigentes a cada uno de los demandantes.

Así mismo, solicitaron que la liquidación de las anteriores condenas deberá efectuarse mediante sumas liquidadas en moneda de curso legal en Colombia



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

y se ajustarán tomando como base índice de precios al consumidor, conforme lo establece el artículo 187 de la Ley 1437 de 2011.

1.1. Hechos

Los hechos en que se fundamenta la demanda son, en síntesis, los siguientes:

Adujo que el 02 de mayo de 2014 sobre la vía Barbosa – Tunja Km 55 – 470 Metros sobre las 10:45 a. m. se presentó colisión de 2 vehículos de servicio público, vía que se encontraba sin pavimento, sin demarcaciones, sin señalización, obra abandonada y de acuerdo a estas condiciones de la vía, la tierra se levantó, quitando cualquier visibilidad a los conductores, razón por la cual el vehículo en el que se transportaban los demandantes disminuyó de inmediato la velocidad cuando se produjo el choque.

Indicó que el sector de la vía donde se presentó el accidente se encontraba en tierra y piedra seca, toda vez que se había levantado por completo el pavimento y pese a ello no había señalización ni demarcación alguna, de tal manera que el otro vehículo de servicio público que venía en dirección contraria, quedó igualmente sin visibilidad por la tierra y material levantado por la tracto mula que había pasado antes.

Señaló que el Instituto Nacional de Vías es el encargado del mantenimiento y vigilancia de las obras en la vía que conduce de Tunja a Moniquirá, omitiendo la correspondiente señalización estando una obra en curso; en el sector no había señalización, solo aparece mucho antes del lugar de la colisión una señal de obreros en la vía y antes del lugar del accidente habían muchas máquinas estacionadas.

Refirió que los demandantes se encontraban en el vehículo de servicio público que viajaba desde Barbosa hacia Tunja, que fue impactado por el vehículo de placas XXA 636, tal como se establece en el croquis levantado al efecto; el impacto causó múltiples lesiones a los demandantes, quienes tuvieron que ser trasladados a la Clínica Medilaser.

Adujo que como consecuencia de las secuelas en la salud de los demandantes producto del accidente, éstos no han podido volver a trabajar y han tenido pérdidas materiales, así como perjuicios morales.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

Indicaron que con ocasión del accidente de tránsito se inició indagación penal por el delito de lesiones personales en la Fiscalía Local de Cóbbita; así mismo se inició reclamación ante la aseguradora Q.B.E., atendiendo a que los vehículos de servicio público estaban cubiertos con pólizas de responsabilidad civil extracontractual realizando transacción dentro del proceso penal.

2. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

2.1. Instituto Nacional de Vías – INVÍAS

Dentro del término para ello y a través de apoderado judicial, la entidad demandada contestó la demanda oponiéndose a las pretensiones de la misma por considerar que los perjuicios reclamados no son imputables a INVÍAS (fls. 373 a 383 y 455 a 461).

Frente a los hechos, la entidad demandada manifestó que el accidente de tránsito de los demandantes tuvo como causa única y determinante la colisión de dos vehículos de transporte público, de acuerdo al croquis elaborado por la Policía de Tránsito el día de la ocurrencia de los hechos. Del mismo modo, manifestó que el 02 de mayo de 2014 no se encontraba maquinaria en la vía y contrario a lo que señaló la parte actora, si estaba señalizado el tramo intervenido por el INVÍAS.

Propuso como medios exceptivos los siguientes:

- ***Falta de legitimación material en la causa por pasiva del Instituto Nacional de Vías “INVÍAS”:*** Manifestó que es claro que el daño alegado no provino de una acción, omisión o generación de un riesgo imputable al INVÍAS, sino a un actuar particular y concreto de las víctimas, en el cual no tuvo participación dicha entidad.
- ***Hecho de un tercero:*** De acuerdo con los hechos de la demanda, el informe de tránsito y demás pruebas que se arrimaron al proceso, está demostrado que la causa directa y eficiente del accidente objeto del litigio fue ocasionado exclusivamente por el hecho del tercero, en este caso, el conductor del vehículo que se desplazaba en dirección Tunja – Barbosa y que invadió el carril colisionando con el automotor en que se desplazaban los ahora demandantes.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

2.2. De los llamamientos en Garantía

2.2.1 Consorcio de vías y equipos 2014: (463 a 495)

El apoderado del Consorcio de vías y equipos 2014 presentó la contestación de la demanda atendiendo el llamamiento en garantía formulado por el Instituto Nacional de Vías, para lo cual manifestó su oposición frente a cada una de las pretensiones de la demanda, por cuanto los demandantes aprovechando la coyuntura de la ejecución de un contrato de obra pública vial que se estaba ejecutando en la zona donde ocurrió el accidente, pretenden sacar evidente partido a su favor de la obra vial que se ejecutaba y trasladarle a ella las probables causas del accidente.

Refirió que los hechos en que se fundamenta la demanda, son fruto del descuido, negligencia, impericia, violación de reglamentos o culpa de los conductores involucrados en el accidente y más exactamente del vehículo identificado como No. 1, en el informe de accidente de tránsito.

Como excepciones propuso las que denominó: *inexistencia de la falla del servicio de la administración o del contratista, falta de prueba del nexo causal entre el daño y la presunta falla del servicio, culpa exclusiva de un tercero.*

2.2.2 Mapfre Seguros Generales de Colombia (Fls.48-68 Cuaderno N°1 llamamiento en garantía)

Dentro del término procesal Mapfre Seguros Generales de Colombia S.A. se pronunció respecto al escrito de llamamiento realizado por el INVIAS, refiriendo que se opone a las pretensiones de la demanda, pues en su sentir, a los demandantes no les asiste derecho material para reclamar la declaración de responsabilidad del INVIAS por los hechos ocurridos el día dos (2) de mayo de 2014, sino que por el contrario la causa determinante del hecho fue la colisión de dos vehículos, por tanto, no le es jurídicamente atribuible la responsabilidad a la demandada.

Así las cosas, señaló oponerse a una eventual condena en contra de la demandada, al resolver la relación contractual entre INVIAS y MAPFRE SEGUROS GENERALES DE COLOMBIA S.A., teniendo en cuenta que existen circunstancias que hacen que el seguro sea inoperante, o en otros casos



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

la responsabilidad de la llamada estaría atenuada por límites en la extensión del importe de las respectivas coberturas.

Como excepciones propuso las que denominó: *inexistencia de la obligación de indemnizar por no encontrarse demostrada la culpa del demandado in vias y por tanto inexistencia de siniestro, inoperancia de la póliza por no darse oportunamente el aviso del siniestro, limite sobre las coberturas aseguradas de lucro cesante y perjuicios extra patrimoniales, obligación de la llamante – aseguradora – para asumir la primera parte del daño o deducible y reconocimiento oficioso de excepciones.*

2.2.3. Compañía Mundial de Seguros S.A. (fls.44 a 52 Cuaderno 4 del llamamiento en garantía)

Dentro de la oportunidad la Compañía Mundial de Seguros S.A hizo pronunciamiento frente al llamamiento realizado por el Consorcio de Vías y Equipos 2014 manifestando en síntesis lo siguiente:

Que se opone a las eventuales pretensiones que se deriven del llamamiento en garantía pese a que estas no fueron especificadas por el llamante en garantía, toda vez que, en el presente caso, la póliza expedida por la Compañía Mundial de Seguros S.A., no brinda cobertura a los hechos y situaciones descritos en la demanda. En concordancia con lo anterior, el llamado en garantía solicitó dar estricta aplicación a los términos del contrato de seguro, que delimitan de manera clara y expresa el riesgo cubierto.

2.2.4 Seguros Generales Suramericana S.A. (fls. 78 a 90 cuaderno N°5 llamamiento en garantía)

Manifestó que se opone al llamamiento en garantía toda vez que para el presente caso se da una carencia de vínculo legal o contractual que permita al Consorcio Vías y Equipos 2014 realizar llamamiento en garantía sobre Seguros Generales Suramericana S.A., con base en la póliza adquirida por Ingeniería de Vías S.A.S.; como se demostrará en el proceso, dicha póliza no cubre los perjuicios que se pretenden con la demanda y en consecuencia el llamamiento en garantía no debería prosperar por cuanto dicha póliza está sujeta a términos, condiciones límites asegurados, amparos y exclusiones.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

3. LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA (Fls. 969 a 985)

El Juzgado Cuarto Administrativo Oral del Circuito Judicial de Tunja puso término a la instancia mediante sentencia del 21 de marzo de 2018 a través de la cual negó las pretensiones de la demanda argumentando al efecto lo siguiente:

En primer lugar en lo que tiene que ver con la existencia del daño en cabeza de los demandantes, señaló la *a quo* que los mismos se concretan en las secuelas de lesiones sufridas con ocasión del accidente de tránsito que comportaron pérdida de la capacidad laboral.

En cuando a la imputación del daño a la entidad demandada INVIAS, refirió que se debe aplicar el régimen de responsabilidad subjetiva por falla en el servicio; refirió que de acuerdo con la parte demandante, imputa responsabilidad por presuntamente desconocer la reglamentación relacionada con la señalización de obra en la vía y por omitir riego de una vía que encontraba sin pavimentar, razón por la cual corresponde al demandante demostrar que las entidades accionadas incumplieron obligaciones que le era exigibles.

Señaló la *a quo* en lo que tiene que ver con la supuesta falta de señalización que es una afirmación que resulta desvirtuada por el material probatorio obrante en el proceso, por cuanto se logró evidenciar la existencia de señales en la zona, no solo de carácter informativo, sino regulatoria, que suministraba de manera eficiente información a los usuarios de que la vía se encontraba en mantenimiento, así como la necesidad de transitar con precaución dada la intervención a la que estaba siendo sometida la vía en distintos tramos. Adicionalmente adujo que la vía en el sector específico de la colisión, no estaba en ese momento siendo objeto de trabajos específicos y se encontraba en condiciones que permitían su transitabilidad con la velocidad adecuada y precaución eficiente.

Indicó que a pesar de que la vía se encontraba en base granular, la misma no se encontraba restringida en ninguno de los dos sentidos, pues no presentaba condiciones extrañas distintas a la falta de pavimento, conforme se evidencia en el registro fotográfico tomadas al momento del accidente, así como el informe policial de accidente de tránsito, a lo que se suma que los conductores



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

ni los demás testigos refieren circunstancias adicionales que puedan interpretarse como creadoras de riesgo en el tránsito por la zona.

En tal sentido refirió que tratándose de una vía con base granular en la que no se presentaban circunstancias particulares que impidieran o dificultaran su transitabilidad, la misma resultaba apta para el tránsito vehicular, con lo cual concluye que el estado de la vía no fue, per se, la causa eficiente del accidente ocurrido el 2 de mayo de 2014 en el que resultaron lesionados los demandantes.

Indicó que la vía en el sentido Tunja-Barbosa, el sector de la vía en base granular empieza en medio de una curva en pendiente de derecha a izquierda a la cual sigue una recta corta y al finalizar ésta aparece una nueva curva, esta vez de izquierda a derecha donde colisionaron los dos vehículos; situación fáctica que permite inferir que ante la falta de pavimentación de una vía era previsible para el conductor que invadió el carril contrario, que se levantarán partículas de polvo, más aún si transitaba secundando un vehículo de las dimensiones de una tracto mula, aunado al conocimiento que manifestó tener el conductor del vehículo de dicha zona por haberla transitado como conductor de servicio público de transporte de personas.

Refirió que la señalización existente en el lugar del accidente, en el sentido Tunja-Barbosa evidencia que antes de iniciar el sector de la vía que se encontraba en base granular, hay señal que indica la existencia de maquinaria en la vía, más adelante a pocos metros del lugar en el que se inicia el levantamiento de la capa asfáltica, se encuentra la señal de restricción de velocidad a 30 km/h, visible antes de iniciar la zona destapada, de tal forma que antes de ingresar a la zona desprovista del pavimento, los conductores tenían la posibilidad de conocer que la vía en dicho sector era objeto de intervenciones o alteraciones que exigían precaución adicional en la ejecución de conducción vehicular.

Ahora en lo que tiene que ver con la falta de riego de la vía que se encontraba con base granular, señaló que la previsión de riesgo en comento, no hace parte de prescripción alguna destinada a mantener la transitabilidad de las vías; la única disposición existente en ese sentido se encuentra establecida para fines ambientales, en guía de manejo ambiental de proyectos de infraestructura. En tal sentido, no existe previsión normativa que exija el riego de las vías cuando no se encuentren pavimentadas o se encuentren con base granular, para



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

efectos de permitir su transitabilidad, de lo cual se infiere que en principio, el mero hecho de no haberse realizado riego previo al momento del accidente no puede estimarse como incumplimiento de una obligación por parte de las demandadas y del mismo no podría inferirse objetivamente responsabilidad en cabeza del INVIAS o de los contratistas que realizaban en su momento el mantenimiento de la vía en donde tuvo lugar el accidente.

En suma, concluyó que en el presente caso no se acredita falla en el servicio por parte del INVIAS de manera directa ni por intermedio del contratista que adelantaba labores de reparación de la vía, por cuanto se probó la existencia de señalización en el sitio del accidente, aunado a que no existe obligación de adelantar el riego de la vía, de tal manera que no resulta procedente imputar responsabilidad a las demandadas con relación a las lesiones sufridas por los demandantes, con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el 2 de mayo de 2014.

4. RECURSO DE APELACIÓN

Inconforme con la decisión de instancia, la apoderada de la parte demandante interpuso recurso de apelación contra la sentencia proferida por la *a quo*, solicitando se revoque la misma y en su lugar se conceda cada una de las pretensiones de la demanda (fls. 989 a 1024).

Manifestó que el accidente ocurrido el 2 de mayo de 2014 fue el resultado de la falla en el servicio donde el INVIAS no cumplió con su función frente a la señalización de las vías en obra y con la obligación de vigilancia y control frente a los contratistas que desarrollaban las labores de arreglo de la vía, toda vez que la zona donde ocurrió el accidente como se probó con las fotos aportadas y el informe policial de la Policía Nacional, no contenía la señalización adecuada frente a una vía en obra según la resolución expedida por el Ministerio de Tránsito y Transporte.

