

REPÚBLICA DE COLOMBIA



RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO

Manizales, Caldas, treinta (30) de noviembre de dos mil veinte (2020)

Medio de control : Reparación Directa
Radicado proceso : 17001-33-33-001-2016-00140-00
Demandante : Dora Marcela Obando Vélez en nombre propio y en
Representación legal de Carlos Manuel Castro Obando
María Anita Araujo Jojoa
Solangel Castro Araujo
María del Pilar Castro Araujo
Gustavo Adolfo Castro Araujo
Demandado : INVIAS, Departamento de Caldas y Municipio de Supía
Sentencia: No. 223

Agotado como se encuentra el trámite de la instancia, procede el Despacho a proferir sentencia dentro del proceso referenciado anteriormente, de conformidad con lo establecido en el último inciso del art. 181 del CPACA, previos estos antecedentes:

I. Síntesis de los hechos y pretensiones:

1.1. Pretende la parte accionante que se declare administrativamente responsable a las entidades accionada por los perjuicios de índole material e inmaterial que se les ocasionó como consecuencia del fallecimiento del señor Carlos Alberto Araujo Castro producto del accidente de tránsito ocurrido el día 12 de octubre de 2014 en el tramo vial Cauya-La Pintada km 59+390, Vereda Gaspar del Municipio de Supía Caldas, en sentido vial Marmato-Supía.

1.2. Pretensiones

1.2.1. Perjuicios inmateriales

- Perjuicios Morales:

Por perjuicios morales, se solicitó para:

Dora Marcela Obando Vélez, compañera permanente de Carlos Alberto Araujo Castro, la suma de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes para el demandante

Carlos Manuel Castro Obando, hijo, la suma de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes

María Anita Araujo Jojoa, madre, la suma de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

María del Pilar, Solange y Gustavo Adolfo Castro Araujo, hermanos, la suma de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes para cada uno.

1.2.2. Perjuicios materiales

Lucro Cesante: Se solicitó en favor de las siguientes personas y montos que a continuación se describen:

Para Dora Marcela Obando Vélez, compañera permanente de CAAC, la suma de **\$59.917.639,81**

Carlos Manuel Castro Obando, hijo de CAAC, la suma **\$48.058.316,439**

Los anteriores montos los obtuvo la parte actora de multiplicar la suma mensual que habría recibido el señor CAAC laborando como minero del Municipio de Marmato desde la fecha del accidente y muerte (12 de octubre de 2014) hasta la fecha en que cumpliera 45, 6 años de vida, que de acuerdo a la resolución 1515 de 2010 sería su expectativa de vida probable, por lo que el lucro cesante futuro o anticipado para Dora Marcela Obando sería de 546 meses a razón de \$313.531, correspondiente a la mitad del valor a indemnizar íntegramente como salario del señor Castro Araujo (\$627.063).

Por tanto, la otra mitad (\$313.531) correspondería respecto de la liquidación del perjuicio del hijo, de multiplicar dicha suma por 280,16 meses que serían los que transcurrirían desde que el señor Castro Araujo Murió (12 de octubre de 2014) y la fecha en que Carlos Manuel Castro cumpla 25 años de edad.

II. Fundamentos Jurídicos de la acción

Dice que la omisión del INVÍAS de señalar de manera *“prudente, eficaz o eficiente o ADVERTIR el hecho de que la vía sector Cauya- La Pintada km 59-390 se encontraba impregnada de aceite y sin ningún tipo de control vial, ni haber LIMPIADO como es su deber la vía, con el agravamiento de NO ESTAR DEBIDAMENTE ILUMINADO dicho tramo vial pues el accidente que terminó con la vida del señor Castro Araujo ocurrió a las 20:40 p.m del día 12 de octubre de 2014”*.

Al Municipio de Supía le recrimina incumplimiento del deber consagrado en los artículos 4 y 311 del Decreto 2424 de 2006, relativos al deber de alumbrado público de las carreteras,

y en este caso la inobservancia de iluminación del tramo vial donde falleció CAAR es una falla endilgable a dicho municipio.

Sobre la actuación del Departamento de Caldas no indica una razón concreta, pero dice que las entidades demandadas de acuerdo al artículo 90 constitucional que se constituye en la CLAUSULA GENERAL DE RESPONSABILIDAD del Estado y el artículo 140 del CPACA, deben responder por el daño antijurídico causado a los demandantes traducido de la muerte del señor Carlos Alberto Castro Araujo. (ff. 15-19)

3. . Trámite de la acción

3.1 Contestación de la demanda: Dentro del término legal, las entidades demandadas se pronunciaron frente al medio de control incoado por la parte demandante, de la siguiente manera:

3.1.1 INVÍAS: Indicó que en el caso presente la muerte del señor Carlos Alberto Castro obedeció a su propio actuar dado que manejaba a exceso de velocidad y bajo los efectos del alcohol, mientras que esa entidad cumplió con su deber de señalización de la vía con las señales verticales, horizontales, preventivas y reglamentarias que existían para la época de los hechos, además que cumplía con el mantenimiento rutinario de la vía, de ahí que no se halla demostrado falla del servicio en su actuar.

Se opuso a la prosperidad de las pretensiones. Propuso las siguientes excepciones:

i) “Culpa exclusiva de la víctima”: pues el estado de la vía en que ocurrieron los hechos *“era bueno, su geometría es recta, lo que possibilitaba al conductor de la motocicleta accidentada tener un excelente campo de visibilidad, tenía doble línea central amarilla que prohibía el sobrepaso (8...) también tenía línea de borde blanca, la que orientaba al motociclista y le ordenada que debía conductor a un metro del borde de la vía, situación esta que no fue evidenciada en el croquis del informe de accidente que venimos comentando”*

Tampoco se evidencia que el señor Castro haya venido usando chaleco reflectivo y casco de seguridad el día del accidente, pues no se dejó constancia de ello en el INFORME EJECUTIVO FPJ-3 del 12 de octubre de 2014. Adicionalmente, de los registros médicos se anota en el documento “EVOLUCIÓN DE ENFERMERÍA” de la ESE SAN LORENZO de Supía Caldas, que el señor Carlos Alberto al momento del accidente se encontraba “bajo el efecto del alcohol”, propiciando con ello las condiciones necesarias para el fatal desenlace, sin que ello tenga responsabilidad alguna el INVÍAS.

Que de no haber conducido a exceso de velocidad hubiere podido maniobrar su moto, pues la razón que se aduce acerca de haber presencia de aceite en la vía no aparece graficada ni dibujada en el informe de tránsito, máxime si al momento de llegar *“el señor Subintendente, al sitio de los hechos, la motocicleta ya había sido movida, como claramente se consignó en el apartado “13. OBSERVACIONES (...)”*.

ii) **“Culpa exclusiva de un tercero”**: Habida cuenta que el señor Germán Tangarife Suárez para el momento del accidente era el dueño de la motocicleta de placas DPZ-31B en la que se accidentó el señor Carlos Alberto bajo el influjo del alcohol, por lo que como guardián de dicho automotor es responsable de dicho suceso, habida cuenta que el artículo 2054 del “C.C.” prescribe que *“el propietario del vehículo o en su caso el usufructuario o adquirente con pacto de reserva de dominio, es responsable in solidum con el conductor, si no prueba que la circulación ocurrió contra su voluntad”*, pues nuestra normatividad, en especial los artículos *“2350, 2353 y 2356 del C.C. establecen una clara presunción de responsabilidad en contra de los propietarios de edificio, animal o elemento que por su naturaleza o por el peligro potencial que encierra su funcionamiento pueda producir daños a cosas o personas, entre las cuales figuran, como es apenas natural, los vehículos automotores”*.

iii) **“Indeterminación en los hechos de la demanda respecto del lugar donde se afirma ocurrieron los hechos”**. Manifiesta que si bien en el hecho primero de la demanda se refirió que el accidente ocurrió en el tramo vial Cauya-La Pintada km 59+390 Vereda Gaspar del Municipio de Supía Caldas, sentido Marmato-Supía, lo cierto es que en el informe de tránsito se consignó “P.P. Posible lugar de impacto”, lo que quiere decir que no existe certeza en qué lugar exacto de la vía se presentó el accidente, máxime si no se hizo croquis de la huella de frenada, del derrape o sitio en donde presuntamente se resbaló la motocicleta contra la mancha de aceite que se dijo había en la vía.

iv) **“Excepción de inexistencia de responsabilidad por parte del Instituto Nacional de Vías”**: ya que para el momento de los hechos la vía se encontraba en perfecto estado de mantenimiento debido al cuidado permanente que se le hace a través de una Cooperativa de Trabajo Asociado denominada la Playa, la cual consiste en la reparación localizada de pequeños defectos en la superficie de rodadura; en el mantenimiento regular de los sistemas de drenaje (zanjas, cunetas etc) , de los taludes laterales, de los bordes.

En lo relacionado con la mano de obra para parche y sello de fisuras en carreteras pavimentadas y bacheo en carreteras destapadas; limpieza de bermas, cunetas, zanjas de coronación, encoles, descoles, canales, obras de arte, puentes, barandas, calzada, señales, mojones, defensas metálicas, lechos de ríos y cursos de agua que afecten las estructuras de la vía a nivel de sedimentación, erosión o que puedan provocar avalancha al interrumpirse el libre curso de las aguas; reparación y reposición de láminas de señal, postes de señal, señales completas y ojones de referencia; instalación y reparación de defensas metálicas; despeje control de la vegetación, limpieza de las zonas de descanso y de la señalización; despeje de derrumbes, rocería y desmonte manual; poda, corte y retiro de árboles; empradización manual con semillas y/o cespiones; jardinería; pintura de los mojones de referencia.

Que la vía para el momento de los hechos también tenía la señalización respectiva, tanto vertical preventiva (SP), Reglamentarias (SR) que daba cuenta de que en los kilómetros antes del 59+390, esto es, desde el 58+501 hasta el 60+0180 contaba con señalización

vertical entre la que se encontraba las de: “curvas pronunciadas a la derecha y la izquierda”, “velocidad máxima” de 50 kilómetros, pero dado que el accidente ocurrió en zona rural, el conductor debía haber ido a 30 kilómetros por hora, tal como lo ordena el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito.

Igualmente contaba con señal de “zona de curvas sucesivas la primera a la izquierda”, “zona de curvas sucesivas la primera a la derecha”, y “zona de derrumbes”, así como las horizontales de doble línea central amarilla que prohibía el sobrepaso y línea de borde blanca, que orientaba al motociclista y le ordenada que debía conductor a un metro del borde de la vía, por lo que ese Instituto Nacional de Vías cumplió a cabalidad con el estado de mantenimiento, conservación y señalización de la vía.

v) “Excepción de cobro de lo no debido e inexistencia de la obligación resarcitoria” dado que el INVIAS actuó de forma diligente en este caso con una vía en perfecto estado, y fue el señor Castro Araujo quien al conducir a exceso de velocidad y bajo el influjo del alcohol generó el accidente donde resultó herido

v) “Excepción genérica” a fin de que se proceda de acuerdo a lo prescrito en el artículo 164 y 187 del CPACA, como 281 del Código General del Proceso, en caso de que exista lugar a ello. (ff. 98-125).

3.1.2 DEPARTAMENTO DE CALDAS, se opuso a la prosperidad de las pretensiones y declaraciones dada la ausencia de responsabilidad del Departamento, al no tener injerencia alguna en hecho del accidente del señor Castro Araujo por acción o por omisión, proponiendo las excepciones de:

i) “inexistencia del nexo de causalidad”: no existe nexo de causalidad entre el año y la responsabilidad del Departamento de Caldas, pues la causa eficiente del accidente de ninguna manera le es atribuible, pues la carretera en la que ocurrió el accidente “*no es de su encargo desde el unto de vista administrativo*”, pues la uva Cauya-La Pintada es del orden nacional y por tanto su responsabilidad es del INVÍAS.

ii) “Falta de legitimación en la causa por pasiva”: habida cuenta que el mantenimiento y cuidado de la vida donde ocurrió el accidente no es responsabilidad del Departamento de Caldas. (ff. 90-92)

Dentro del término para contestar la demanda llamó en garantía a **AXA COLPATRIA SEGUROS S.A.**

3.1.3 MUNICIPIO DE SUPÍA. No contestó la demanda.

3.2. Llamamiento en garantía:

3.2.1. Contestación de la llamada en garantía frente a la demanda.

AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. contestó la demanda oponiéndose a la prosperidad de todas las pretensiones indicando que no existe certeza de las condiciones en que ocurrió el accidente de tránsito, específicamente el cumplimiento de las normas de tránsito por parte del señor Castro Araujo pues del material probatorio recolectado todo indica que este se desplazaba sin casco de seguridad, lo que conllevó a que se lesionara la región occipital posterior de la cabeza, sin que sufriera heridas de consideración en otras partes del cuerpo.

Propuso las excepciones de:

- i) **“Ausencia de legitimación en la causa por pasiva”**, puesto que tal como se desprende de la respuesta al derecho de petición dada por el INVÍAS, así como de la respuesta al hecho décimo que hace la misma entidad, era en cabeza suya donde estaba el mantenimiento de la vía en la que murió el señor CASTRO ARAUJO, ocasionando posteriormente su fallecimiento, y por tanto, a su asegurado, Departamento de Caldas, no puede imputársele responsabilidad de hechos en los cuales no participó y de los cuales se encontraba a cargo una entidad diferente e independiente a ella.
- ii) **Ausencia de responsabilidad del Departamento de Caldas.** El DEPARTAMENTO DE CALDAS en ningún momento realizó o dejó de realizar conducta alguna mediante la cual se pueda predicar de una u otra forma que fue responsable de los perjuicios que se aducen en la demanda, pues esta no es la entidad encargada de realizar el mantenimiento de la vía en la que ocurrieron los hechos, circunstancia que es conocida por el demandante desde el momento en que recibió respuesta a derecho de petición por parte del INVÍAS.
- iii) **“Culpa exclusiva de la víctima”** Las condiciones mismas como ocurrió el accidente y sus consecuencias, son suficientes para afirmar la conducta imprudente del motociclista, quien según la evolución de enfermería realizada el mismo día de la ocurrencia del accidente se encontraba bajo el efecto del alcohol, lo que sin lugar a dudas tuvo incidencia en la ocurrencia del evento. Que la gravedad de las lesiones sufridas por el señor Castro se explican por su imprudencia, impericia y violación a las normas de tránsito, pues dada las condiciones técnicas de seguridad y confortabilidad del vehículo en que se desplazaba, era imposible que se presentaran a tal magnitud si este conducía a una velocidad de 30 kilómetros por hora. Es la propia víctima la que viola todas las órdenes que imparte el código respectivo sobre la circulación de motociclistas sobre la vía pública. Así las cosas, nos encontramos en presencia de una causa extraña que se materializa en un hecho culposo exclusivo de la víctima, causa extraña que destruye el nexo causal y hace que no se estructure responsabilidad jurídica alguna para su entidad asegurado.
- iv) **“causa extraña de un tercero”**: Refiere que la producción del resultado dañoso se explica con la conducta imprudente de un tercero, toda vez que en el presente proceso ha quedado evidenciado que la caída del señor CARLOS ALBERTO CASTRO ARAUJO

no se produce por una omisión en el mantenimiento de la vía sino por el actuar de otro conductor quien generó el derrame de aceite que dio lugar a su caída. Dado que no se trata de un accidente de tránsito ocasionado por deterioro de la calzada, sino que obedece al actuar de un tercero, quien al transitar por la vía generó el derrame de aceite con ocasión del cual cae el señor CASTRO ARAUJO, y por tanto es claro que el resultado dañoso se produce por la conducta de un tercero al presente proceso y ajeno al DEPARTAMENTO DE CALDAS, por lo que es material y jurídicamente ajeno y externo a la parte resistente, y que materializa una causa extraña respecto de aquel.