Señaló que la vía donde se presentó el accidente es una vía nacional de amplia circulación, vía que estaba en un amplio trayecto con material granular suelto y seco, sin que existiera ninguna demarcación de carriles ni delimitación con las señales obligatorias para una obra en la vía, aunado a que el día del accidente no se habían realizado labores de riego que evitara que se levantara material granular y polvo, lo cual fue la causa directa del accidente, por cuanto la falta de humectación de la vía impidió que los vehículos hubieran tenido visibilidad



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

plena. Adujo que si se quita la falta de riego por parte del INVIAS y contratista ejecutor de la obra, no se hubiere levantado el material y no se había presentado la colisión.

Refirió que con las pruebas testimoniales recaudadas especialmente las declaraciones de los conductores de los buses de servicio público que colisionaron, se puede establecer que la causa del accidente fue la falta de señalización de la obra, por cuanto se trataba de una curva sin pavimentar, señalando que el polvo que se levantó fue el causante del accidente. En efecto, señaló que el conductor José Vicente Ruano indicó que la vía no estaba demarcada, no había tanque de riego para evitar el levantamiento y es claro en manifestar que sólo al tomar la curva vio que no había pavimento.

Adujo que las señales que refiere el juez de primera instancia referidas a inicio de la obra y la señal de trabajadores en la vía no se encontraban en el lugar del accidente, además que no había trabajadores laborando.

Refirió que de acuerdo con lo señalado por los conductores y los demandantes se determinó el estado real de la vía, así como el clima, la vía seca y la nube de polvo que impedía la visibilidad y conllevó el choque, así mismo, la falta de separación de carriles estando en material granular y la ausencia de señales indicativas de la condición de la vía, lo cual igualmente se prueba con las fotos y el DVD allegado por la parte demandada. Así mismo reiteró que las señales referidas en primera instancia, no se ubicaban en el sitio del accidente, sino que se trata de fotos e imágenes de señales ubicadas en otros sectores de la vía.

Indicó que la señal de inicio de obra no estaba ubicada en ambos sentidos, ni al principio ni al final de ambas direcciones como se indica en el Código de Tránsito y las señales que fueron determinadas por el *a quo* tampoco cumplen con la regulación normativa de estar en ambos lados de la vía.

Refirió que si bien el despacho de primera instancia encontró probado que uno de los vehículos en colisión invadió el carril contrario impactando al otro vehículo, lo cierto es que no había carriles ni delimitación de los mismos, lo cual se prueba con las fotos aportadas ya que la vía estaba totalmente con material granular y sin ninguna demarcación o señalización. Adicionalmente contrario a lo concluido por el *a quo*, no es posible determinar que el ancho de la vía donde se presentó la colisión fuera de 9.2 metros y que el vehículo que invadió el carril, estaba apartado 6 metros del extremo de la vía al que debía



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

alinearse, toda vez que no podía haber alineación en tanto no había línea de demarcación por encontrarse solo en material granular.

Adujo que se dio por probado que en la vía sentido Tunja-Barbosa existía señalización consistente en un aviso de reducción de la velocidad de 30km/h a 62 metros antes del sitio de la colisión, no obstante dicha señal no hace parte de las indicadas para informar sobre una obra en la vía. En el sentido, Barbosa-Tunja el *a quo* relacionó las señales de aproximación a obra 250 metros, sin determinar que ésta no se encontraba en el sitio del accidente, así como el anuncio de peligro reduzca la velocidad alto riesgo de accidente y obreros en la vía tampoco estaban en el lugar del accidente.

En tal sentido, señaló que el *a quo* dio por probada la existencia de señales de tránsito, sin embargo olvidó determinar su conformidad con el código de tránsito y las resoluciones del Ministerio de Transporte concretamente respecto a cuáles son las señales obligatorias de una obra en la vía; así mismo, muchas de las que se dan por probadas no están en el sitio del accidente, ni antes ni después, sino en otros lugares que fueron objeto de arreglo de la misma vía, pero no en el lugar del accidente.

Adujo que la sentencia de primera instancia en forma errónea concluye que se desvirtuó la falta de señalización con el material probatorio y da por cierto que se evidenció la existencia de señales informativas y regulatorias, determinado que la vía permitía la transitabilidad con velocidad adecuada y precaución suficiente, afirmación que es desvirtuada con las fotografías allegadas, el informe de policía y las declaraciones rendidas en el contra interrogatorio rendidas por los ingenieros contratistas.

Adujo que en una vía sin pavimento con material granular levantado y seco como se prueba con las fotos, la cual estaba sin demarcación, delimitación ni carriles, era obligación que la demandada y el contratista colocaran las señales necesarias, aunado a ello debían proceder con la humectación de la vía ya que el material levantado al paso de los vehículos ocasiona no solo el levantamiento del material sino el polvo que como ocurrió segó a los conductores, lo cual se configura en las causas determinantes del accidente.

Finalmente señaló que el *a quo* determina que frente al riesgo no existe normatividad que lo determine, por cuanto, ello existe pero no frente a arreglos de la vía sino que está referido en materia ambiental, lo cual no es cierto por



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

cuanto la misma normatividad se refiere a la “instalación, funcionamiento y desmantelamiento de la planta de trituración, asfalto y concreto”, indicándose que las vías desprovistas de capa de rodadura durante épocas de tiempo seco se deberá realizar humedecimiento periódico en la mañana y en la tarde para evitar las emisiones de polvo y partículas.

5. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN DE SEGUNDA INSTANCIA

5.1 Parte Demandante (Fls. 1043 a 1052)

Dentro de la oportunidad legal, la parte actora presentó alegatos de conclusión, del cual reiteró los argumentos de la demanda, y recurso de apelación, solicitando se revoque el fallo de primera instancia y en su lugar se concedan cada una de las pretensiones.

5.2 Seguros Generales Suramericana S.A (Fls.1053 a 1058)

Dentro de la oportunidad legal el apoderado de la llamada en garantía procedió a dar sus alegaciones finales en los siguientes términos.

Al respecto manifestó que para que el presente medio de control prospere es necesario que se logren probar los elementos esenciales para que exista responsabilidad civil imputable de forma exclusiva al Consorcio Vías y Equipos 2014.

Del mismo modo, hace alusión a los hechos que en fallo de primera instancia resultaron debidamente probados, de los cuales resaltó que quedó demostrado que el tramo de la vía contaba con señalización preventiva, reglamentaria e informativa, que existían vallas informativas de la existencia de la obra en la vía, así como que cada vez que se realizan ese tipo procedimiento se realiza un proceso de socialización con las comunidades cercanas y con las empresas transportadoras que a diario cuentan con rutas por la vía, razón por la cual se concluye que los conductores de los vehículos involucrados en la colisión ya conocían de la realización de las obras que se adelantaban en el lugar.

Frente al llamamiento en garantía realizado por el Consorcio Vías y Equipos 2014, manifestó que no podrá ser vinculada o condenada sobre hechos respecto de los cuales en la póliza claramente se demuestran que no son objeto de cobertura.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

Concluyó señalando que no se logró probar dentro del proceso el nexo causal entre las acciones u omisiones que sean imputables al demandado, y el daño que se pretende reparar, razón por la cual, no se puede endilgar responsabilidad al Consorcio y Equipos 2014 a pagar ninguna suma pretendida, lo cual, a su vez, excluye la responsabilidad de la aseguradora.

5.3 Seguros Generales de Colombia S.A (Fls. 1059 a 1064)

Dentro del término legal allegó sus alegaciones finales con los siguientes señalamientos:

Se refirió a los argumentos que utilizó la parte actora en su escrito de alzada y al respecto señaló que han sido reiterativos durante todo el proceso, no obstante, señaló que en esta instancia la apoderada pretende desestimar, en forma extemporánea, la validez de las declaraciones de los testigos presentados por la entidad demandada, manifestando que en ellas “*se evidencia el indicio de mentira*” y concluyendo que dichos testimonios no debieron ser valorados con plena credibilidad por parte del despacho.

Arguyó que el hecho determinante y causa eficiente del accidente, fue el actuar imprudente de uno de los conductores, pues uno de ellos invade el carril contrario ocasionando el choque de los vehículos que se vieron involucrados en el accidente. Para concluir con su intervención solicitó confirmar la sentencia de primera instancia objeto de alzada, en razón a que se ajusta a la realidad probatoria.

5.4 Compañía Mundial de Seguros S.A. (Fls. 1065 a 1072)

Encontrándose en el término procesal la entidad llamada en garantía allegó sus alegatos de conclusión los cuales desarrollo de la siguiente manera.

Realizó una síntesis del litigio y trámite durante el proceso, así mismo expresó las razones por las cuales en su sentir debe ser confirmado el fallo de primera instancia. Al respecto reiteró su postura frente a la contestación de la demanda en relación con la ausencia de responsabilidad administrativa en cabeza del Consorcio Vías y Equipos 2014,- inexistencia de obligación por no encontrarse configurados los elementos fundamentales de la responsabilidad patrimonial del Estado. Así mismo, atribuyen la responsabilidad al hecho



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

exclusivo de un tercero, razón que configura la causal de eximente de responsabilidad de la entidad demandada.

II. CONSIDERACIONES

1. PROBLEMA JURÍDICO

Con fundamento en los argumentos del recurso de apelación, en esta oportunidad le corresponde a la Sala establecer si el accidente de tránsito ocurrido el día 2 de mayo de 2014 en la vía que comunica de Tunja a Barbosa a la altura del kilómetro 55+470 metros, en el que resultaron lesionados los demandantes, le resulta jurídicamente imputable a la acción u omisión del INVIAS y su contratista.

Para el efecto, se deberá determinar si por parte de las demandadas se presentó una falla en el servicio particularmente en cuanto a la falta de señalización del tramo de la vía en donde ocurrió el accidente de tránsito; así mismo, se deberá verificar si la parte demandante allegó los elementos de prueba suficientes a efectos de acreditar que la causa que ocasionó el accidente de tránsito fue la omisión por parte de la parte demandada de humedecer la vía intervenida a fin de evitar que se levantara material particulado. En caso afirmativo, habrá lugar a analizar si tales fallas fueron la causa eficiente y directa de la ocurrencia del accidente de tránsito.

2. TESIS ARGUMENTATIVAS DEL CASO

De acuerdo a lo anterior, la Sala concreta las tesis argumentativas del caso para dirimir el objeto de la Litis, e igualmente anuncia la posición que asumirá así:

2.1. Tesis del *a quo*

Su decisión se encaminó a negar las pretensiones de la demanda por considerar que si bien se probó la existencia del daño en cabeza de los demandantes que se concretan en las secuelas de lesiones sufridas con ocasión del accidente de tránsito, lo cierto es que el mismo no resulta imputable a la parte demandada por cuanto no se probó la existencia de una falla en el servicio.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

Sostiene que en el presente caso no se acredita falla en el servicio por parte del INVÍAS de manera directa ni por intermedio del contratista que adelantaba labores de reparación de la vía que comunica de Tunja a Barbosa, por cuanto se probó la existencia de señalización en el sitio del accidente, aunado a que no existe obligación de adelantar el riego de la vía, de tal manera que no resulta procedente imputar responsabilidad a las demandadas con relación a las lesiones sufridas por los demandantes, con ocasión del accidente de tránsito ocurrido el 2 de mayo de 2014.

2.2. Tesis del apelante/Parte demandante

Solicita se revoque la decisión de primera instancia por considerar que el accidente ocurrido el 2 de mayo de 2014 fue el resultado de la falla en el servicio donde el INVÍAS no cumplió con su función frente a la señalización de las vías en obra y con la obligación de vigilancia y control frente a los contratistas que desarrollaban las labores de arreglo de la vía, toda vez que la zona donde ocurrió el accidente como se probó con las fotos aportadas y el informe policial de la Policía Nacional, no contenía la señalización adecuada frente a una vía en obra según la resolución expedida por el Ministerio de Tránsito y Transporte.

Señala que la vía donde se presentó el accidente estaba en un amplio trayecto con material granular suelto y seco, sin que existiera ninguna demarcación de carriles ni delimitación con las señales obligatorias para una obra en la vía, aunado a que el día del accidente no se habían realizado labores de riego que evitara que se levantara material granular y polvo, lo cual fue la causa directa del accidente, por cuanto la falta de humectación de la vía impidió que los vehículos hubieran tenido visibilidad plena.

Refiere que con las pruebas testimoniales recaudadas especialmente las declaraciones de los conductores de los buses de servicio público que colisionaron, se puede establecer que la causa del accidente fue la falta de señalización de la obra, por cuanto se trataba de una curva sin pavimentar, señalando que el polvo que se levantó fue la causa del accidente.

Aduce que las señales que refiere la juez de primera instancia no se ubicaban en el sitio del accidente, sino que se trata de fotos e imágenes de señales ubicadas en otros sectores de la vía; así mismo sostiene que las señales no estaban no



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

estaban ubicadas en ambos sentidos de la vía como lo indica el Código de Tránsito.

Afirma que no es acertada la conclusión de la primera instancia cuando encontró probado que uno de los vehículos en colisión invadió el carril contrario impactando al otro vehículo, cuando lo cierto es que en el sitio no había carriles ni delimitación de los mismos, lo cual se prueba con las fotos aportadas ya que la vía estaba totalmente con material granular y sin ninguna demarcación o señalización.

Aduce que la sentencia de primera instancia en forma errónea concluye que se desvirtuó la falta de señalización con el material probatorio y da por cierto que se evidenció la existencia de señales informativas y regulatorias, determinado que la vía permitía la transitabilidad con velocidad adecuada y precaución suficiente, afirmación que es desvirtuada con las fotografías allegadas, el informe de policía y las declaraciones rendidas en el contra interrogatorio rendidas por los ingenieros contratistas.

Finalmente señala que el *a quo* determina que frente al riesgo no existe normatividad que lo determine, por cuanto, ello existe pero no frente a arreglos de la vía sino que está referido en materia ambiental, lo cual no es cierto por cuanto la misma normatividad se refiere a la “instalación, funcionamiento y desmantelamiento de la planta de trituración, asfalto y concreto”, indicándose que las vías desprovistas de capa de rodadura durante épocas de tiempo seco se deberá realizar humedecimiento periódico en la mañana y en la tarde para evitar las emisiones de polvo y partículas.

2.3. Tesis de la Sala

La Sala confirmará la sentencia de primera instancia por considerar en primer lugar que contrario a lo afirmado por la apoderada de la parte demandante, el INVÍAS a través de su contratista, al momento de realizar la intervención de la vía que comunica a la ciudad de Tunja a Barbosa a la altura del kilómetro 55+470mts, cumplió con la obligación de señalización fijada por el Ministerio de Transporte en el Manual de Señalización Vial y de manera particular el capítulo cuarto del mismo referente a la “señalización de calles y carreteras afectadas por obras”; ello por cuanto, tal como se vio en precedencia instaló las señales verticales tanto preventivas como informativas en ambos sentidos de la



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

vía, que le permitían a los conductores advertir con la suficiente anterioridad, de la existencia de un tramo de la vía únicamente con base granular.

De igual forma dirá la Sala que la parte demandante no allegó los elementos de prueba suficientes a efectos de acreditar que la causa eficiente del accidente de tránsito tuvo lugar como consecuencia del polvo que se levantó al momento de pasar por el tramo de la vía que se encontraba destapada con material granular, el cual, según su dicho, ocasionó que el conductor José Vicente Ruano Franco perdiera total visibilidad.

No obstante, se encuentra acreditado que la causa que ocasionó el accidente de tránsito el día 2 de mayo de 2014 en la vía que comunica a la ciudad de Tunja con Barbosa a la altura del Km 55+470mts, fue el actuar imprudente, desconociendo el deber objetivo de cuidado del señor José Vicente Ruano Franco quien con su vehículo invadió completamente el carril contrario por el que se desplazaba el vehículo conducido por el señor Gilberto Molina Torres, provocando de esta manera el accidente de tránsito.

Para efectos de absolver los interrogantes jurídicos planteados, comenzará la Sala por analizar la *i)* De las pruebas allegadas al plenario *ii)* Cláusula General de Responsabilidad Administrativa del Estado, *iii)* De los elementos de la responsabilidad, *iv)* Caso concreto.

3. DE LAS PRUEBAS ALLEGADAS AL PLENARIO

Al plenario fueron allegados los siguientes elementos de prueba, útiles a efectos de resolver los problemas jurídicos planteados:

- Copia del informe policial de accidente de tránsito No. 15204000 del 02 de mayo de 2014 ocurrido en el kilómetro 55 más 470 metros en la vía que comunica a Barbosa con la ciudad de Tunja (Fls 28, 29).
- Copia del Informe Pericial de Clínica Forense practicado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses a la señora María Lucila Murcia de García de fecha 06 de mayo de 2014, en donde se indicó lo siguiente (Fls 35, 36):



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

“(...) Relato de los hechos: La examinada refiere que “el 2-05-2014 a las 11:00 horas me encontraba viajando de Barbosa a Tunja en bus de Autoboy y se estrelló con otra buseta cerca del ramal hacia Cóbbita” (...).

Descripción de hallazgos: Cara, Cabeza, cuello: Presencia de cuello ortopédico, equimosis de color morado verdoso de 3 cm de diámetro a nivel de la mejilla izquierda. Espalda: Equimosis de color morado verdoso de 4 cm de diámetro a nivel de región paravertebral dorso lumbar derecha. Miembros inferiores: equimosis de color morado y verdoso de 10x4cm a nivel de cara antero interna tercio proximal y medio de pierna derecha y de 5x3cm en cara antero interna tercio medio de pierna izquierda.

Análisis, interpretación y conclusiones. Al examen presenta lesiones actuales consistentes con el relato de los hechos. Mecanismo traumático de lesiones: contundente en accidente de transporte. Incapacidad médico legal provisional de quince (15) días. Secuelas médico legales a determinar (...).”

- Copia del Informe Pericial de Clínica Forense practicado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses al señor José Manuel García González de fecha 07 de mayo de 2014, en donde se indicó lo siguiente (Fls 55, 56):

“Relato de los hechos. El examinado refiere que “El 02-05-2014 a las 11:30 de la mañana aproximadamente al ir en condición de pasajero hacia la ciudad de Tunja sufrieron colisión con otro vehículo presentando lesiones a nivel de cara”. (...)

Descripción de hallazgos. Cara, cabeza, cuello: Escoriación de 6mm de longitud en labio inferior cara lateral derecha, equimosis de color violáceo de 2x1cm a nivel de mucosa labial superior derecha.

Análisis, interpretación y conclusiones. Al examen presenta lesiones actuales consistentes con el relato de los hechos. Mecanismo traumático de lesión: contundente en accidente de transporte. Incapacidad médico legal definitiva siete (7) días. Sin secuelas médico legales al momento del examen (...).”

- Copia del registro fotográfico allegado por la parte demandante del lugar donde se presentó el accidente de tránsito entre dos vehículos de servicio público de la empresa AUTOBOY (Fls 74 a 83).
- Copia del reporte de epicrisis expedido por la Clínica MEDILASER respecto a la atención recibida por el señor José Manuel García González desde el 02 de mayo de 2014, con ocasión del accidente de tránsito (Fls 99 a 194, 711 a 741).



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

- Copia del reporte de epicrisis expedido por la Clínica MEDILASER respecto a la atención recibida por la señora María Lucía Murcia de García desde el 02 de mayo de 2014, con ocasión del accidente de tránsito (Fls 195 a 270).
- Copia del concepto técnico presentado por un profesional especializado del Instituto Nacional de Vías de fecha 20 de junio de 2016, en donde respecto a las circunstancias que presentaba la vía que conduce de Barbosa a Tunja en donde se presentó la colisión de dos vehículos de servicio público, el día 02 de junio de 2014, refirió lo siguiente (Fls 395 a 399):

“(...) Teniendo en cuenta el informe del contratista e interventoría, con relación a la señalización existente y las medidas de prevención adoptadas, es pertinente inferir que se encontraban las señales de aproximación de acuerdo al capítulo cuarto “señalización de calles y carreteras afectadas por obras”, además las que se hallaban presentes en el sector para el momento del accidente y la socialización que se efectuó con la comunidad sobre el mantenimiento y mejoramiento vial: (...)

iii) Antes, en el sitio del accidente y en seguida de la ocurrencia del mismo, se encontraba la siguiente señalización:

- Aproximación de maquinaria en la vía SPO-2 (Aprox. 150 metros antes del accidente)
- Aproximación de velocidad máxima permitida 30 KM (Aprox. 60 metros antes del accidente)
- Aproximación trabajos en la vía SPO-01 (Aprox. 140 metros del accidente)
- Aproximación de prohibido adelantar (Aprox. 470 metros del accidente)
- Aproximación peligro obreros en la vía (Aprox. 510 metros del accidente)
- Aproximación peligro reduzca su velocidad alto riesgo de accidente (Aprox. 580 metros del accidente)
- Aproximación obra en la vía a 250 metros (Aprox. 623 metros del accidente)

iv) Se distribuyeron volantes entre la comunidad para socializar el proyecto, así como entre los conductores y en el Alto del Sote, allí se distribuyeron también dichos volantes (...).”

- Por parte del Consorcio Vías y Equipos 2014, fue allegada con la contestación de la demanda registro fotográfico del lugar donde se presentó el accidente de tránsito en la vía que de Barbosa conduce a la ciudad de Tunja el día 02 de mayo de 2014, el cual coincide



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

parcialmente con las aportadas por la parte demandante (Fls 505 a 520).

- Copia del proceso penal adelantado por la Fiscalía 02 de Cóbbita en contra del señor José Vicente Ruano Franco por el presunto delito de lesiones personales derivados del accidente de tránsito ocurrido el día 02 de mayo de 2014 en la vía que comunica a Barbosa con Tunja a la altura del kilómetro 55+470 mts, donde colisionaron dos vehículos (Axexo No. 1), el cual fue incorporado como prueba trasladada en desarrollo de la audiencia de pruebas celebrada el 20 de septiembre de 2017 (Fls 825 a 828).
- Copia del informe ejecutivo FPJ-3 de fecha 03 de mayo de 2014 rendido por un servidor de policía judicial de la Policía Nacional, en donde refirió lo siguiente respecto al accidente de tránsito ocurrido el 02 de mayo de 2014 (Fls 2 a 4 C. Anexo):

“Nos encontrábamos en área de prevención vial ubicada en la vía Barbosa Tunja a la altura del kilómetro 62+800 cuando siendo aproximadamente las 10:55 horas fuimos informados vía celular por el señor Subintendente Blanco Gómez Reinando de un accidente de tránsito entre dos vehículos de la empresa AUTOBOY en el sector Alto del Sote, iniciamos desplazamientos al sector antes mencionado a fin de atender y verificar la información dada; a las 11:05 llegamos al kilómetro 55+470 mts de la vía Barbosa Tunja, en donde encontramos accidente de tránsito tipo choque que involucró los siguientes vehículos: Vehículo camioneta marca Mitsubishi color blanco de placas XXA636 afiliado a la empresa AUTOBOY conducido por el señor José Vicente Ruano Franco (...) el cual transitaba en sentido Tunja Barbosa e invade el carril contrario y colisiona contra la parte frontal derecha del vehículo microbús marca Mercedes Benz, color blanco, servicio público afiliado a la empresa AUTOBOY conducido por el señor Gilberto Molina Torres (...) el cual transitaba en sentido contrario al anterior (...).”

- Copia de álbum fotográfico del lugar de los hechos del accidente de tránsito ocurrido el 02 de mayo de 2014 en la vía Barbosa-Tunja Kilómetro 55+470 metros sector la Recebera Vereda La Concepción del Municipio de Cóbbita, realizado por el servidor de la Policía Judicial adscrito a la Policía Nacional (Fls 30 a 36 C. Anexo).



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

- Copia de la querrela presentada por los señores José Manuel García González y María Lucía Murcia ante la Fiscalía Local de Cóbbita en contra de los señores Carlos Armando Ruano Franco y Gilberto Molina Torres conductores de los vehículos de servicio público que colisionaron el día 02 de mayo de 2014, por el presunto delito de lesiones personales, la cual sustentaron de la siguiente manera (Fls 103 a 108 C. Anexo):

“El día 2 de mayo del año 2014 sobre la vía Barbosa-Tunja sobre el km 55+470 MTS aproximadamente a la hora de las 10:45 a.m., se presentó colisión de dos vehículos de servicio público por la invasión de carril del vehículo que figura en el croquis como número 1, dicho vehículo que viajaba sentido Tunja-Barbosa procedió a invadir el carril como se prueba con el mismo croquis lo cual ocasionó la colisión.

Segundo: Los señores María Lucía y José Manuel García González, se encontraba en el vehículo que viajaba desde Barbosa Santander hacia Tunja, vehículo denominado dentro del croquis con el número 2 de placas XXB286, el cual transitaba cuando fue impactado por la invasión del carril del vehículo número 1 de placas XXA 636 (como se establece dentro del croquis); el impacto causó múltiples lesionados entre ellos mis representados (...) sin embargo la presente querrela también se interpone en contra del conductor del vehículo donde se encontraban mis representados para efecto de que se investigue si existió o no falta al deber objetivo de cuidado que hubiese podido atenuar el impacto, sin desconocer que el accidente se causó directamente por la invasión de carril del otro vehículo (...).”

- Copia de la petición de desistimiento del proceso penal por lesiones personales adelantado por la señora María Lucía Murcia y José Manuel García en contra de los señores José Vicente Ruano Franco y Gilberto Molina Torres, por las lesiones personales sufridas como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 02 de mayo de 2014, en razón a que la aseguradora Q.E.B. SEGUROS S.A., reconoció el pago de \$60.000.000 por los daños y perjuicios causados (Fls 498 a 500 C. Anexo)
- En desarrollo de la audiencia de pruebas celebrada el 20 de septiembre de 2017, en punto a las circunstancias que rodearon el accidente de tránsito fueron recepcionadas las declaraciones de GILBERTO MOLINA TORRES, JOSÉ VICENTE RUANO FRANCO testigos de la parte demandante (CD Fls 851, 852).



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

- En su declaración el señor Gilberto Molina Torres quien conducía el vehículo de servicio público de la empresa AUTOBOY en el sentido Barbosa-Tunja (Minuto 28:36 al minuto 01:05 de la grabación), señaló lo siguiente: “Desafortunadamente ese día en ese sitio, ya venía en la entrada de Cómbita, más o menos uno ya sabe porque transita eso todos los santos días porque ese es mi oficio, ser conductor; ahí venía, cuando ya me acerqué a tomar la entrada a Combita en la curva, pero nunca pensé que eso nos fuera a suceder. En la curva estaban en eso de reparcho, habían obras en la vía; uno sabe que cuando ve una obra de esas tiene que disminuir la velocidad a un paso normal. Cuando vi la mula arriba y dije ésta nos va a echar tierra a todos; sin embargo, yo disminuí mi velocidad cruzando mi curva, la mula cruzó, nos dejó llenos de polvareda, yo me abrí lo mejor posible y desafortunadamente cuando sentimos fue el golpe del carro que nos accidentó. De ahí yo les dije a la gente, tranquilos que no ha sucedido nada, me puse a ayudar a bajar mis pasajeros, empezaron a llegar las ambulancias, unos que para el hospital. Ya me fui yo a mirar mi carro cuando el carro acabado; después llegó la Policía que a levantar croquis, yo iba bien por mi carril y quedó vía por el otro lado y dije ¿Pero cómo se me vino encima? Hasta ahí me acuerdo de todo.

Al ser preguntado por el estado de la vía al momento del accidente manifestó “Ahí en esa curva hacía poco estaban trabajando y no había pavimento, a lo que pasó la mula nos dejó llenos de polvareda de resto se veía bien; en ese momento yo iría a 30 kilómetros por hora, creo, casi había parado, porque yo sabía que había un destapadito y se disminuye la velocidad. Yo transitaba todos los días por esa vía”. Al ser preguntado por la señalización de la vía indicó “En ese momento no había señalización de ningún tipo, como tampoco personas trabajando en la vía en ese sitio, días atrás estaban arriba en el plan”.

Más adelante manifestó “que no había vehículo regando agua en ese momento. La obra la empezaron un poco tiempo atrás, que empezaron el pavimento aquí subiendo de Tunja y que habían dicho que iba hasta Barbosa, era lo que decían; dijo que lleva como conductor de vehículos 35 años”.

Al ser preguntado por el apoderado del INVIAS respecto a si cuando pasó la mula y se levantó la polvareda alcanzaba a observar el carril por el cual se dirigía contestó “¿Que si alcanzaba a observar mi carril? Pues sí, yo cogí bien mi carril, así estaba parado, esperando que pasara la polvareda para poder arrancar, cuando sentí fue el golpe. La vía estaba habilitada en los dos sentidos”.

Seguidamente le fueron puestas en conocimiento del testigo unas fotografías obrantes en el expediente y allegadas por el INVIAS, frente a lo cual manifestó “El día antes si habían señalizaciones porque yo bajé y estaban trabajando, pero no en este sitio, más atrás allá casi a la entrada de Combita”. Más



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

adelante adujo “Yo venía de Barbosa hacia Bogotá y la mula veía de Tunja; donde ocurrió el accidente es una curva y caben dos carros perfectamente”. Al ser preguntado por las causas del accidente refirió “Pues ahí que puedo decir yo, las causas por parte mía no tengo causa y no le puedo echar la culpa al alguien que fue el que me accidentó, sabemos que el carro se me fue encima, pero eso no lo puedo determinar yo”.