v) **“inexistencia del deber de indemnizar”** En este caso al no lograrse verificar la existencia de algún tipo de acción u omisión por parte del DEPARTAMENTO DE CALDAS, y de un nexo de causalidad entre ese supuesto actuar y el daño, no es viable deducir responsabilidad jurídica imputable a la misma, y por la misma razón los perjuicios que se deriven de la producción del hecho dañoso no son indemnizables.

vi) **indebida y exagerada tasación de perjuicios**, en relación con los extrapatromniales indicó que la cuantificación corresponde al libre criterio y acertado arbitrio del Juez, y que para esto tendrá en cuenta los medios de prueba que se alleguen encaminados a establecer la existencia, entidad e intensidad del real y verdadero daño causado a los demandantes, pero apartándose sin duda de las exageradas peticiones que por este rubro realizó la parte actora, pues no guarda ninguna relación seria con los parámetros establecidos por el Consejo de Estado. Respecto de los materiales sostuvo que la parte actora deberá demostrar fehacientemente la relación de dependencia económica con el fallecido, así como los supuestos ingresos que éste percibía antes de la ocurrencia del evento descrito en la demanda. Para que los daños patrimoniales de los demandantes puedan ser indemnizados, es necesario que hayan tenido derechos ciertos cuantificables económicamente al momento de producirse el citado perjuicio.

vii) **“Deducción de la indemnización pagada con base en el seguro obligatorio”**: En consideración a que en la demanda se reclama la Indemnización de perjuicios por lesiones y muerte, que debieron ser pagados por el seguro obligatorio, solicitó que en el evento de una condena contra la parte resistente se realice del total de la indemnización la deducción de los valores pagados a los demandantes en virtud del seguro obligatorio, de conformidad con lo establecido en el parágrafo del artículo 11 del Decreto 1032 de 1.991 que regula el seguro obligatorio de accidentes corporales.

3.2.2. Contestación de la llamada en garantía frente al llamamiento en garantía efectuado por el DEPARTAMENTO DE CALDAS

AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. manifestó que en el caso presente no es cierto que se haya materializado un evento que podría estar cubierto por la póliza toda vez que el mantenimiento de la vía en la que ocurrió el evento no es de competencia del DEPARTAMENTO DE CALDAS.

Solicitó que al momento de entrar a resolver sobre la relación contractual que existe entre el llamante en garantía y la sociedad AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., se circunscriba a los términos, condiciones y exclusiones de la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual General número 1000164 - en la que como coasegurador asumió el riesgo en un 40% siempre y cuando, el asegurado haya cumplido a cabalidad sus obligaciones, no haya violado prohibiciones que le imponen el contrato y la ley, y no se encuentre en alguna de las exclusiones previstas en las condiciones generales y particulares del contrato.

Propuso las excepciones de:

- i) **“Coaseguro pactado 1”**, puesto que la administración y la atención de la póliza corresponde a AXA COLPATRIA SEGUROS S.A, solo asumió el riesgo en un 40%, luego, en el evento de una condena solo está obligada a reembolsar al asegurado en proporción al porcentaje asumido en el riesgo, teniendo en cuenta el deducible pactado y el límite de valor asegurado. Resaltó que entre las coaseguradoras no existe solidaridad, la obligación que resultare es divisible, son litisconsortes facultativos y en consecuencia debe el asegurado vincularlos a todos mediante llamamiento en garantía para que cada uno responda por el Porcentaje sumido en el riesgo asegurado.
- ii) **“Límite del valor asegurado”**. De acuerdo con la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual General número 1000164 aportada y que corresponde a la vigencia 01/01/2014 a 01/01/2015, el límite básico de valor asegurado en el amparo de Responsabilidad Civil es de \$3.000.000.000.00 por evento/vigencia, frente a lo cual deberá tenerse en cuenta que si la vigencia señalada ya se encuentra afectada por otros eventos, el valor asegurado se aplicará a los eventos reclamados y reservados con anterioridad al reclamado con ocasión de este llamamiento en garantía, y siempre hasta el agotamiento de la suma asegurada.
- iii) **“Deducible pactado”**: En el evento de prosperar las pretensiones de la demanda y del llamamiento en garantía, se debe aplicar como límites a la obligación de AXA COLPATRIA los deducibles pactados como parte de la pérdida que debe asumir el asegurado, el cual corresponde a la suma que invariablemente se descuenta del monto de la pérdida indemnizable y que siempre queda a cargo del asegurado o beneficiario, siendo en este caso el deducible pactado para el amparo básico de Responsabilidad Civil Extracontractual General es del 10% del valor del siniestro para toda pérdida.

3.3. Audiencia inicial: En la audiencia que trata el art. 180 del CPACA, se intentó la conciliación entre las partes y se declaró fallida. Se despachó desfavorablemente la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por el DEPARTAMENTO DE CALDAS y la entidad llamada en garantía AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. en su aspecto de hecho.

El litigio se fijó en determinar si debe declararse la responsabilidad patrimonial del Estado, representado por las entidades convocadas, por la ocurrencia del accidente de tránsito

donde perdió la vida el señor Carlos Alberto Castro; si se encuentran configurados los daños cuya indemnización se pretende a través de éste proceso, y si los montos indemnizables, en caso de que así se declaren, ascienden a lo determinado en las pretensiones de la demanda.

De igual forma deberá determinarse la legitimación en la causa por pasiva y por activa de las partes, y además se deberá establecerse si a la entidad llamada en garantía –SEGUROS AXA COLPATRIA- le asiste obligación legal o contractual de reembolsar total o parcialmente a la entidad llamante en garantía, que en éste caso es el Departamento de Caldas, el pago que tuviere que hacer como resultado de una posible sentencia adversa.

3.4 Alegatos de conclusión: Dentro de la etapa procesal respectiva, las partes presentaron sus alegatos de conclusión, y el Ministerio Público guardó silencio.

3.4.1. Alegatos del DEPARTAMENTO DE CALDAS (ff. 421-426): Como lo indicó en la contestación de la demanda, refirió que era INVÍAS el responsable de la vía donde ocurrió el accidente y por tanto esa entidad no tiene injerencia alguna en este asunto.

Igualmente señaló que el accidente fue el resultado de un caso fortuito provocado por un tercero que generó el derrame de aceite en dicha vía y de conformidad con el informe de evolución del Hospital San Lorenzo del Municipio de Supla, el señor Castro Araujo "se encontraba bajo el efecto del alcohol". En segundo lugar que la parte actora no pudo comprobar como cierto que el derrame de aceite que ocasionó el accidente estuviese en el pavimento varias horas, "*pues de ser así, muy seguramente la accidentalidad sobre ese punto y ese día en especial hubiese sido múltiple.*"

Dado que el accidente ocurrió a las 8:40PM, si el señor Castro hubiere reducido la velocidad bajo la que iba de acuerdo a lo preceptuado en el artículo 74 de la Ley 769 de 2002 que señala que los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad, "*las consecuencias del accidente tal vez serían muy distintas a las que hoy conocemos.*" concluyendo que deben negarse las pretensiones de la demanda.

3.4.2. Alegatos de INVÍAS (ff. 427-443): Manifestó que si bien no hay lugar a dudas sobre la presentación del daño traducido en la muerte de Castro Araujo hecho, éste no puede atribuirse al Instituto Nacional de Vías, pues la causa eficiente del mismo, conforme a lo narrado en la demanda, fue la conducta imprudente de su actuar pues a pesar de representándose el peligro al que se sometía no hizo nada para evitarlo, más realizó todas las acciones necesarias para que el siniestro se presentase, al conducir el día de los hechos, su motocicleta bajo los efectos del alcohol, a exceso de velocidad sin evidenciarse del "INFORME EJECUTIVO — FPJ-3", si el occiso portaba "(...) chalecos o chaquetas reflectivas",

si tenía o no puesto el casco de seguridad, el día de los hechos, pues la ausencia de estos elementos de protección, da lugar a la aplicación de las sanciones que establece el Código Nacional de Tránsito Terrestre, así como en efecto a las fuertes heridas que sufrió en la cabeza, pues de acuerdo al citado informe ejecutivo este **„(...) presentó trauma craneo encefálico severo herida en región occipital (...)”**.

Indicó que no es función del Instituto Nacional de Vías, el prestar el servicio de alumbrado público, pues conforme al artículo 311 de la Constitución, lo prescrito por el artículo 4º del Decreto 2424 de 2006 y a lo expuesto en el concepto radicado con número 20140138900 05-03-2014, emanado del Ministerio de Minas y Energía, este es un servicio público a cargo de los respectivos municipios y en ningún momento del Instituto Nacional de Vías.

Recalcó nuevamente que esa entidad tenía en perfecto estado de conservación y mantenimiento la vía, al contar la misma con todas las señales verticales, horizontales, y reglamentarias exigidas, así como con el mantenimiento rutinario contratado con la Cooperativa La Playa. Con fundamento, en los anteriores argumentos solicitó que se negaran en su totalidad las súplicas de la demanda, y se declararan probadas todas las excepciones propuestas en la contestación de la demanda.

3.4.3. Alegatos del Municipio de Supía (ff. 444-456): Manifestó que dado que la carretera en donde ocurrió el accidente es una vía del orden nacional alejada de un casco urbano a cargo del municipio, al de Supía no le compete la iluminación del sector donde ocurrió el accidente por cuanto el artículo 2.2.3.1.2 del Decreto 1073 de 2015, establece que el *“Servicio público no domiciliario de iluminación, inherente al servicio de energía eléctrica, que se presta con el fin de dar visibilidad- al espacio público, bienes de uso público y demás espacios de libre circulación, con tránsito vehicular o peatonal, dentro del perímetro urbano y rural de un municipio o distrito, para el normal desarrollo de las actividades. PARÁGRAFO. (...)...Se excluyen del servicio de alumbrado público la iluminación de carreteras que no se encuentren a cargo del municipio o distrito con excepción de aquellos municipios y distritos que presten el servicio de alumbrado público en corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro su perímetro urbano y rural para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial acorde a lo dispuesto por el artículo 68 de la Ley 1682 de 2013 (...).”*

Y que en ese orden ideas, y ante *“la inexistencia de un centro poblado urbano o rural en cercanías a la zona, y prestarlo en estas circunstancias de no habitación por parte de ninguna persona sería hacer un uso irracional e ineficiente del servicio público, el cual, a fin de cuentas, se brindaría a costa del bolsillo de los habitantes del municipio.”* Que no obstante ello, la iluminación en algunos tramos no poblados de la vía sí se puede hacer mientras medien los conceptos técnicos y científicos sobre la necesidad de iluminar, y estos conceptos corren por cuenta de INVIAS y que este argumento se refuerza si se tiene en cuenta lo dicho por el Ingeniero Julio Enrique Guevara Jaramillo, quien manifiesta que solo se ilumina el paso por los municipios, a costa de los mismos, *“es decir, incluso en casco*

urbano INVIAS se encarga de la carretera bajo custodia” y por tanto la obligación de iluminar la vía “solo es exigible en tanto en el sector exista un centro poblado o rural de la jurisdicción municipal”

Indica que de todo el descorrer procesar es evidente que el Instituto Nacional de Vías - INVIAS en ningún momento estuvo ausente de sus funciones como administrador y cuidador de la vía Cauyá-La pintada, toda vez que no se pudo comprobar: a) que no hubieran realizado las rondas de rigor y b) que existió la alerta previa de mancha de grasa en la vía, no existió c) una alerta previa por parte de cualquier persona que de aviso a las entidades competentes de la existencia de una mancha de grasa; y en todo caso no existe omisión o acción que pueda endilgarse a ese Municipio para ser vinculado por pasiva en el proceso toda vez que no tiene obligación alguna de mantener la vía en buen estado tanto en el pavimento como en la iluminación, máxime si en el caso concreto el accidente se presentó por el actuar imprudente del señor Carlos Alberto quien iba conduciendo bajo el influjo del alcohol tal y como quedó probado dentro de las pruebas que obran en el expediente, motivo por el cual solicita al Despacho negar todas las pretensiones de la demanda y declarar la excepción de culpa exclusiva de la víctima.

3.4.4. Alegatos parte demandante (ff. 465-466): Indicó que era evidente que el tramo vial donde murió Carlos Alberto Castro Araujo en horas de la noche no fue sujeto del mantenimiento rutinario, ya que al permanecer la mancha de aceite en la vía, no remover este obstáculo vial, no señalar su presencia y al no estar iluminada la carretera ni sujeta a control vial alguno y sin la presencia del personal de las entidades demandadas que advirtieran la presencia de dicho obstáculo, era imposible para cualquier usuario advertir el obstáculo vial representado en la mancha de aceite, el cual fue la causa eficiente del accidente fatal del señor Castro Araujo.

Que para establecer la imputación del daño en eventos como el referido en la demanda, se debe tener en cuenta el contrato de concesión No 642 del 2014, el cual fue suscrito con la Cooperativa Los Panamericanos, dentro del cual se establece entre otras obligaciones y responsabilidades el mantenimiento o recuperación de vías, la responsabilidad patrimonial del Estado por los daños que puedan sufrir los particulares que transiten o hagan uso de las misma, y que cuando se acredita que tales daños fueron causados como consecuencia del incumplimiento del deber de adoptar las medidas necesarias y eficaces tendientes a prevenir a las personas sobre la existencia de esos riesgos a fin de que éstas puedan adoptar las medidas necesarias para evitarlos;

Que si se hubiesen adoptado medidas tales como señalar, informar, iluminar la vía o el trayecto vial sin duda alguna no se habría producido el desenlace fatal, pero al obviar tal deber se causaron los perjuicios que son susceptibles de ser reparados por las entidades que se demandan, más aún cuando efectivamente el nexo causal está plenamente demostrado.

De otra parte, según Contrato 641 de 2014 modificado el 31 de octubre de 2014, en el cual se amplió la cobertura de dicha responsabilidad y mantenimiento vial a las ya entregadas para su mantenimiento entregándose para tal fin la carretera Cauya-La Pintada, suscrito entre el INVÍAS y la Cooperativa de Trabajo Asociado La Playa en la Cláusula Primera se estipuló el objeto de trabajo, que el contratista se obligó a ejecutar para el INVÍAS mantenimiento rutinario de las vías a cargo de ésta última, en la Cláusula Octava se hizo exigible al contratista constituir póliza para amparar la Responsabilidad Civil Extracontractual del INVÍAS por los hechos u omisiones del contratista.

Que según el informe Ejecutivo FPJ-3 de la policía judicial No 177776109614201480596 de fecha 12 de octubre de 2014, prueba que no fue tachada ni cuestionada por la parte accionada, se indicó que: "Hechos: Motocicleta transitaba en sentido Marmato-Supia ya la altura del Kilómetro 59+390 de la vía Cauya-La Pintada Sector Vereda Gaspar de Supia Caldas, *"se cae por aceite que hay regado en la vía."* Circunstancia fáctica que evidencia que efectivamente si existió un obstáculo en la vía, el cual estaba determinado por la presencia de aceite que estaba regado en la vía, y demuestra que no se realizó ningún mantenimiento rutinario a dicho tramo vial y que no se eliminó ese obstáculo que incrementó sustancialmente el riesgo de accidente en el cual falleció el señor CAAR.