Al ser preguntado respecto a si el conductor del otro vehículo que también pertenecía a la empresa AUTOBOY conocía la vía donde ocurrió el accidente manifestó “*pues yo me imagino que sí, porque él lleva muchos años trabajando*”; indica que conocía que la vía donde ocurrió el accidente estaba destapada.

- En su declaración el señor José Vicente Ruano Franco quien conducía el vehículo de servicio público de la empresa AUTOBOY en el sentido Tunja-Barbosa (Minuto 27:02 Parte III al minuto 44:54 de la grabación), señaló lo siguiente: “El 2 de mayo de 2014, salí de aquí de Tunja por ahí tipo 11 de la mañana iba en la recta del Sote para Barbosa, llegando abajo a la primera curva iba una mula adelante, cogimos la curva ahí, quedé tupido de polvo, estaba la carretera destapada, quedé ciego de polvo y cuando sentí fue el golpe con la otra colectiva de la misma empresa AUTOBOY; conduzco vehículo hacía 26 años hasta el día del accidente. El estado de la vía al momento del accidente era destapado, en piedra y seco, no había señalización ni nada. Iba por ahí a unos 40 km de velocidad”. Al ser preguntado respecto a si conducía con frecuencia la vía manifestó que “por 26 años que es lo que llevo trabajando en AUTOBOY, de Barbosa-Tunja y Tunja-Barbosa, lo hacía casi todos los días. Adujo que dos días antes son transitó por la vía; indicó que no había señalización ni antes ni después del sitio del accidente, no había maquinaria, obreros, estaba sola la vía”.

Al ser preguntado respecto a si la vía estaba demarcada manifestó “no señora, la vía no estaba demarcada, y al momento de tomar la curva fue que vio que no había pavimento, transité por la vía dos o tres días antes del accidente; iba a unos 10 metros de la mula”. Más adelante al ser preguntado respecto a las circunstancias en que colisionó con el otro vehículo refirió “Pues tupido de polvo yo no quedé viendo nada, lo que hice fue cogirme de la cabrilla y le puse el pie al freno y usted sabe que un carro no frena en seco, el carro sigue andando. Tupido de polvo no se para dónde cogí yo, quedé ciego de polvo de lo destapado que estaba el piso”. Adicionalmente le fueron puestas de conocimiento las fotografías del accidente las cuales reconoció.

- En desarrollo de la audiencia de pruebas celebrada el 20 de septiembre de 2017, en punto a las circunstancias que rodearon el accidente de



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

tránsito fue recepcionada la declaración de LUIS HUMBERTO TORRES, testigo de la parte demandada-INVÍAS (CD Fls 851, 852) (Minuto 01:07:04 Parte III al minuto 01:32:13 de la grabación), señaló: “Para la fecha de ocurrencia del accidente, ese sector se encontraba en labores de rehabilitación a través de un contrato de obra y contaba con señalización temporal que se requiere para este tipo de obras. En ese momento se estaba haciendo el reciclado del pavimento, mejorando algunas curvas, obras de drenaje, sub drenaje; La obra ya llevaba un buen tiempo en ejecución. La vía al momento del accidente estaba a nivel de material granular, en la etapa de construcción de la estructura del pavimento, era una zona amplia de alrededor de unos 10 metros de ancho de vía”.

Al ser preguntado por la señalización existente en el sector del accidente manifestó “como ese tramo estaba en intervención contaba con la señalización temporal que requiere este tipo de obras, de trabajadores en la vía, maquinaria en la vía, restricción de velocidad 30 km/h que es la máxima a la que se puede transitar en un sector que está siendo intervenido; la señalización estaba distribuida antes y después del lugar del accidente, pero la señalización de velocidad estaría a unos 60 o 70 metros; ese día no estaban laborando ni había maquinaria en el sitio, estaba la señalización temporal; como la vía estaba con material granular, a esas vías no se les puede hacer una demarcación horizontal para definir los carriles”.

Más adelante refirió “Casualmente ese día hacía el recorrido hasta Barbosa y de regreso presencie el accidente; salí en horas de la mañana temprano a las 8:00 am hacia Barbosa y retorné a Tunja; pasé por el lugar del accidente a las 09:30 am; en los dos sentidos el contratista mantenía señalización temporal en la vía; me enteré del accidente al momento de regresar de Barbosa aproximadamente a las 11:00 am; Preguntado por la condiciones de la vía en el lugar del accidente indicó “La superficie de la vía estaba lisa, sin baches ni nada, pues igual todo el sector tenía su material granular”.

Al ser preguntado por la apoderada de la parte demandante respecto a las condiciones de seguridad que requiere la vía sobre material granular manifestó “A la vía le hacen unos riegos temporales de agua básicamente para evitar que el paso de los vehículos levante polvo y lo que yo recuerdo en la vía no había presencia de baches ni hundimientos en ese sitio; en el momento del accidente como tal no se estaba haciendo riego”. Más adelante agregó “La señalización temporal era de color naranja, había señales de maquinaria en la vía, restricción a la velocidad para los vehículos de 30 km/h. La señalización si se encontraba pero no había personal ni maquinaria ahí en ese punto”.

- En su declaración la señora Sandra Milena García Camelo quien se desempeñaba como ingeniera civil del Consorcio Vías y Equipos 2014 (Minuto 03: 43 al minuto 36:29 de la grabación Parte IV), señaló:



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

“Mi función consiste en visitar las obras, como lo hice en este trayecto donde laboramos; para el sector específicamente que nos atañe del accidente, nosotros nombramos un sitio puntual que fue el Km 54, pero es necesario evaluar el sector en intervención dado que no solamente era ese punto; veníamos desarrollando trabajos del desde el km 55 hasta el km 53, entonces la señalización que nosotros instalamos no corresponde a puntos focalizados (...) dentro del kilómetro que fue intervenido se encontraba la señalización tal como se puede ver en los registros fotográficos que están en el expediente, por ejemplo las señales de velocidad, obreros en la vía, la vallas, adicional a eso se hace un trabajo social que consiste en entregarle a los usuarios de la vía volantes al conductor (...); en el km 54 puntualmente, metros adelante y metros atrás se encontraba un tramo que estaba reciclado, que era quitarle la capa de asfalto que estaba mala y dejarlo en esas condiciones porque técnicamente se puede hacer (...); luego venía otro tramo donde ocurrió el accidente que estaba en sub base que es cuando se coloca una capa de material granular y se le pasa un vibro para compactarla, de esa sub base se genera material particulado o polvo; el día del accidente tuvimos presencia de lluvias por eso no se empezaron los trabajos desde las 7 am a aproximadamente las 9 am (...). A lo largo de la zona intervenida se encontraban ubicadas las señales como por ejemplo, obreros en la vía, maquinaria en la vía, velocidad de 30 k/h (...). El hecho de tener una capa en sub base como en el lugar donde ocurrió el accidente no genera que el vehículo vaya a perder condiciones de transitabilidad (...)”.

Más adelante agregó “en el momento del accidente no había demarcación sobre la vía porque no se podía hacer al estar en base granular, después de pavimentar se debe demarcar (...) en el momento del accidente no se estaban realizando trabajos; cuando una vía está en base granular es casi obligación exponerla al tráfico para mirar si con el tráfico de las llantas hay fallas en la zona, no solo en los materiales sino también fallas geológicas o también baches”.

- En su declaración el señor Leonardo González Riaño quien se desempeñaba como gerente de proyectos del Consorcio Vías y Equipos 2014 (Minuto 40:56 al minuto 01:07:25 de la grabación Parte IV), señaló:

“La vía en el sitio del accidente estaba en base granular; desde un PR anterior al del accidente había una señalización informativa; existía la señalización preventiva antes de iniciar el tramo; había una señalización de no adelantamiento y velocidad máxima 30k/h (...) el día del accidente no se programó humectación de la vía porque en la mañana había llovido y por tanto no había necesidad de utilización de carro tanque; (...) La señalización estaba en ambos sentidos, cumpliendo el manual



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

de señalización del INVIAS el tramo estaba protegido con las dos señalizaciones en los dos sentidos de los dos carriles”. Al ser preguntado respecto a si dos o tres días antes del accidente, la vía se encontraba con base granular respondió “Si señor”.

- De igual forma en desarrollo de la audiencia de pruebas celebrada el día 20 de septiembre de 2017 fue practicado el interrogatorio de parte de María Lucila Murcia de García (Minuto 01:15:02 de la grabación parte IV, V) quien respecto a las circunstancias en que ocurrió el accidente, reiteró lo expuesto en el escrito de demanda.

4. CLAUSULA GENERAL DE RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ESTADO

Con anterioridad a la entrada en vigencia de la Constitución de 1991, se habían establecido diversos regímenes de responsabilidad extracontractual del Estado, tales como la falla en el servicio, el régimen de riesgo, el daño especial, entre otros.

Posteriormente, con la expedición de la Constitución de 1991, la responsabilidad del Estado se define de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 90 en virtud del cual, el Estado será patrimonialmente responsable por los daños antijurídicos causados por la acción u omisión imputable a sus agentes; de tal artículo, son dos los postulados que fundamentan dicha responsabilidad, a saber: *i)* El daño antijurídico y *ii)* la imputación del mismo a la administración; en efecto indica la norma:

“Art- 90. El estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste”.

En Sentencia C-333 de 1996 la Corte Constitucional señaló el sentido y el alcance de la norma antes referida, en los términos que siguen:

“(…) El actual mandato constitucional es no sólo imperativo -ya que ordena al Estado responder- sino que no establece distinciones según los ámbitos de actuación de las autoridades públicas. En efecto, la norma simplemente establece dos requisitos para que opere la responsabilidad, a saber, que haya un daño antijurídico y que éste sea imputable a una acción u omisión de una autoridad pública. (...).



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

“La Corte considera que esta acepción del daño antijurídico como fundamento del deber de reparación del Estado armoniza plenamente con los principios y valores propios del Estado Social de Derecho, pues al propio Estado corresponde la salvaguarda de los derechos y libertades de los particulares frente a la actividad de la administración. Así, la responsabilidad patrimonial del Estado se presenta entonces como un mecanismo de protección de los administrados frente al aumento de la actividad del poder público, el cual puede ocasionar daños, que son resultado normal y legítimo de la propia actividad pública, al margen de cualquier conducta culposa o ilícita de las autoridades, por lo cual se requiere una mayor garantía jurídica a la órbita patrimonial de los particulares. Por ello el actual régimen constitucional establece entonces la obligación jurídica a cargo del Estado de responder por los perjuicios antijurídicos que hayan sido cometidos por la acción u omisión de las autoridades públicas, lo cual implica que una vez causado el perjuicio antijurídico y éste sea imputable al Estado, se origina un traslado patrimonial del Estado al patrimonio de la víctima por medio del deber de indemnización. Igualmente no basta que el daño sea antijurídico sino que éste debe ser además imputable al Estado, es decir, debe existir un título que permita su atribución a una actuación u omisión de una autoridad pública (...)”. (Destacado por la sala)

Por su parte el Honorable Consejo de Estado¹ ha sostenido sobre el artículo 90: “(...) es el tronco en que se encuentra fundamentada la totalidad de la responsabilidad patrimonial del Estado, trátese de la responsabilidad contractual o de la extracontractual”.

Lo anterior en palabras de la Corte Constitucional no significa que los títulos y regímenes de responsabilidad patrimonial del Estado sean idénticos en todos los campos y en todas las situaciones, puesto que en la actual práctica jurisprudencial siguen existiendo regímenes diferenciados; así en determinados casos se exige la prueba de la culpa de la autoridad, en otros ésta se presume, mientras que en algunos eventos de ruptura de la igualdad ante las cargas públicas la responsabilidad será objetiva.

5. DE LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD

5.1 Del daño antijurídico

El primer elemento de la responsabilidad que se debe analizar es la existencia o no del daño y si el mismo puede ser considerado como antijurídico, es decir, que la víctima no estaba en la obligación de soportarlo, ya que sólo cuando se

¹ C.E, S.C.A, S 3ª. Sentencia del 13 de Julio de 1993, Exp. 8163. C.P. Juan de Dios Montes Hernández.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

ha evidenciado la existencia de un daño antijurídico, se hace necesario analizar el segundo de los elementos de la responsabilidad, esto es, la imputación².

Respecto de las características que debe cumplir el daño, a efectos que tenga la virtualidad de ser objeto de indemnización, se han establecido las siguientes:

“(…) Para que un daño sea indemnizable, es indispensable verificar ex ante la configuración de los elementos que lo estructuran, es decir, que sea cierto, actual, real, determinado o determinable y protegido jurídicamente. En síntesis, estos elementos parten de la premisa según la cual, la antijuridicidad del daño no se concreta solo con la verificación de la afectación o vulneración de un derecho o de un interés legítimo, sino con los efectos antijurídicos desatados por la lesión que inciden en el ámbito patrimonial o extra patrimonial (...)”³. (Destacado por la Sala)

En tal sentido, tal como lo ha indicado la jurisprudencia del Consejo de Estado, que por fuera de un reconocimiento indemnizatorio el daño eventual o hipotético, esto es, aquel se ubica en un plano meramente conjetural o hipotético, el cual no reviste las condiciones necesarias para ser pueda determinarse.

5.2 De la imputación de la responsabilidad

Ahora bien, respecto del segundo postulado que fundamenta la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado, esto es, la imputación, la cual de acuerdo con el Consejo de Estado, supone “(…) el establecer el fundamento o razón de la obligación de reparar o indemnizar determinado perjuicio derivado de la materialización de un daño antijurídico, y allí es donde intervienen los títulos de imputación que corresponden a los diferentes sistemas de responsabilidad que tienen cabida tal como lo ha dicho la jurisprudencia en el artículo 90 de la Constitución Política (...)”⁴, ha sido dividida en *i*) imputación fáctica y *ii*) imputación jurídica; al respecto la Sección Tercera del Consejo de Estado, ha indicado que:

“(…) La imputación fáctica supone un estudio conexo o conjunto entre la causalidad material y las herramientas normativas propias de la imputación objetiva

² Consejo de Estado; Sección Tercera; Sentencia de 18 de febrero de 2010; Expediente No. 17885.

³ CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA-SUBSECCIÓN B Consejero Ponente: RAMIRO PAZOS GUERRERO. Bogotá, D.C., veintinueve (29) de mayo de dos mil catorce (2014). Radicación número: 05001-23-31-000-2000-4596-01 (29882)

⁴ Consejo de Estado; Sección Tercera; Sentencia del 12 de julio de 1993; Exp. 7622.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

que han sido delineadas precisamente para establecer cuándo un resultado, en el plano material, es atribuible a un sujeto. De otro lado, la concreción de la imputación fáctica no supone por sí misma, el surgimiento de la obligación de reparar, ya que se requiere un estudio de segundo nivel, denominado imputación jurídica, escenario en el que el juez determina si además de la atribución en el plano fáctico existe una obligación jurídica de reparar el daño antijurídico; se trata, por ende, de un estudio estrictamente jurídico en el que se establece si el demandado debe o no resarcir los perjuicios bien a partir de la verificación de una culpa (falla), o por la concreción de un riesgo excepcional al que es sometido el administrado, o de un daño especial que frente a los demás asociados es anormal y que parte del rompimiento de la igualdad frente a las cargas públicas (...).⁵ (Destacado por la Sala)

El Consejo de Estado⁶ ha precisado que las actuaciones de los funcionarios sólo comprometen el patrimonio de las entidades públicas, cuando éstas tienen algún nexo con el desarrollo de la función administrativa, es decir, que la sola calidad de funcionario o servidor público que ostente el autor del hecho, no es suficiente para atribuir la responsabilidad del Estado; en efecto en sentencia de 10 de febrero de 2011, se indicó:

“(...) No cualquier actuación dañosa de los funcionarios o agentes administrativos conlleva imputación de responsabilidad a la administración de quien dependen o en la que están encuadrados. Se requiere en todo caso para que opere el mecanismo de atribución a la administración del deber de reparar un daño patrimonial, que la actuación lesiva de la persona autora material de éste pueda calificarse como propia del “funcionamiento de los servicios públicos”. Es decir que la conducta del agente de la administración productora del evento dañoso suponga una manifestación del desempeño o ejercicio del cargo público, presentándose externamente entonces el resultado lesivo como expresión o consecuencia del funcionamiento del servicio público. Por tanto, la Administración no responde de los daños causados por la actividad estrictamente privada de sus funcionarios y agentes, es decir, la llevada a cabo absolutamente al margen de las funciones del cargo público; en una palabra, la realizada fuera del servicio público. En definitiva, el fenómeno jurídico de la imputación de responsabilidad civil a la administración no se produce en aquellos supuestos de daños resarcibles en los que el funcionario se presenta frente al sujeto dañado en su calidad de persona privada, desprovisto, por tanto, de toda calificación jurídico pública (...).” (Destacado por la Sala)

⁵ Consejo de Estado; Sección Tercera; Sentencia del 9 de junio de 2010; Rad. 1998-0569

⁶ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección B, sentencia de febrero 10 de 2011, rad. 19123, M.P. Ruth Stella Correa Palacio.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

A propósito de la falla en el servicio como título jurídico de imputación para estudiar la responsabilidad administrativa del Estado, el Consejo de Estado⁷, ha indicado lo siguiente:

“(…) La Sala, de tiempo atrás ha dicho que la falla del servicio ha sido en nuestro derecho, y continua siendo, el título jurídico de imputación por excelencia para desencadenar la obligación indemnizatoria del Estado; en efecto, si al Juez Administrativo le compete una labor de control de la acción administrativa del Estado y si la falla del servicio tiene el contenido final del incumplimiento de una obligación a su cargo, no hay duda de que es ella el mecanismo más idóneo para asentar la responsabilidad patrimonial de naturaleza extracontractual⁸.

También ha sostenido que el mandato que impone la Carta Política en el artículo 2º inciso 2º, consistente en que las autoridades de la República tienen el deber de proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades “debe entenderse dentro de lo que normalmente se le puede exigir a la administración en el cumplimiento de sus obligaciones o dentro de lo que razonablemente se espera que hubiese sido su actuación o intervención acorde con las circunstancias tales como disposición del personal, medios a su alcance, capacidad de maniobra etc., para atender eficazmente la prestación del servicio que en un momento dado se requiera”⁹, así, las obligaciones que están a cargo del Estado –y por lo tanto la falla del servicio que constituye su trasgresión–, han de mirarse en concreto frente al caso particular que se juzga, teniendo en consideración las circunstancias que rodearon la producción del daño que se reclama, su mayor o menor previsibilidad y los medios de que disponían las autoridades para contrarrestarlo¹⁰.

Se le exige al Estado la utilización adecuada de todos los medios de que está provisto, en orden a cumplir el cometido constitucional en el caso concreto; si el daño se produce por su incuria en el empleo de tales medios, surgirá su obligación resarcitoria; por el contrario, si el daño ocurre pese a su diligencia no podrá quedar comprometida su responsabilidad.

Ahora bien, la falla del servicio o la falta en la prestación del mismo se configura por retardo, por irregularidad, por ineficiencia, por omisión o por ausencia del mismo. El retardo se da cuando la Administración actúa tardíamente ante la ciudadanía en prestar el servicio; la irregularidad, por su parte, se configura cuando se presta el servicio en forma diferente a como debe hacerse en condiciones normales, contrariando las normas, reglamentos u órdenes que lo regulan y la ineficiencia se da

⁷ CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA SUBSECCION A. Consejero ponente: MAURICIO FAJARDO GOMEZ. Bogotá, D.C., siete (7) de abril de dos mil once (2011). Radicación número: 52001-23-31-000-1999-00518-01(20750)

⁸ Sentencias del 13 de julio de 1993, expediente No. 8163 y del 10 de marzo del 2011, expediente 17.738, entre muchas otras.

⁹ Sentencia del 8 de abril de 1998, expediente No. 11837.

¹⁰ Sentencia del 3 de febrero de 2000, expediente No. 14.787



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

cuando la Administración presta el servicio pero no con diligencia y eficacia, como es su deber legal. Y obviamente se da la omisión o ausencia del mismo cuando la Administración, teniendo el deber legal de prestar el servicio, no actúa, no lo presta y queda desamparada la ciudadanía¹¹ (...). (Destacado por la Sala)

De igual forma el máximo órgano de lo Contencioso Administrativo, en sentencia de 16 de febrero de 2017, respecto a la falla en el servicio, precisó que: "(...) De tal manera, cabe observar la atribución jurídica del daño antijurídico, en principio, a la administración pública por falla en el servicio consistente en el incumplimiento e inobservancia de los deberes positivos derivados de exigencias constitucionales, legales, y del bloque ampliado de constitucionalidad (artículo 93), esto es, del derecho internacional humanitario y del derecho internacional de los derechos humanos, que pueden ser constitutivos de una falla en el servicio (...)¹²". (Destacado por la Sala)

6. DE LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN VÍA PÚBLICA

A propósito del régimen de responsabilidad de las entidades públicas por los daños causados a los ciudadanos como consecuencia de la desatención u omisión de las autoridades encargadas de la conservación, mantenimiento y señalización de las vías, el Consejo de Estado¹³ ha señalado que el fundamento de imputación aplicable es el de falla en el servicio. Para el efecto, resulta necesario analizar de un lado, la comparación entre el contenido obligacional que, en abstracto, las normas pertinentes establecen para la entidad pública demandada, frente al grado de cumplimiento u observancia de tal contenido obligacional en el caso concreto¹⁴.

Al respecto en sentencia del 03 de noviembre de 2016, radicado 29334, la Sección Tercera del Consejo de Estado en lo que tiene que ver con la acreditación de la falla en el servicio en tratándose de accidentes de tránsito por la existencia de obstáculos en una vía pública, precisó lo siguiente:

"(...) En este sentido se ha sostenido, (1) que la responsabilidad que deriva de incumplir obligaciones de control que se ejercen en las vías no es objetiva,

¹¹ Sentencia del 30 de noviembre de 2006, expediente No. 14.880.

¹² CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA SUBSECCION C. Consejero ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA Bogotá, D.C., dieciséis (16) de febrero de dos mil diecisiete (2017). Radicación número: 68001-23-15-000-1999-02330-01(34928).

¹³ Sección Tercera, sentencia de 8 de marzo de 2007, expediente 16052; sentencia de 29 de agosto de 2007, expediente 27434, reiterada por la Sección Tercera, sentencia del 03 de noviembre de 2016, expediente 29334.

¹⁴ Consejo de Estado Sección Tercera, Sub-sección C, sentencia de 27 de febrero de 2013, expediente 25285.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

debiéndose establecer que se produjo un incumplimiento de alguna o todas ellas¹⁵; (2) lo que implica encuadrar dicha responsabilidad bajo el régimen de la falla en el servicio, sin perjuicio de analizar los demás fundamentos¹⁶; (3) debe acreditarse que la actividad desplegada por la administración pública fue inadecuada ante el deber que legalmente le correspondía asumir¹⁷; (4) para lo anterior se precisa establecer el alcance de la obligación legal incumplida o cumplida inadecuadamente por la administración pública para lo que se consideran los siguientes criterios: (i) “en qué forma debió haber cumplido el Estado con su obligación”¹⁸; (ii) “qué era lo que a ella podía exigírsele”¹⁹; y, (iii) “sólo si en las circunstancias concretas del caso que se estudia se establece que no obró adecuadamente, esto es, que no lo hizo como una administración diligente, su omisión podrá considerarse como causa del daño cuya reparación se pretende (...)”²⁰. (Destacado por la Sala)

En tal sentido, para estructurar la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado derivada de las posibles deficiencias u omisiones en la señalización y mantenimiento de las vías públicas, resulta necesario acreditar a más del daño antijurídico, la falla en el servicio, esto es, el incumplimiento del contenido obligacional de la entidad demandada de vigilar y controlar el tránsito de calles y carreteras, así como prevenir los riesgos que en aquellas se presenten para los usuarios de las vías.

Con fundamento en lo anterior, debe la Sala establecer si en el presente asunto se configuraron los elementos para declarar la responsabilidad de la parte demandada.

7. CASO CONCRETO

¹⁵ Sección Tercera, sentencia de 11 de septiembre 11 de 1997, expediente 11764. Sección Tercera, Sub-sección C, sentencia de 20 de octubre de 2014, expediente 30462.

¹⁶ Sección Tercera, sentencia de 5 de agosto de 1994, expediente 8487. Sección Tercera, sentencia de 11 de septiembre 11 de 1997, expediente 11764. Sección Tercera, Sub-sección C, sentencia de 20 de octubre de 2014, expediente 30462.

¹⁷ Sección Tercera, sentencia de 5 de agosto de 1994, expediente 8487. “1.- En casos como el presente, en los cuales se imputa responsabilidad a la administración por el incumplimiento o el cumplimiento defectuoso de sus obligaciones, la determinación de si el daño causado al particular tiene el carácter de daño antijurídico, depende de acreditar que la conducta de la autoridad fue inadecuada. Si el daño que se imputa a ésta se deriva del incumplimiento de un deber que legalmente le corresponde, o de su cumplimiento inadecuado, la antijuridicidad del daño surgirá entonces aquí de dicha conducta inadecuada, o lo que es lo mismo, de una FALLA EN EL SERVICIO. (...)”. Sección Tercera, sentencia de 11 de septiembre 11 de 1997, expediente 11764. Sección Tercera, Sub-sección C, sentencia de 20 de octubre de 2014, expediente 30462.

¹⁸ Sección Tercera, sentencia de 5 de agosto de 1994, expediente 8487. Sección Tercera, sentencia de 11 de septiembre 11 de 1997, expediente 11764. Sección Tercera, Sub-sección C, sentencia de 20 de octubre de 2014, expediente 30462.

¹⁹ Sección Tercera, sentencia de 5 de agosto de 1994, expediente 8487. Sección Tercera, sentencia de 11 de septiembre 11 de 1997, expediente 11764. Sección Tercera, Sub-sección C, sentencia de 20 de octubre de 2014, expediente 30462.

²⁰ Sección Tercera, sentencia de 5 de agosto de 1994, expediente 8487. Sección Tercera, sentencia de 11 de septiembre 11 de 1997, expediente 11764. Sección Tercera, Sub-sección C, sentencia de 20 de octubre de 2014, expediente 30462.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

Descendiendo al caso concreto, reitera la Sala que el problema jurídico que debe abordar en el presente asunto se orienta a establecer si el accidente de tránsito ocurrido el día 2 de mayo de 2014 en la vía que comunica de Tunja a Barbosa a la altura del kilómetro 55+470 metros, en el que resultaron lesionados los demandantes, le resulta jurídicamente imputable a la acción u omisión del INVÍAS y su contratista.

Para el efecto, se deberá determinar si por parte de las demandadas se presentó una falla en el servicio particularmente en cuanto a la falta de señalización del tramo de la vía en donde ocurrió el accidente de tránsito; así mismo, se deberá verificar si la parte demandante allegó los elementos de prueba suficientes a efectos de acreditar que la causa que ocasionó el accidente de tránsito fue la presunta omisión por parte de la parte demandada de humedecer la vía intervenida a fin de evitar que se levantara material particulado. En caso afirmativo, habrá lugar a analizar si tales fallas fueron la causa eficiente y directa de la ocurrencia del accidente de tránsito.

Ahora bien, de acuerdo con el recurso de apelación propuesto por la apoderada de la parte demandante, los cargos propuestos en contra de la sentencia de primera instancia fundamentalmente son los siguientes: *i)* en el presente caso se presentó una falla en el servicio de las demandadas derivado de la falta de señalización en el sector donde se desarrollaban las labores de arreglo de la vía que comunica a Tunja con Barbosa, toda vez que la que existía, no se ubicaba en el lugar donde colisionaron los vehículos de servicio público y *ii)* las demandadas el día del accidente no cumplieron con su obligación de realizar labores de riego sobre la vía con base granular, lo cual fue la causa directa del accidente, en tanto se levantó material particulado que impidió que los vehículos hubieran tenido visibilidad plena.

En tal sentido y a efectos de abordar el problema jurídico planteado, la Sala verificará si en el presente asunto se configuran los dos postulados que fundamentan la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado, esto es, el daño y la imputación del mismo a la entidad pública demandada y a su contratista.

7.1 De la existencia del daño



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

El daño, tal como se indicó en precedencia entendido como el primer elemento en un juicio de responsabilidad²¹, corresponde al menoscabo patrimonial y moral que se produjo a los demandantes, el cual para que tenga vocación indemnizatoria debe revestir las características de ser cierto, actual, real, determinado o determinable y protegido jurídicamente.