Que además en el mismo informe se consignó aspectos sobre la iluminación, el estado de la vía, los controles que se hicieron, la señalización, que se consignaron en el informe Policial del Accidente de Tránsito, el cual se aportó con la demanda como prueba, y en él se advierte las siguientes observaciones: *"en el punto 7.7 CONDICIONES se encuentra señalado ACEITE, y en el punto 7.8 se señaló SIN ILUMINACION ARTIFICIAL, lo cual significa que el conductor no estaba en la condición de advertir el peligro respecto de la presencia de un obstáculo en la vía, como lo era la presencia de aceite (VEHICULO No 01 COD. CAUSA 303)."*, el cual dice el apoderado llevaba varias horas allí, ya que el accidente fue posterior al informe o reporte que hacen los trabajadores de la CTA La Playa, pues de acuerdo a las declaraciones de los testigos, dicho informe se entregó entre las 4:00 y 4:30 pm, tal como lo advirtió el señor Héctor Alirio Cortes Ramírez; posterior a la entrega del reporte, esto después de las 4:00 y 4:30 pm del día de la ocurrencia del accidente, ninguna de las autoridades encargadas de realizar el mantenimiento rutinario como lo era el INVÍAS por intermedio de la CTA LA PLAYA, removió el obstáculo vial.

Que del testimonio del Ingeniero Julio Enrique Guevara Jaramillo y Julian Andrés Giraldo Galvis se extrae que pese a la gran responsabilidad encomendada de mantener las vías libres de obstáculos, al responder en pregunta realizada por el Juzgado manifestó que ante un escenario o evento vial que se presente en la noche, manifiestan que se enteraron del mismo porque: *"alguien nos tendrá que informar"* ante la novedad de gasolina o aceite regado en la vía, es decir que dicha responsabilidad es ajena en horas de la noche, pues todo está sujeto a que *'alguien informe a y si "ese alguien no informa nada"*, se da por sentado que la vía se encuentra bien y sin novedad o presencia de riesgo alguno: *"entonces*

el deber ser de la CTA La Playa, solo tiene un horario que empieza a las 7:00 am y culmina entre las 4:00-4.30 y 5:00 pm y de ahí en adelante a merced de la seguridad vial de "alguien", ahí es en donde se activa la " DISPONIBILIDAD DE LA CTA LA PLAYA" ya que manifestó que "de noche no están en la vía"; el Ingeniero Guevara Jaramillo, por esta simple circunstancia desconoce todos los aspectos relevantes del accidente vial y de las condiciones de la vía en la época de los hechos, de las actividades desarrolladas o protocolos adelantados para paliar dicho obstáculo vial, así como manifestó desconocer si el Ingeniero residente omitió o no informarle o poner en conocimiento todo lo relacionado con el accidente, cuando ,manifestó que "creo" que el INVIAS si cumplió con el protocolo vial para atender cualquier evento,, y solo la duda reina en dicha manifestación respecto de su deber de garantizar la seguridad vial en el tramo en donde falleció el señor CARLOS ALBERTO ARAUJO CASTRO".

Así las cosas, concluye que el accidente de tránsito padecido por el señor CAAR, fue por una falta de señalización vial y controles ante la evidente presencia del obstáculo en la vía consistente en la presencia de "*aceite que hay regado en la vía*", y por ello es mas que claro que debe declararse la responsabilidad en este suceso de las entidades demandadas y acceder en su totalidad a las pretensiones de la demanda.

3.4.5. Alegatos de AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. (ff. 460-470): Se refiere nuevamente a la falta de legitimación por pasiva de su asegurado, el Departamento de Caldas, el cual no tenía responsabilidad alguna sobre el mantenimiento y conservación de la vía Cauya-La Pintada al ser del orden Nacional y a cargo del INVIAS y que en este caso la muerte del señor Carlos Alberto fue producto de su propia y exclusiva culpa, pues "*al momento de desplegar la conducción de su motocicleta pues se evidencian múltiples lesiones superficiales, hematomas, fracturas, contusiones, entre otras, que permiten inferir que el conductor infringía las normas de tránsito, pues para tales causas, debe haberse conducido a una velocidad mayor a la permitida, en exceso, lo cual claramente comportaba un riesgo adicional al de la propia conducción, pues la ley es clara al exigir a los conductores prudencia y diligencia de tal forma que no perjudique o ponga en peligro su vida o la de los demás, pues claramente se encontraba transitando por fuera de los límites de velocidad (30km/h) y distancia de la orilla (1 metro), para haber sido una concausa del accidente, a la cual, sin perjuicio de lo anterior, debe adherirse principalmente el **ESTADO DE ALICORAMIENTO**, que fue evidenciado por el cuerpo médico que lo atiende"*, motivo por el cual solicita que se nieguen las pretensiones de la demanda, así como el llamamiento en garantía, y que en caso de prosperar se tengan en cuenta las excepciones propuestas referentes al límite del valor asegurado y del coaseguro.

4. LAS PRUEBAS OBRANTES EN EL EXPEDIENTE

Dentro del expediente previamente citado se encuentran las siguientes piezas procesales que por su importancia se citarán o desglosarán de manera independiente, así:

1. Informe policial de tránsito No. C-077295 del 12 de octubre de 2014 (ff.27-28 y **249-254**).
2. Informe ejecutivo -FPJ-3-del 12 de octubre de 2014 (FF.29-33).
3. Inspección Técnica cadaver -FPJ-10 del 13 de octubre de 2014 (ff. 34-36, y 245-248).
4. Informe pericial de necropsia No. 2014010117001000265 del 13 de octubre de 2014, realizado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y ciencias forenses (ff. 37-41 y 256-259).
5. Historia clínica del señor CAAR en la ESE HOSPITAL SAN LORENZO de Supía Caldas del 12 de octubre de 2014 (ff. 42-53, 260-267, 309-339 y **398-414**).
6. Registro Civil de Nacimiento y de defunción de CAAR. (ff. 54-55).
7. Registro Civil de Nacimiento de DORA MERCEDES OBANDO VÉLEZ, CARLOS MANUEL CASTRO OBANDO, MARÍA ANITA ARAUJO JOJOA, MARÍA DEL PILAR CASTRO ARAÚJO, SOLANGEL CASTRO ARAUJO, GUSTAVO ADOLFO CASTRO ARAUJO (ff. 56-61).
8. Oficio DT-CAL 19570 del 20 de abril de 2015 del INVIAS informando que la *“carretera Cauya-La Pintada, Ruta 2508, PR59+390 sector de la vereda de “Gaspar” del Municipio de Supía Caldas, corresponde a una vía nacional de primer orden a cargo del Instituto Nacional de Vías, quien es la entidad encargada del mantenimiento y conservación de la misma”*. (f. 62)
- 9.
10. Oficio DT-CAL 28234 del 3 de junio de 2015 del INVIAS informando sobre la entidad que realizaba para el momento del accidente las actividades de limpieza, rocería y mantenimiento rutinario de la vía (f. 63).
11. Solicitud de conciliación extrajudicial del 7 de diciembre de 2015 y constancia de no acuerdo prejudicial del 9 de febrero de 2016 (ff. 64-68).
12. Contrato No. 1948-2014 “ADMINISTRACIÓN VIAL DE LAS CARRETERAS NACIONALES A CARGO DE LA TERRITORIAL DE CALDAS”. (ff. 126-140).
13. Contrato No. 641 de 2014 suscrito el 30 de julio de 2014 entre el INVIAS y la COOPERATIVA DE TRABAJO ASOCIADO LA PLAYA LTDA” cuyo objeto es que el contratista *“se obliga a ejecutar para el INSTITUTO, el mantenimiento rutinario a través de microempresas en las vías a cargo del Instituto Nacional de Vías Dirección Territorial Caldas Modulo 5:2508 RIOSUCIO-ARQUIA, PR 400+0000 -PR 80+0000 (...)”* y con plazo pactado hasta el 31 de diciembre de 2014 (ff.141-142).

14. Acto modificatorio del Contrato No. 641 de 2014 suscrito el 30 de julio de 2014 entre el INVIAS y la COOPERATIVA DE TRABAJO ASOCIADO LA PLAYA LTDA” en cuanto al objeto y valor del contrato por reducción del “alcance en kilómetros del proyecto”, el cual quedó así: *“para todos los efectos la cláusula primera del contrato principal No. 641 de 2014, quedará así: MANTENIMIENTO RUTINARIO A TRAVÉS DE MICROEMPRESAS EN LAS VÍAS A CARGO DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS DIRECCIÓN TERRITORIAL CALDAS MODULO 5: 2508 SECTOR RIOSUCIO-LA FELISA DEL PR400+0000 AL PR60+1000, CARRETERA CAUYA LA PINTADA (...)* (f.143).
15. Oficio DT-CAL 42244 del 11 de agosto de 2014 del INVIAS dirigido al representante legal de la COOPERATIVA DE TRABAJO ASOCIADO LA PLAYA LTDA”, señor OCTAVIO ARICAPA CALVO, por medio del cual le da la orden de iniciación del contrato No. 641 de 2014 sobre mantenimiento rutinario, hasta el 31 de diciembre de 2014 (f. 144).
16. Acta de entrega del contrato No. 641 de 2014, suscrita el 2 de enero de 2015 (ff. 145-146).
17. Contrato No. 3861 de 2013 sobre administración vial de las carreteras de la dirección territorial Caldas Código 2508 vía Cauya-La Pintada suscrito entre INVÍAS y EL CONSULTOR Libardo Pérez Pachojoa. (ff. 147-151).
18. Adición al contrato No. 3861 de 2013 sobre administración vial de las carreteras de la dirección territorial Caldas Código 2508 vía Cauya-La Pintada suscrito entre INVÍAS y EL CONSULTOR Libardo Pérez Pachojoa. (f.152).
19. Modificación 1 al contrato No. 3861 de 2013 sobre administración vial de las carreteras de la dirección territorial Caldas Código 2508 vía Cauya-La Pintada suscrito entre INVÍAS y EL CONSULTOR Libardo Pérez Pachojoa. (f. 153).
20. Acta de entrega y recibido definitivo del contrato de administración vial, suscrito el 30 de diciembre de 2014 entre el INVIAS y el EL CONSULTOR Libardo Pérez Pachojoa. (f.154-155).
21. Contrato No. 1124 de 2014 suscrito entre el INVIAS y el CONSORCIO OPTIMO 2014 cuyo objeto fue la atención de obras de emergencia por el sistema de monto agotable en la vías a cargo de la Dirección Territorial Caldas el 10 de septiembre de 2014 con vigencia al 30 de diciembre de 2014 (ff. 256-157)
22. Oficio DT-CAL 51475 del 22 de septiembre de 2014 del INVIAS dirigido al representante legal del CONSORCIO ÓPTIMO, señor MANUEL FELIPE RAMÍREZ BARÓN,

por medio del cual le da la orden de iniciación del contrato No. 1124 de 2014 sobre atención de órdenes de emergencia (f. 158).

23. Acta de entrega y recibido definitivo del contrato No. 1124 de 2014 sobre atención de órdenes de emergencia (ff. 159-161).

24. Documento denominado Volúmenes y costos de operación 2014-2015 (ff. 162-174).

25. Certificado de tradición del vehículo de placas DPZ31B del 25 de enero de 2017, donde figura como propietario actual y desde el 11 de noviembre de 2014 la señora Dora Mercedes obando, siendo el propietario antecesor desde el 20 de febrero de 2007 el señor Germán Dario Tangarife Suárez (ff. 175-176).

26. Consulta de infracciones de tránsito por cédula del señor Carlos Alberto Castro (ff. 212-216).

27. Licencia de propiedad de la motocicleta de placas DPZ31B donde figura como propietario el señor Germán Dario Tangarife Suárez, y SOAT con vigencia del 13 de junio de 2014 al 12 de junio de 2015 (ff. 268).

28. Licencia de conducción de CAAR y copia de su cédula de ciudadanía (f. 269).

29. Oficio No. 052 -GRCF-DROC-2019 del 26 de junio de 2019 suscrito por la Coordinadora del Grupo Regional de Ciencias Forenses del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses -Dirección Regional Occidente” (f. 416).

5. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Presupuestos procesales

5.1. Jurisdicción, competencia y control de legalidad

La jurisdicción administrativa, como guardián del orden jurídico, conoce de las controversias cuando se demande la ocurrencia de un daño cuya causa sea una acción u omisión de una entidad estatal, según el artículo 104 del CPACA. Este juzgado es competente para tramitar el presente proceso en primera instancia, de conformidad con el numeral 6º del artículo 155 y 156 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Asimismo, se observa que no se ha incurrido en ninguna causal de nulidad que pueda viciar lo actuado, pues las partes tienen capacidad para comparecer al proceso, se encuentran debidamente representadas, la demanda se interpuso dentro de los términos legales, la parte demandada fue notificada adecuadamente, se corrió traslado de las excepciones, se

celebraron las audiencias previstas en la ley, se recaudaron los medios probatorios decretados, y se corrió traslado a las partes para que presentaran sus alegatos de conclusión, razón por la cual, es posible proferir sentencia que ponga fin a la primera instancia.

Se recuerda que al finalizar cada etapa procesal se efectuó el control de legalidad, sin que se encontraran errores que necesitaran de la adopción de medidas de saneamiento. No se advirtió la necesidad de adoptar correctivo alguno, las partes tampoco manifestaron la configuración de anomalías procesales. En consecuencia, cualquier posible irregularidad se tiene por saneada.

5.2. Acción procedente

La acción de reparación directa es el medio de control idóneo para perseguir la declaratoria de responsabilidad patrimonial del Estado cuando el daño invocado proviene de un hecho, omisión, operación administrativa o cualquier otra actuación estatal distinta a un contrato estatal o un acto administrativo¹. (art. 90 C.N. y art. 104 CPACA.).

5.3. Caducidad

El término para formular pretensiones, en procesos de reparación directa, de conformidad con el literal i del artículo 164 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo es de 2 años, que se cuentan a partir del día siguiente al de la ocurrencia de la acción u omisión causante del daño, o de cuando el demandante tuvo o debió tener conocimiento del mismo si fue en fecha posterior y siempre que pruebe la imposibilidad de haberlo conocido en la fecha de su ocurrencia.

En este caso, de acuerdo al Certificado de defunción de CAAR. (f. 55), su muerte se produjo el 13 de septiembre de 2014. La solicitud de conciliación extrajudicial se presentó el 7 de septiembre de 2015² (f.69) y constancia de no acuerdo del 9 de febrero de 2016 (ff. 64-68). La demanda fue presentada el 11 de mayo de 2016, de lo cual se concluye que la demanda fue presentada dentro de la oportunidad legal.

5.4. Legitimación en la causa

En sentido material, se presenta cuando quien acude al proceso tiene relación con los intereses inmiscuidos en el mismo y guarda una conexión con los hechos que motivaron el litigio o, en otras palabras, es titular de un interés jurídico susceptible de ser resarcido³.

¹ Excepcionalmente la jurisprudencia ha aceptado la procedencia de dicha acción por daños causados por actos administrativos. Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 17 de junio de 1993, Rad. 7.303 y del 8 de marzo de 2007, Rad. 16.421.

² El 5 de septiembre de 2015 fue un sábado, por lo que el día hábil siguiente fue el 7 de septiembre de 2015.

³ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 9 de julio de 2018, exp. 39786.

La relación de parentesco hasta el segundo grado de consanguinidad y primero civil, que – conforme al artículo 105 del Decreto 1260 de 1970– se acredita con copia de la correspondiente partida o folio del Registro Civil, o con certificados expedidos con base en los mismos, hace presumir los perjuicios morales en los parientes hasta el segundo grado de consanguinidad y primero civil de quien fallece⁴.