En el presente asunto, a efectos de acreditar la existencia de un daño en cabeza de los demandantes María Lucila Murcia y José Manuel García González fue allegada copia de la historia clínica²² expedida por la Clínica Medilaser que da cuenta de la atención por urgencias recibida el día 2 de mayo de 2014 que evidencia las lesiones físicas padecidas como consecuencia del accidente de tránsito, las cuales son corroboradas por los informes médico legales emitidos por Médica Legal, en las que se fijan incapacidades temporales a los demandantes producto de las lesiones sufridas.

En efecto, en lo que tiene que ver con el daño padecido por la señora María Lucila Murcia, en el informe pericial²³ de clínica forense practicado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses el día 06 de mayo de 2014, se indicó lo siguiente:

“(...) Descripción de hallazgos: Cara, Cabeza, cuello: Presencia de cuello ortopédico, equimosis de color morado verdoso de 3 cm de diámetro a nivel de la mejilla izquierda. Espalda: Equimosis de color morado verdoso de 4 cm de diámetro a nivel de región paravertebral dorso lumbar derecha. Miembros inferiores: equimosis de color morado y verdoso de 10x4cm a nivel de cara antero interna tercio proximal y medio de pierna derecha y de 5x3cm en cara antero interna tercio medio de pierna izquierda. Análisis, interpretación y conclusiones. Al examen presenta lesiones actuales consistentes con el relato de los hechos. Mecanismo traumático de lesiones: contundente en accidente de transporte. Incapacidad médico legal provisional de quince (15) días. Secuelas médico legales a determinar (...)”. (Destacado por la Sala)

A su turno, respecto a las lesiones sufridas por el señor José Manuel García González, en el informe pericial practicado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses con fecha 07 de mayo de 2014, se indicó lo siguiente:

²¹ RENÉ CHAPUS. Responsabilité publique et responsabilité privée. París, Librairie générale de droit et de jurisprudence R. Pichon et R. Durand – Auzias, 1957. p. 349.

²² Fls 99 a 194, 195 a 270, 711 a 741.

²³ Fls 35, 36.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

Descripción de hallazgos. Cara, cabeza, cuello: Escoriación de 6mm de longitud en labio inferior cara lateral derecha, equimosis de color violáceo de 2x1cm a nivel de mucosa labial superior derecha. Análisis, interpretación y conclusiones. Al examen presenta lesiones actuales consistentes con el relato de los hechos. Mecanismo traumático de lesión: contundente en accidente de transporte. Incapacidad médico legal definitiva siete (7) días. Sin secuelas médico legales al momento del examen (...) ²⁴. (Destacado por la Sala)

Teniendo en cuenta lo anterior, a juicio de la Sala se encuentra plenamente acreditado el daño sufrido por María Lucila Murcia y José Manuel García González, del cual se derivan los perjuicios cuya reparación solicitan, ello por cuanto se acreditó la existencia de unas lesiones que afectaron su integridad física, bien jurídicamente protegido, daño que no estaba en la obligación de soportar, razón por la cual a continuación se procede a verificar si tales daños resultan imputables a la entidad pública demandada y su particular contratista.

7.2 De la imputación de responsabilidad

7.2.1 De la falla en servicio por falta de señalización

En éste punto ha de señalarse que de acuerdo con lo planteado por la parte demandante, el daño padecido por los demandantes resulta imputable tanto al INVIAS como a su contratista por cuanto el accidente de tránsito tuvo lugar como consecuencia de la omisión por parte de estos, en la instalación de la señalización adecuada que advirtiera de las obras adelantadas en la vía, así como por el incumplimiento de la obligación de riego del sector de la vía que se encontraba con base granular para evitar que se levantara material particulado, lo cual finalmente ocasionó la colisión entre los vehículos de servicio público de pasajeros.

Precisado el problema jurídico y los cargos formulados por la parte apelante en punto de la imputación de responsabilidad, la Sala encuentra probados los siguientes hechos, los cuales no son objeto de discusión en ésta instancia:

- En primer lugar, se encuentra probado que el día 2 de mayo de 2014 a la altura del kilómetro 55+470mts en la vía que comunica a la ciudad de Tunja con Barbosa (Santander), se presentó un accidente de tránsito en el que colisionaron dos vehículos de servicio público de pasajeros

²⁴ Fls 55, 56



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

afliliados a la empresa AUTOBOY, producto del cual resultaron lesionados los aquí demandantes.

- Los demandantes María Lucila Murcia y José Manuel García se transportaban como pasajeros en el vehículo de servicio público identificado con placas XXB286, el cual era conducido por el señor Gilberto Molina Torres, que se dirigía desde Barbosa a la ciudad de Tunja, el cual colisionó de frente con el también vehículo de servicio público conducido por el señor José Vicente Ruano Franco quien se dirigía desde Tunja a Barbosa.
- Se encuentra probado que el INVIAS suscribió con el Consorcio Vías y Equipos 2014 contrato de obra No. 1793 de 2012, el cual tenía por objeto el mantenimiento y rehabilitación de la carretera Barbosa-Tunja.
- El sitio donde se presentó el accidente de tránsito, esto es, el Km 55+470 mts., se encontraba intervenido por el Consorcio Vías y Equipos 2014, presentando la vía, base granular previa a la instalación de la capa asfáltica, la cual se encontraba habilitada para el tránsito en los dos sentidos.
- El día y hora del accidente de tránsito, no se estaba realizando ningún tipo de obra en el lugar del accidente por parte del Consorcio Vías y Equipos 2014 y la vía se encontraba habilitada en los dos sentidos.
- Los demandantes iniciaron proceso penal en contra de los conductores de los vehículos de servicio público de pasajeros que colisionaron, por el presunto delito de lesiones personales, el cual fue adelantado por la Fiscalía Local de Cómbita y terminado por acuerdo entre los demandantes y la compañía aseguradora QBE a la cual estaban asegurados los vehículos accidentados, reconociéndose una indemnización por \$60.000.000.

En tal sentido, no existe discusión en punto a la existencia del accidente de tránsito en el que colisionaron dos vehículos de servicio público colectivo pertenecientes a la empresa AUTOBOY en la vía que comunica de Tunja a Barbosa y que el lugar en donde se presentó el mismo se encontraba con base granular, es decir, no tenía carpeta asfáltica, no obstante lo cual, no existía



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

restricción alguna de movilidad en ninguno de los dos sentidos de la vía, en dicho punto.

En tal virtud, el primero de los reparos que se plantean en la apelación tiene que ver con la presunta omisión en la instalación de señalización de las obras que a esa altura de la vía se adelantaban; al respecto la apoderada demandante sostiene que *i)* El lugar donde ocurrió el accidente no tenía la señalización adecuada frente a una vía en obra según la resolución expedida por el Ministerio de Tránsito y Transporte, *ii)* no existía ninguna demarcación de carriles ni delimitación con las señales obligatorias para una obra en la vía, *iii)* las señales que refiere la juez de primera instancia no se ubicaban en el sitio del accidente, sino que se trata de señales ubicadas en otros sectores de la vía, *iv)* las señales no estaban ubicadas en ambos sentidos de la vía.

Así las cosas, en lo que tiene que ver con la señalización adecuada que debe existir cuando se está interviniendo una vía, ha de señalar la Sala que el Ministerio de Transporte expidió en el año 2004, el Manual de Señalización Vial, en su capítulo cuarto previó la “*señalización de calles y carreteras afectadas por obras*”, norma en la que se señalaba lo siguiente:

“4.1 Generalidades (...). 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 (...).

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 colocarán el mismo mensaje en ambos costados (...).

4.2 Señales verticales (...) 4.2.1 Señales preventivas.

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. Estas señales (...). Además de las señales preventivas contenidas en el capítulo 2, se podrán utilizar las siguientes, para la señalización de obras que afecten las vías:



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

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 (...).

4.2.2 **Señales reglamentarias.** Los trabajos en las vías públicas o en las zonas próximas a ellas que afecten el tránsito, originan situaciones que requieren atención especial. Si en tales condiciones son necesarias medidas de reglamentación diferentes a las usadas normalmente, los dispositivos reglamentarios permanentes se removerán o se cubrirán adecuadamente y se reemplazarán por los que resulten apropiados para las nuevas condiciones del tránsito (...).

4.2.3 **Señales informativas.** Se utilizarán señales informativas en la ejecución de obras, para indicar con anterioridad el trabajo que se realiza, distancia y otros aspectos que resulte importante destacar (...). Las señales informativas en la ejecución de obras que afecten el tránsito por las vías son:

SIO-01. **Aproximación a obra en la vía.** Esta señal se empleara para advertir conductores y peatones la aproximación a un tramo de vía afectado por una obra. La señal llevara 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-04 Carril cerrado (Derecha- centro- izquierdo)

SIO-05 Desvío (...)" (Destacado por la Sala)

De acuerdo con la norma en cita, la cual resulta aplicable para la época en que ocurrió el accidente de tránsito objeto del presente proceso, ha de señalarse que es obligación para quienes ejecutan trabajos de construcción, rehabilitación o mantenimiento de vías que afectan las condiciones normales de circulación de vehículos y personas, la ubicación de señales verticales a fin de que el conductor tenga la posibilidad con suficiente tiempo de antelación de advertir la presencia de tales trabajos y pueda adoptar las medidas que sean del caso.

Dentro de tales señales verticales se encuentran las *preventivas*, la cuales tiene como propósito fundamental advertir a los usuarios sobre los peligros potenciales existentes derivados de la presencia de una obra que afecta el tránsito de vehículos, señales que deben estar ubicadas con suficiente



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

antelación al inicio de la misma; a manera de ejemplo, dentro de tales señales se encuentran las de “*Trabajos en la vía*” o “*maquinaria en la vía*”. De igual manera, existen las señales *reglamentarias* e *informativas*; estas últimas buscan indicar con anterioridad la existencia del trabajo que se realiza, como sería la de “*aproximación a obra en la vía*” o “*información de inicio o fin de obra*”.

Así las cosas, como quiera que en el presente asunto se encuentra probado que la vía que comunica a la ciudad de Tunja con Barbosa (Santander), se encontraba en labores de mantenimiento y rehabilitación en el marco de la ejecución del contrato de obra suscrito entre el INVÍAS y el Consorcio Vías y Equipos 2014, concretamente a la altura del kilómetro 55+470 metros, esto es, el lugar donde se presentó el accidente de tránsito, resultan plenamente aplicables las disposiciones sobre señalización fijadas en el Manual de Señalización Vial antes referido, aspecto que será analizado a continuación.

En éste punto, en primer orden ha de señalarse que tanto la parte demandante como la parte demandada a efectos de probar su dicho en punto a la señalización existente en el lugar de la vía donde se presentó el accidente de tránsito, allegaron pruebas documentales consistentes en unas fotografías, razón por la cual a continuación se procede a verificar si es dable valorarlas en el presente asunto.

Al respecto, ha de indicarse que las fotografías, según es dispuesto por el artículo 243 del CGP, corresponde a una prueba documental; en efecto, indica la norma: “Artículo 243. Distintas clases de documentos. Son documentos los escritos, impresos, planos, dibujos, cuadros, mensajes de datos, fotografías, cintas cinematográficas, discos, grabaciones magnetofónicas, videograbaciones, radiografías, talones, contraseñas, cupones, etiquetas, sellos y, en general, todo objeto mueble que tenga carácter representativo o declarativo, y las inscripciones en lápidas, monumentos, edificios o similares (...)”. Destacado por la Sala)

Ahora bien, teniendo claro que las fotografías corresponden a una clase de documento, de acuerdo con el artículo 244 *ibídem*, éstas se presumen auténticas cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado; en efecto, la norma dispone lo siguiente:

“Artículo 244.-Documento auténtico. Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

Los documentos públicos y los privados emanados de las partes o de terceros, en original o en copia, elaborados, firmados o manuscritos, y los que contengan la reproducción de la voz o de la imagen, se presumen auténticos, mientras no hayan sido tachados de falso o desconocidos, según el caso (...). (Destacado por la Sala)

De acuerdo con la norma en cita, ha de señalarse que *i)* las fotografías corresponden a una prueba documental, *ii)* las cuales serán auténticas cuando existe certeza sobre la persona que las ha elaborado y *iii)* se presumirán auténticas mientras no haya sido tachado de falso o desconocido, según corresponda.

Ahora bien, de acuerdo con la jurisprudencia del Consejo de Estado²⁵ ha de precisarse que a efectos de verificar el valor probatorio que ha de otorgarse a las fotografías, resulta necesario indicar que aquellas ostentan la calidad de documentos representativos, pues no contienen declaración alguna, sino que a través de las mismas se representa “*una escena de la vida en particular, en un momento determinado*”²⁶.

En éste sentido, la Corte Constitucional en sentencia T-930A de 6 de diciembre de 2013, señaló lo siguiente:

“(...) 4.3 La fotografía es un medio probatorio documental de carácter representativo, que muestra un hecho distinto a él mismo, el cual emerge del documento sin que tenga que hacerse un ejercicio de interpretación exhaustiva de su contenido. Esto significa que “la representación debe ser inmediata, pues si a simple vista la fotografía muestra una variedad de hechos posibles, ‘ella formará parte de la prueba indiciaria, ya que está contenida en la mente de aquél (el intérprete), y no en el objeto que la documenta’”, advirtiéndose en esta misma sentencia T-269 de 2012 que “el Juez debe valerse de otros medios probatorios, apreciando razonablemente el conjunto, tal como lo dispone la preceptiva procesal penal. 4.3.1. Al igual que otro documento y que el dictamen pericial, la fotografía es un medio que el juez está en la obligación de valorar dentro del conjunto probatorio, siguiendo las reglas de la sana crítica. Por ser un documento, se determinará si es privado o tiene las connotaciones para ser asumido como público y se verificará su autenticidad y genuinidad conforme a la preceptiva correspondiente (...)”. (Destacado por la Sala)

²⁵ Consejo De Estado Sección Tercera Subsección C. Consejero ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa. Bogotá D.C., veinte (20) febrero de dos mil diecisiete (2017). Radicación número: 63001-23-31-000-2000-00021-01(33858).

²⁶ Sección Tercera, sentencias del 8 de noviembre de 2007, expediente 32966; de 3 de febrero de 2010, expediente 18034; Sub-sección C, sentencias de 26 de febrero de 2014, expediente 37049; de 22 de enero de 2014; de 20 de octubre de 2014, expediente 30462.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

Así las cosas, al ser las fotografías una prueba documental de carácter representativo, a efectos de darle valor probatorio dentro de un proceso judicial, se hace necesario que el mismo sea auténtico, es decir, que exista certeza sobre la persona que las ha elaborado, evento que permitiría valorarlo contrastadamente con otros elementos de prueba. En efecto, la jurisprudencia del Consejo de Estado, ha precisado:

“(...) 13.- Sin embargo, la presunción de autenticidad de las fotografías [con que se analizan también los videos] no ofrece el convencimiento suficiente al no definirse mediante las mismas las situaciones de tiempo, modo y lugar de lo representado en ellas, por lo cual se hace necesario que a efectos de otorgarles mérito probatorio, su contenido sea ratificado, verificado o cotejado con otros medios de prueba allegados al proceso (...)”²⁷. (Destacado por la Sala)

En el presente asunto, advierte la Sala que la parte demandante junto con la presentación de la demanda allegó registro fotográfico visto a folios 74 a 83 que contiene las imágenes del accidente en el cual colisionaron dos vehículos de servicio público de pasajeros de la empresa AUTOBOY, el cual coincide parcialmente con el registro fotográfico allegado por el demandado Consorcio Vías y Equipos 2014 con la contestación de la demanda, vistas a folios 505 a 520, documentales que son cotejadas con otros medios de prueba allegados al proceso.

En efecto, dentro del informe de accidente de tránsito realizado por los Agentes de Policía el día 02 de mayo de 2014, fue anexada copia del álbum fotográfico el cual coincide con el presentado por la parte demandante y parte demandada²⁸; así mismo, el contenido de las fotografías presentado por el Consorcio Vías y Equipos 2014 fue ratificado tanto por el señor Gilberto Molina Torres quien conducía el vehículo de servicio público en el que se transportaban los demandantes, como por los testigos Luis Humberto Torres y Sandra Milena García Canelo en la declaración rendida en desarrollo de audiencia de pruebas. Adicionalmente la parte demandante en la apelación convalida la autenticidad de las mismas.

Así las cosas, encuentra la Sala que tanto las fotografías allegadas por la parte demandante como las incorporadas por el Consorcio Vías y Equipos 2014

²⁷ Consejo de Estado Sección Tercera, Sub-sección C, sentencias de 26 de febrero de 2014, expediente 37049; de 22 de enero de 2014; de 20 de octubre de 2014, expediente 30462.

²⁸ Fls 30 36 C. Anexo.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

fueron ratificadas y cotejadas con otros medio de prueba allegados al plenario, razón por la cual las mismas será valoradas a efectos de acreditar o no, la existencia de señalización de la obra que se realizaba en la vía donde ocurrió el accidente de tránsito objeto del presente proceso.

Precisado lo anterior, ha de señalar la Sala que teniendo en cuenta tanto el contenido de las fotografías allegadas al plenario como las demás pruebas que la ratifican, en el presente asunto, contrario a lo sostenido por la apoderada de la parte demandante en el presente asunto, la obra que sobre la vía que comunica a la ciudad de Tunja con Barbosa se encontraba realizando el INVIAS a la altura del km 55+470mts a través de su contratista, cumplía con la señalización prevista en el manual expedido para el efecto por parte del Ministerio de Transporte.

En tal sentido, encuentra la Sala que el contratista Consorcio Vías y Equipos 2014 utilizó tanto señalización preventiva, reglamentaria e informativa que le permitía a los usuarios de la vía conocer con suficiente antelación de la existencia de trabajos en la vía, y de manera particular que un tramo de la misma, se encontraba intervenida estando la superficie con base granular.

En efecto, de acuerdo con el registro fotográfico, previo al lugar de la vía donde colisionaron los dos vehículos de servicio público de pasajeros pertenecientes a la empresa AUTOBOY, en el sentido Tunja-Barbosa, se encontraban las siguientes señales: 1. Señal que indica “*maquinaria en la vía*”, la cual se ubicaba antes de iniciarse el tramo de la vía que se encontraba destapada con base granular (Fl 505), es decir, que se trataba de una señal vertical de tipo preventiva, instalada antes del sitio de la obra; 2. Señal de *velocidad 30Km/h*, la cual se encontraba ya al inicio de la vía destapada, la cual se trata de una señal reglamentaria; en este punto ha de señalarse que contrario a lo afirmado por la parte demandante, dicha señal es temporal propia de la obra que se desarrollaba, en tanto la misma no es permanente sino móvil.

Ahora bien, en el sentido Barbosa-Tunja previo a llegar al punto donde ocurrió el accidente, aparecían las siguientes señales; 1. Señal “*obra en la vía a 250 m*” (Fl 512), 2. Señal “*Peligro reduzca la velocidad alto riesgo de accidente*”, las cuales corresponde señales informativas que se ubicaban con anterioridad al tramo de la vía que estaba con base granular; 3. Así mismo, se encontraba la señal “*de peligro obreros en la vía*” previo al inicio de la vía destapada y 4. La señal que indica “*trabajos en la vía*” dentro del tramo destapado; estas últimas



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

corresponden a señales preventivas según lo establece el Manual de Señalización Vial expedido por el Ministerio de Transporte.

La anterior información contenida en el registro fotográfico allegado por el contratista llamado en garantía, es ratificada por la declaración que rindió el señor Gilberto Molina Torres quien conducía el vehículo de servicio público en el sentido Barbosa-Tunja, en el que se transportaban los demandantes, el cual al ponerle en conocimiento el referido registro fotográfico en la audiencia de pruebas manifestó: *“El día antes si habían señalizaciones porque yo bajé y estaban trabajando, pero no en este sitio, más atrás allá casi a la entrada de Combita”*.

Así mismo, se advierte el informe técnico allegado por un profesional especializado del Instituto Nacional de Vías de fecha 20 de junio de 2016, en donde respecto a las circunstancias que presentaba la vía que conduce de Barbosa a Tunja en donde se presentó la colisión de dos vehículos de servicio público, el día 02 de junio de 2014, refirió lo siguiente:

“(...) Teniendo en cuenta el informe del contratista e interventoría, con relación a la señalización existente y las medidas de prevención adoptadas, es pertinente inferir que se encontraban las señales de aproximación de acuerdo al capítulo cuarto “señalización de calles y carreteras afectadas por obras”, además las que se hallaban presentes en el sector para el momento del accidente y la socialización que se efectuó con la comunidad sobre el mantenimiento y mejoramiento vial: (...)

iii) Antes, en el sitio del accidente y en seguida de la ocurrencia del mismo, se encontraba la siguiente señalización:

-Aproximación de maquinaria en la vía SPO-2 (Aprox. 150 metros antes del accidente)

-Aproximación de velocidad máxima permitida 30 KM (Aprox. 60 metros antes del accidente)

-Aproximación trabajos en la vía SPO-01 (Aprox. 140 metros del accidente)

-Aproximación de prohibido adelantar (Aprox. 470 metros del accidente)

-Aproximación peligro obreros en la vía (Aprox. 510 metros del accidente)

-Aproximación peligro reduzca su velocidad alto riesgo de accidente (Aprox. 580 metros del accidente)

-Aproximación obra en la vía a 250 metros (Aprox. 623 metros del accidente)

(...)²⁹”. (Destacado por la Sala)

Información que es concordante con lo manifestado por los testigos presenciales Luis Humberto Torres jefe de proyectos del INVIAS y Sandra

²⁹ Fls 395 a 399



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

Milena Camelo ingeniera del consorcio contratista, quienes en sus declaraciones manifestaron que en el sector intervenido se encontraban las señales de prevención temporal como las de “trabajos en la vía”, “maquinaria en la vía”, “restricción de velocidad 30km/h”, señalización que estaba distribuida antes y después del lugar del accidente, tal como aparece en el registro fotográfico.

Así las cosas, encuentra la Sala que contrario a lo afirmado por la apoderada de la parte demandante, el INVIAS a través de su contratista, al momento de realizar la intervención de la vía que comunica a la ciudad de Tunja a Barbosa a la altura del kilómetro 55+470mts, cumplió con la obligación de señalización fijada por el Ministerio de Transporte en el Manual de Señalización Vial y de manera particular el capítulo cuarto del mismo referente a la “*señalización de calles y carreteras afectadas por obras*”; ello por cuanto, tal como se vio en precedencia instaló las señales verticales tanto preventivas como informativas en ambos sentidos de la vía, que le permitían a los conductores advertir con la suficiente anterioridad, de la existencia de un tramo de la vía únicamente con base granular y adoptar de esta forma las medidas que el deber objetivo de cuidado imponen en el ejercicio de una actividad peligrosa como la conducción de vehículos.

Aunado a lo anterior y teniendo en cuenta que la instalación de la señalización en carreteras afectadas por obras, tiene como propósito fundamental anunciar y advertir a los usuarios de la vía de la existencia de tales trabajos, no pasa por alto la Sala el hecho que los dos vehículos involucrados en el accidente de tránsito ocurrido el 2 de mayo de 2014 eran de servicio público, cuyos conductores circulaban diariamente por la vía Tunja-Barbosa y viceversa; en efecto, en su declaración el señor Gilberto Molina Torres quien conducía el vehículo que se dirigía en sentido Barbosa Tunja, manifestó lo siguiente:

“Ahí en esa curva hacía poco estaban trabajando y no había pavimento, a lo que pasó la mula nos dejó llenos de polvareda de resto se veía bien; en ese momento yo iría a 30 kilómetros por hora, creo, casi había parado, porque yo sabía que había un destapadito y se disminuye la velocidad. Yo transitaba todos los días por esa vía”. Más adelante manifestó “que no había vehículo regando agua en ese momento. La obra la empezaron un poco tiempo atrás, que empezaron el pavimento aquí subiendo de Tunja y que habían dicho que iba hasta Barbosa, era lo que decían; dijo que lleva como conductor de vehículos 35 años”. (Destacado por la Sala)



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

A su turno, el señor José Vicente Ruano Franco quien conducía el vehículo de servicio público de pasajeros que se dirigía en sentido Tunja-Barbosa en la declaración al ser preguntado respecto a si conducía con frecuencia la vía manifestó que *“por 26 años que es lo que llevo trabajando en AUTOBOY, de Barbosa-Tunja y Tunja-Barbosa, lo hacía casi todos los días. Adujo que dos días ante son transitó por la vía; indicó que no había señalización ni antes ni después del sitio del accidente, no había maquinaria, obreros, estaba sola la vía”*. (Destacado por la Sala)

De la lectura de las declaraciones rendidas por los conductores pueden extraerse las siguientes conclusiones: *i)* En primer orden, los referidos conductores en el ejercicio del transporte público de pasajeros transitaban frecuentemente por la vía Tunja-Barbosa; *ii)* días previos al 2 de mayo de 2014, habían hecho el recorrido de la vía antes mencionada y *iii)* lo que es más importante, los dos conductores aceptan y reconocen que sabían de la existencia de los trabajos de reparación en la vía y que la misma se encontraba en base granular en el sitio del accidente.

Las anteriores circunstancias, sumadas a la existencia de la señalización de la obra que se adelantaba en la vía, permite inferir sin lugar a dudas, que los conductores tenían conocimiento de las obras realizadas, de tal forma que no fueron sorprendidos con la existencia de las mismas y por ello debían adoptar las medidas de precaución necesarias para evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito, ello en atención a que estaban en el ejercicio de una actividad considerada como peligrosa.

Adicionalmente, la apoderada de la parte demandante en punto a presunta falta de señalización en el sitio donde ocurrió el accidente, sostiene que no existía ninguna demarcación de carriles ni delimitación de las señales obligatorias para una vía en obra; al respecto ha de señalar la Sala que de la lectura del capítulo 4 denominado *“señalización de calles y carreteras afectadas por obras”* del Manual de Señalización Vial a que se ha hecho referencia en ésta sentencia, allí se consagra la obligación de instalar señalización *vertical* bien sea preventiva, informativa o reglamentaria, más no se advierte prescripción alguna en punto a la señalización *horizontal* como la que reclama la parte demandante. En tal sentido, como no lo prevé el referido capítulo no resulta válido exigir a la demandada el cumplimiento de un contenido obligacional referido a la instalación de señales horizontales.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

De igual manera, la apoderada de la parte demandante dentro del cargo de falta de señalización manifiesta que las señales que refiere la juez de primera instancia no se ubicaban en el sitio donde se produjo la colisión de los vehículos de servicio público, esto es en el Km 55+470mts, sino que se trata de señales ubicadas en otros sectores de la vía.

Al respecto, ha de indicarse que tal argumento no tiene vocación de prosperidad en razón a que tal como se ha indicado en precedencia si bien en el punto exacto donde colisionaron los vehículos no existía señalización, ello se debió precisamente a que allí era donde se encontraba un sector de la vía en base granular, es decir, se ejecutaba la obra, en tanto las señales tanto preventivas como informativas fueron instaladas antes y después de tal punto, como correspondía, ello teniendo en cuenta que su función es advertir con antelación a los usuarios de la vía de la existencia de obras en la carretera.

Con fundamento en lo hasta aquí expuesto, concluye la Sala que si bien la vía que comunica la ciudad de Tunja con Barbosa, se encontraba siendo intervenida por el INVIAS a través de su contratista a fin de lograr su rehabilitación y que a la altura del km 55 la carretera se encontraba destapada con base granular, lo cierto es que aquellos cumplieron con el contenido obligacional consistente en la instalación de la señalización vertical tanto preventiva como informativa adecuada conforme lo ordena el capítulo cuarto del Manual de Señalización del Ministerio de Transporte, que permitía a los usuarios de la vía conocer previamente de la existencia de las obras que allí se adelantaban.

2. De la causa eficiente que produjo el accidente de tránsito

El segundo de los cargos propuestos por la apoderada de la parte demandante se orienta a señalar que la causa que produjo el accidente de tránsito el día 2 de mayo de 2014 a más de la falta de señalización, consistió en el incumplimiento de las demandadas de realizar el riego sobre la vía con base granular, lo cual ocasionó que al paso de los vehículos, se levantara material particulado (polvo) que produjo la pérdida de visibilidad del vehículo que se dirigía de Tunja a Barbosa, colisionando a su vez con el vehículo que se dirigía en sentido contrario.

En tal sentido, a efectos de dar respuesta al referido cargo, a continuación procede la Sala a verificar, de acuerdo con los elementos de prueba allegados al



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

plenario, cuál fue la causa eficiente que ocasionó que el día 2 de mayo de 2014 colisionara el vehículo de servicio público conducido por el señor Gilberto Molina Torres, en el que se transportaban los demandantes desde Barbosa hacia Tunja, contra el vehículo también de servicio público conducido por el señor José Vicente Ruano Franco que se dirigía en sentido contrario.