En este asunto, tal y como quedó establecido en el hecho 4º de la fijación de los hechos del litigio efectuado en la Audiencia Inicial celebrada el 14 de marzo de 2019 (ff. 225-232), el parentesco de los demandantes con el señor CAAR se halla probado con los registros públicos que obran de folios 54 a 61 del cuaderno principal.

Por parte de las entidades demandadas, y en específico en consideración a las excepciones de falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por el Departamento de Caldas y su llamada en garantía, AXA COLPATRIA SEGUROS S.A., se tiene que las mismas están llamadas a prosperar por las siguientes razones.

En el plenario y durante el transcurso del presente litigio no ha existido discusión alguna sobre que el Instituto Nacional de Vías INVÍAS es el encargado del mantenimiento, conservación y cuidado preventivo del tramo de la vía donde ocurrió el accidente, identificado como *“carretera Cauya-La Pintada, Ruta 2508, PR59+390 sector de la vereda de “Gaspar”* tal y como se adujo por el mismo INVÍAS mediante Oficio DT-CAL 19570 del 20 de abril de 2015 del INVÍAS informando que la del Municipio de Supía Caldas, corresponde a *una vía nacional de primer orden a cargo del Instituto Nacional de Vías, quien es la entidad encargada del mantenimiento y conservación de la misma”*. (f. 62).

Esta misma aceptación se hizo por parte de los testigos Julio Enrique Guevara Jaramillo, Ingeniero Supervisor de la Dirección Territorial Caldas del Invías en audiencia de pruebas celebrada el 28 de mayo del año anterior, y por parte del Ingeniero Julián Andrés Giraldo - Administrador vial para el 12 de octubre de 2014 de la vía en mención-, y lo corrobora ante todo, la inclusión de dicha vía en la Resolución 0003242 del 2 de agosto de 2018, *“Por la cual se expide parcialmente la categorización Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional Nacional de Infraestructura - ANI”*, proferida por el Ministerio de Transporte.

Adicionalmente, lo cierto es que tal hecho en todo caso jamás estuvo en discusión por algunas de las partes, incluso la parte demandante no le adjudicó al Departamento demandado en la fundamentación de los hechos o en los alegatos de conclusión, una actuar u omisión causante del perjuicio que dicen los demandantes, sufrieron con el accidente de tránsito en que murió el señor Castro Araujo. Así mismo, no se comprobó por dicha parte que tal Ente Territorial tuviera injerencia alguna tanto en el mantenimiento, cuidado y prevención que debe tener dicho corredor vial, como en el aspecto de la iluminación de la vía que se alega como parte de las fallas que presentaba la vía.

⁴ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera. Sentencia del 23 de agosto de 2012, exp. 24392.

Esto es, si bien la demanda se dirigió conjuntamente contra el Departamento de Caldas, INVÍAS y Municipio de Supía, no se indicó por la parte demandante en que consistió o cuál fue la acción u omisión del Ente Territorial en el accidente de tránsito estudiado, pues como quedó visto desde los albores del libelo genitor, el mismo actor fue el que allegó con este, el documento donde INVÍAS informa que el tramo donde se presentó el accidente hace parte de las vías nacionales a cargo de ese Instituto, mientras que frente al Municipio de Supía dijo que su falla consistió en no tener debidamente iluminado dicho tramo vial conforme las obligaciones que impone “*el artículo 311, artículo 4 Decreto 2424 de 2006 y los reiterados conceptos del Ministerio de Minas y Energía, entre otros Radicado Numero 20140138900 05-03-2014, el alumbrado público de las carreteras es una función de la cual son responsables los municipios, como en el caso presente la inobservancia y la falta de iluminación del tramo vial en donde falleció el señor CARLOS ALBERTO CASTRO ARAUJI es una falla del servicio endilgable al Municipio de Supía (...)*”,⁵.

En ese orden de ideas, resulta claro que el Departamento de Caldas no se encuentra legitimado por pasiva para resistir las pretensiones indemnizatorias de la parte actora por el accidente que sufrió el señor Carlos Alberto Castro Araujo en la vía Cuaya-La pintada kilómetro 59+390 vereda Gaspar, por cuanto las fallas que se enrostran como causantes del daño que se dice fue antijurídico, y que sufrieron los demandantes, no son responsabilidad u obligación del Departamento de Caldas en sentido alguno, por cuanto la administración y cuidado de la vía está a cargo del INVÍAS, de lo cual no existe ni siquiera discusión por el demandante, y la iluminación de la misma es un tema cuya responsabilidad el mismo atribuye al Municipio de Supía, frente a lo cual adelante se dirá si existe tal obligación de iluminar y en caso afirmativo en cabeza de qué entidad, pero que en todo caso no fue atribuida al Departamento de Caldas, de ahí que deberá declararse prospera la excepción de “**Falta de legitimación en la causa por pasiva**” propuesta por el Departamento de Caldas, y consecuentemente la de “**AUSENCIA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA**” propuesta pro AXA COLPATRIA SEGUROS S.A. que fue la aseguradora llamada en garantía por el Departamento de Caldas.

5.5. Presupuestos procesales: Revisado nuevamente el trámite que se le imprimió a este proceso, no se observa causal de nulidad alguna que vicie la actuación; así mismo, se encuentran establecidos los presupuestos procesales, razón por la cual, se profiere sentencia de acuerdo a lo establecido en el inciso final del art. 181 del CPACA.

5.6. Problema Jurídico

De conformidad con los hechos expuestos y la fijación del litigio, el problema jurídico se contrae a determinar si:

⁵ Consideraciones de la demanda, ver f. 19 del cuaderno principal.

¿la muerte de Carlos Arturo Castro Araujo debe atribuírsele a las entidades demandadas por una falla en el servicio de mantenimiento, conservación señalización e iluminación de la vía en la que se presentó el siniestro?, como lo alega la parte actora, o si, por un exceso de velocidad, falta de precaución o infracción del mismo motociclista, operó la culpa exclusiva de la víctima o hecho de un tercero como factor de exclusión de responsabilidad.

De responderse afirmativamente a este interrogante el juzgado deberá establecer si los montos indemnizables, en caso de que así se declaren, ascienden a lo determinado en las pretensiones de la demanda, y finalmente se deberá determinar si a la entidad llamada en garantía –AXA COLPATRIA le asiste obligación legal o contractual de reembolsar total o parcialmente a la entidad llamante el pago que tuviere que hacer como resultado de una posible sentencia adversa.

Para dilucidar el interrogante planteado, se hará referencia y en el siguiente orden a: (i) Régimen de responsabilidad aplicable; (ii) Los elementos que configuran la responsabilidad del estado; (iii) caso concreto; y (iv) conclusión.

5.7. Régimen de responsabilidad aplicable

La jurisprudencia del Consejo de Estado ha establecido que casos como el presente donde se analiza la responsabilidad del Estado por parte de la entidad responsable del mantenimiento, conservación y señalización– cuando en las carreteras del país se presenten grietas, huecos, hundimientos u otro tipo de obstáculos al tráfico vehicular, es el de falla del servicio.

Como se verá, el órgano de cierre de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa⁶ ha entendido que la imputación supone el establecimiento del “fundamento o razón de la obligación de reparar o indemnizar determinado perjuicio derivado de la materialización de un daño antijurídico”⁷, conforme a la capacidad del sujeto de comprender y determinarse por normas, así como de prever las consecuencias de sus actos⁸.

El juicio de atribución o imputación del daño conlleva una valoración fáctica, en la que se determina su origen o causa material, y otra jurídica, en la que se analiza la relación que surge entre el daño y la observancia o inobservancia de los deberes jurídicos. Para ello, la jurisprudencia de este Alto Tribunal ha acudido al título de la falla del servicio, como criterio de atribución de la obligación de reparar el daño, así como de criterios objetivos basados en el principio de igualdad y la creación del riesgo.