Al respecto, la Sala sostendrá la siguiente tesis: La causa que ocasionó el accidente de tránsito el día 2 de mayo de 2014 en la vía que comunica a la ciudad de Tunja con Barbosa a la altura del Km 55+470mts, fue el actuar imprudente, desconociendo el deber objetivo de cuidado del señor José Vicente Ruano Franco quien con su vehículo invadió completamente el carril contrario por el que se desplazaba el vehículo conducido por el señor Gilberto Molina Torres, provocando de esta manera el accidente de tránsito.

Así, en primera medida ha de señalar la Sala, que la parte demandante no allegó los elementos de prueba suficientes a efectos de acreditar que el accidente de tránsito tuvo lugar como consecuencia del polvo que se levantó al momento de pasar por el tramo de la vía que se encontraba destapada con material granular, el cual, según su dicho, ocasionó que el conductor José Vicente Ruano Franco perdiera total visibilidad.

Verificados los elementos de prueba allegados y practicados en el proceso, se encuentra que el dicho de la parte demandante en éste punto, se funda lo manifestado por los demandantes en el escrito de demanda que es ratificado por la señora María Lucila Murcia (demandante) en el interrogatorio de parte, así como en la declaración rendida por el señor José Vicente Ruano Franco. En efecto, éste último, al momento de rendir su declaración como testigo, en la audiencia de pruebas celebrada el 20 de septiembre de 2017, manifestó lo siguiente:

“El 2 de mayo de 2014, salí de aquí de Tunja por ahí tipo 11 de la mañana iba en la recta del Sote para Barbosa, llegando abajo a la primera curva iba una mula adelante, cogimos la curva ahí, quedé tupido de polvo, estaba la carretera destapada, quedé ciego de polvo y cuando sentí fue el golpe con la otra colectiva de la misma empresa AUTOBOY; conduzco vehículo hacía 26 años hasta el día del accidente. El estado de la vía al momento del accidente era destapado, en piedra y seco, no había señalización ni nada. Iba por ahí a unos 40 km de velocidad.

Más adelante al ser preguntado respecto a las circunstancias en que colisionó con el otro vehículo refirió *“Pues tupido de polvo yo no quedé*



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

viendo nada, lo que hice fue cogerme de la cabrilla y le puse el pie al freno y usted sabe que un carro no frena en seco, el carro sigue andando. Tupido de polvo no se para dónde cogí yo, quedé ciego de polvo de lo destapado que estaba el piso".
(Destacado por la Sala)

La anterior declaración únicamente encuentra respaldo en lo manifestado por la misma demandante María Lucila Murcia en el interrogatorio de parte quien manifestó que al momento del accidente quedaron sin visibilidad derivado del polvo que levantaron los vehículos que transitaban por el lugar; sin embargo, tal declaración no es corroborada con ningún otro elemento de prueba.

En tal sentido, a juicio de la Sala, la declaración rendida por el señor José Vicente Ruano Franco en punto a la causa que ocasionó el accidente de tránsito no merece credibilidad y por tanto con ésta no se puede acreditar el dicho de la parte demandante, particularmente por las razones que a continuación se exponen:

- Se encuentra probado que en contra del referido conductor, los aquí demandantes iniciaron un proceso penal por el delito de lesiones personales causados con ocasión del accidente de tránsito, que se adelantó en la Fiscalía Local de Cómbita, de tal manera que su declaración necesariamente estaría encaminada a salvar cualquier responsabilidad personal.

-Así mismo, la declaración rendida por el señor José Vicente Ruano Franco, no se encuentra respaldada en ningún elemento de prueba diferente a la declaración de la misma de la demandante María Lucila Murcia; la parte demandante no solicitó la práctica de ninguna prueba testimonial, a manera de ejemplo, de las personas que como pasajeros ocupaban el vehículo de servicio público que se movilizaba en el sentido Tunja-Barbosa, quienes fueron testigos directos de los hechos ocurridos.

-En este punto, ha de precisar la Sala que si bien la parte demandante dentro del recurso de apelación sostiene que la falta de visibilidad total producto del levantamiento de material particulado, se acredita con la declaración del señor Gilberto Molina Torres quien conducía el vehículo que se dirigía hacia Tunja, lo cierto es que analizada la declaración por éste rendida no se deriva tal conclusión; al respecto, manifestó:

“Ahí en esa curva hacía poco estaban trabajando y no había pavimento, a lo que pasó la mula nos dejó llenos de polvareda de resto se veía bien; en ese momento yo



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

iría a 30 kilómetros por hora, creo, casi había parado, porque yo sabía que había un destapadito y se disminuye la velocidad. Yo transitaba todos los días por esa vía”. Más adelante manifestó “que no había vehículo regando agua en ese momento. La obra la empezaron un poco tiempo atrás, que empezaron el pavimento aquí subiendo de Tunja y que habían dicho que iba hasta Barbosa, era lo que decían; dijo que lleva como conductor de vehículos 35 años”.

Al ser preguntado por el apoderado del INVÍAS respecto a si cuando pasó la mula y se levantó la polvareda alcanzaba a observar el carril por el cual se dirigía contestó “¿Que si alcanzaba a observar mi carril? Pues sí, yo cogí bien mi carril, así estaba parado, esperando que pasara la polvareda para poder arrancar, cuando sentí fue el golpe. La vía estaba habilitada en los dos sentidos”.

Al ser preguntado por las causas del accidente refirió “Pues ahí que puedo decir yo, las causas por parte mía no tengo causa y no le puedo echar la culpa al alguien que fue el que me accidentó, sabemos que el carro se me fue encima, pero eso no lo puedo determinar yo”. (Destacado por la Sala)

Como se advierte, si bien el conductor Gilberto Molina Torres refiere que al momento del accidente se levantó una polvareda como consecuencia del paso previo de un vehículo tipo “tracto mula”, lo cierto es que expresamente manifiesta que pese a ello, pudo seguir viendo el carril por donde transitaba, aunado a que al ser preguntado por las causas del accidente en modo alguno refirió que hubiera sido por la existencia de material particulado en el aire; así las cosas, contrario a lo sostenido por la apoderada demandante, ésta declaración en éste punto, no sustenta la causa del accidente que se plantea tanto en la demanda como en el recurso de apelación.

-Aunado a lo anterior, llama la atención de la Sala que los aquí demandantes al momento de sustentar la querrela presentada ante la Fiscalía Local de Cóbbita en contra de los señores Carlos Armando Ruano Franco y Gilberto Molina Torres conductores de los vehículos de servicio público que colisionaron el día 02 de mayo de 2014, por el presunto delito de lesiones personales fueron enfáticos en señalar que la causa del mismo tuvo lugar como consecuencia del “la invasión de carril del vehículo que figura en el croquis como número 1, dicho vehículo que viajaba sentido Tunja-Barbosa procedió a invadir el carril”³⁰, sin que allí se hiciera referencia alguna al tema del levantamiento de material particulado como causa del accidente, como ahora se plantea en el presente proceso.

³⁰ F]s 103 a 108 C. Anexo.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

En suma, considera la Sala que la parte demandante, siendo su carga³¹, no allegó elementos de prueba suficientes a efectos de acreditar su dicho, según el cual, la causa que originó el accidente de tránsito en el que resultaron lesionados los aquí demandantes, tuvo lugar como consecuencia de que al paso de los vehículos por el tramo de la vía que se encontraba en base granular, se levantó material particulado que le quitó total visibilidad al conductor José Vicente Ruano, razón por la cual no se hace necesario verificar si dentro de las obligaciones exigibles al INVIAS y su contratista en la rehabilitación de una carretera se encuentra la de regarla cuando está con base granular.

Teniendo en cuenta lo hasta aquí expuesto concluye la Sala que la parte demandante de una parte, no probó el incumplimiento de una obligación a cargo de la entidad demandada y su contratista en relación con el deber de señalización de las obras de rehabilitación que se adelantaban en la vía que comunica a la ciudad de Tunja con Barbosa en el lugar donde se presentó el accidente de tránsito y de otra, no allegó los elementos de prueba suficientes a efectos de acreditar que la causa del accidente se originó en el material particulado (polvo) que se levantó al paso de los vehículos por el tramo de la vía que se encontraba en base granular, de ahí que sus afirmaciones genéricas no permiten estructurar la falla en el servicio por cuenta de los entes que conforman el extremo pasivo de la controversia.

Sin perjuicio de lo anterior, considera la Sala necesario señalar que, en todo caso, y al margen de que no se hubiera probado la falla en el servicio imputada a las demandadas, en el presente asunto se encuentra plenamente acreditado que la causa eficiente del accidente de tránsito en la que resultaron lesionados los demandantes, fue el comportamiento imprudente del conductor del vehículo de servicio público de placas XXA-636, quien desconociendo el deber objetivo de cuidado que comporta el ejercicio de una actividad peligrosa, invadió el carril contrario por el que transitaba, en sentido contrario el vehículo de servicio público de placas XXB-286.

Lo anterior, encuentra sustento probatorio en primer lugar, con el croquis levantado por miembros de la Policía Nacional en el informe policial de accidentes de tránsito³², en el cual aparece que el vehículo No. 1 de placas

³¹ “Artículo 167. Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen (...).”

³² Fls 28, 29.



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

XXA-636 colisionó de frente al invadir el carril por el cual transitaba el vehículo No. 2 de placas XXB-286.

Así mismo, en el informe ejecutivo FPJ-3 de fecha 03 de mayo de 2014 rendido por un servidor de policía judicial de la Policía Nacional respecto a las causas del accidente señaló “Vehículo camioneta marca Mitsubishi color blanco de placas XXA636 afiliado a la empresa AUTOBOY conducido por el señor José Vicente Ruano Franco (...) el cual transitaba en sentido Tunja Barbosa e invade el carril contrario y colisiona contra la parte frontal derecha del vehículo microbús marca Mercedes Benz³³”. Aunado a lo anterior, en el registro fotográfico del accidente anexo al referido informe, se puede observar claramente que fue el vehículo de placas XXA 636 conducido por el señor José Vicente Ruano Franco el que invadió completamente el carril contrario ocasionando el accidente de tránsito.

No es de recibo el argumento planteado por la parte demandante cuando sostiene que no es dable concluir que en el presente asunto se presentó una invasión de carril por parte de uno de los vehículos, por cuanto, según su dicho, en ese tramo de la vía no existía demarcación de los mismos; en es de recibo, por cuanto de *i*) una parte es claro que todos los vehículos que transitan por una vía de doble sentido tienen la obligación de hacerlo por la parte derecha de la misma y *ii*) se encuentra probado y no fue objeto de discusión en ésta instancia que para el día 2 de mayo de 2014 no existía restricción para el tránsito de vehículos, es decir, podían transitar en los dos sentidos, pese a que el tramo de la vía donde se presentó el accidente, se encontrara destapada en base granular.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Sala concluye que el accidente de tránsito presentado el día 2 de mayo de 2014, tuvo como causa eficiente y determinante la omisión al deber objetivo de cuidado por parte del señor José Vicente Ruano Franco quien pese a que habitualmente transitaba por la vía que conduce de Tunja a Barbosa conduciendo el vehículo de servicio público de placas XXA-636 y además como se indicó en precedencia, la obra realizada por el INVIAS a través de su contratista en el sector donde se presentó el accidente contaba con la señalización vertical preventiva e informativa, no adoptó las medidas preventivas a efectos de evitar la ocurrencia de un accidente de tránsito.

³³ Fls 2 a 4 C. Anexo



Demandante: José Manuel García Puentes y otro

Demandado: Instituto Nacional de Vías

Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02

Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

En suma, en el presente asunto no se acreditó uno de los elementos que estructuran la responsabilidad patrimonial del Estado, esto es, la imputación ni al INVIAS ni al contratista llamado en garantía, razón por la cual la Sala confirmará la sentencia del 21 de marzo de 2018, proferida por el Juzgado Cuarto Administrativo Oral de Tunja, en atención a que los cargos propuestos por la apoderada de la parte demandante, no tuvieron vocación de prosperidad.

8. COSTAS

En cuanto a las **costas en segunda instancia**, se condenará a la parte recurrente, por confirmarse la providencia apelada³⁴, y por cuanto en el expediente aparece que se causaron, de conformidad con lo previsto en el ordinal 8° del Artículo 365 del C.G.P.

Lo anterior teniendo en cuenta que la parte demandada realizó actuaciones en segunda instancia, particularmente en cuanto presentó alegatos de conclusión de segunda instancia (Fls 343-349). Para tal efecto, la primera instancia efectuará su liquidación, incluyendo las agencias en derecho, conforme al artículo 366 del CGP.

En mérito de lo expuesto, la Sala de Decisión No. 5 del Tribunal Administrativo de Boyacá, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

RESUELVE:

PRIMERO: CONFIRMAR la sentencia del 21 de marzo de 2018, proferida por el Juzgado Cuarto administrativo Oral de Tunja.

SEGUNDO: CONDENAR en costas al recurrente por el trámite de la segunda instancia. Para el efecto el juez de primera instancia **efectuará su liquidación**, conforme al artículo 366 del CGP.

³⁴C. G. P. Artículo 365. En los procesos y en las actuaciones posteriores a aquellos en que haya controversia, la condena en costas se sujetará a las siguientes reglas: (...)

3. En la providencia del superior que confirme en todas sus partes la de primera instancia se condenará al recurrente en las costas de la segunda.

(...)



Demandante: José Manuel García Puentes y otro
Demandado: Instituto Nacional de Vías
Expediente: 15001-3333-004-2016-00077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

TERCERO: Una vez en firme la presente providencia, por Secretaría envíese el expediente al Despacho de origen.

La anterior providencia fue estudiada y aprobada por la Sala en sesión de la fecha.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


OSCAR ALFONSO GRANADOS NARANJO
Magistrado


FABIO IVÁN AFANADOR GARCÍA
Magistrado


FÉLIX ALBERTO RODRÍGUEZ RIVEROS
Magistrado

HOJA DE FIRMAS
Demandante: María Lucila Murcia de González y Otro
Demandado: INVÍAS
Expediente: 15001-33-33-004-2016-0077-02
Reparación Directa - Sentencia de 2ª instancia

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE BOYACÁ
NOTIFICACION POR ESTADO
El auto anterior se notifica por estado
No. 137 de hoy 20 AGO 2019.
EL SECRETARIO 