⁶ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencias del 23 de abril de 2018, exp. 56978; 5 de julio de 2018, exp. 44131; 29 de octubre de 2018, exp. 40618; del 29 de octubre de 2018, exp. 41306; 26 de noviembre de 2018, exp. 41111; y del 14 de diciembre de 2018, exp. 42220.

⁷ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera. Sentencia del 12 de julio de 1993, exp. 7622.

⁸ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia de 22 de noviembre de 2017, exp.39453.

En todo caso, el Consejo de Estado ha sido reiterativo en decir que el artículo 90 constitucional no privilegia un título de imputación específico, correspondiéndole al juez de responsabilidad su determinación, atendiendo a las circunstancias específicas del caso.

En ese orden de ideas, la jurisprudencia contencioso administrativa ha indicado que se presenta una falla del servicio –por parte de la entidad a cargo del mantenimiento, conservación y señalización– cuando en las carreteras del país se presenten grietas⁹, huecos¹⁰, hundimientos¹¹ u otro tipo de obstáculos¹² al tráfico vehicular, sin que se advierta el peligro que éstos conllevan, por medio de las señales de tránsito pertinentes: *“Esto es así, ya que el deber de construir carreteras seguras y adecuadas a los requerimientos del tráfico, y mantenerlas en buen estado, trae consigo la obligación de la Administración de ejercer el control de las mismas, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros¹³. Cabe recordar además que, por virtud del “principio de confianza legítima, si un corredor vial está habilitado para el tránsito, no [es] esperable encontrar irregularidades de tal magnitud, pues cuando menos debían estar debidamente señalizadas, si es que no había sido posible su reparación”¹⁴.*

6. Los elementos que configuran la responsabilidad del Estado.

El artículo 90 constitucional, establece una cláusula general de responsabilidad del Estado cuando determina que éste responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas, de lo cual se desprende que para declarar responsabilidad estatal se requiere la concurrencia de estos dos presupuestos: (i) la existencia de un daño antijurídico y (ii) que ese daño antijurídico le sea imputable a la entidad pública, bajo cualquiera de los títulos de atribución de responsabilidad, la falla del servicio, el daño especial, el riesgo excepcional, etc.

Así las cosas, planteado este escenario conceptual y sistemático, procederá el Juzgado a estudiar si se reúnen los elementos para derivar la responsabilidad extracontractual de la entidad pública demandada como son el hecho generador de la responsabilidad y la imputabilidad.

6.1. Hecho generador del daño.

⁹ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera. Sentencia del 10 de febrero de 2000, exp. 1202.

¹⁰ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección B. Sentencia del 14 de junio de 2018, exp. 46668; del 26 de noviembre de 2018, exp. 41940;

¹¹ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección B. Sentencia del 3 de octubre de 2016, exp 38160

¹² CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 23 de abril de 2018, exp. 56978.

¹³ GIL BOTERO, Enrique. *Responsabilidad Extracontractual del Estado*, 4ª edición, Grupo Editorial Ibáñez, Bogotá, 2010, p. 377. Citado en: CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 24 de abril de 2017, exp. 37838.

¹⁴ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección B. Sentencia del 14 de junio de 2018, exp. 46668.

Considerado este como la lesión patrimonial o extra-patrimonial que la víctima no está en el deber jurídico de soportar". En el asunto bajo examen se pretende derivar responsabilidad por la muerte d como consecuencia de una presunta

En efecto y en relación con el daño, se encuentra debidamente acreditado en el proceso que el día 12 de octubre de 2014 a las siete y treinta de la noche se presentó un accidente de tránsito en la Vía Cauya-La Pintada km 59+390 protagonizado por la caída de una motocicleta marca auteco Bajaj, línea Discovery, color gris, modelo 2007, de placas DPZ31B, la cual era conducida por el señor Carlos Alberto Castro Araujo, quien falleció al día siguiente del accidente, esto es, el 13 de octubre de 2014, según se ve del Registro Civil de Defunción que obra a folios 55 del expediente.

De la Historia clínica del señor Castro Araujo aportada con la demanda y las pruebas practicadas, se observa que luego del accidente es trasladado a la ESE SAN LORENZO de Supía Caldas, lugar de donde es remitido a la ESE HOSPITAL DEPARTAMENTAL SANTA SOFÍA DE CALDAS, en cuya historia clínica se indica que se recibe como urgencia vital por remisión de la ESE SAN LORENZO de Supía Caldas *"PACIENTE MASCULINO EN LA CUARTA DÉCADA DE LA VIDA SIN ANTECEDENTES PATÓLOGICOS PREVIOS DE IMPORTANCIA, MIENTRAS SE ENCONTRABA EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ PRESENTA ACCIDENTE DE TRANSITO EN CALIDAD DE MOTOCONDUCTOR EN LA VÍA LA FELISA-SUPIÁ SIENDO LAS 7+30 DE LA NOCHE, AL PARECER PIERDE EL CONTROL DE LA MOTOCICLETA CAE Y PRESENTA TRAUMA CONTUSO DIRECTO EN REGIÓN OCCIPITAL CON POSTERIOR PERDIDA DEL ESTADO DE CONCIENCIA, INGRESA AL PRIMER NIVEL DE ATENCIÓN EN PESIMAS CONDICIONES NEUROLÓGICAS (...)"* y en el *acapite "ANTECEDENETES PERSONALES"* se anotó: *"NUEGA TABAQUISMO, CONSUME FRECUENTEMENTE BEBIDAS ALCOHOLICAS"* (f. 286-289)

Finalmente, de acuerdo al informe Pericial de Necropsia No. 2014010117001000265 del Instituto de Medicina Legal y Ciencias forenses, se tiene que la causa de muerte del señor Carlos Alberto fue *"El trauma presentado por e paciente al sufrir accidente de tránsito en calidad de conductor de una motocicleta al perder el control de la misa, se produce grave trauma craneoencefalico, lo que lo lleva a presentar shock neurogenico y posteriormente la muerte. Manera de muerte: Violenta probable accidente de tránsito, causa de muerte: Tec Severo, mecanismo causal: shock neurogénico"*. (f. 289).

Por tanto, demostrado como está el daño, esto es la muerte de CARLOS ALBERTO CASTRO ARAUJO pasa el Despacho a estudiar si el mismo es imputable jurídicamente a la entidad demandada.

6.2. Imputación del daño

Sin embargo: "para que la atribución administrativa de indemnizar el daño ocasionado por un accidente de tránsito sea procedente, además de demostrarse la falla del servicio –la

cual no es objeto de presunción¹⁵– “es preciso determinar si la desatención o atención deficiente de los deberes legales en que incurrió la administración tuvo relevancia jurídica en el curso causal del daño, pues todos los eventos que producen un resultado lesivo no puede considerarse su causa, [ya que] únicamente se configura como tal aquella que de acuerdo con la experiencia sea adecuada para producirlo”¹⁶.

De acuerdo al Informe policial de tránsito No. C-077295 del 12 de octubre de 2014, levantado a las ocho y treinta de la noche, se consignó que el accidente ocurrió a las siete y treinta, que la condición climática era “normal”; que fue en area rural y nacional, en un tramo de la vía. Que las características de la vía es “recta” y “pendiente”, en estado “bueno”, cuya utilización es de “doble sentido”, en superficie de “asfalto”, con “dos carriles”, “dos calzadas”, que la vía posee “línea central amarilla continua”; “línea de borde blanca y la señal preventiva de tránsito SP-3 (curva pronunciada a la izquierda). En el punto 7.7 CONDICIONES se encuentra señalado ACEITE, y en el punto 7.8 se señaló SIN iluminación artificial. Se dejó constancia que cuando el agente de tránsito llegó al lugar de los hechos la moto ya había sido movida, por lo que se grafica un “P.P: Posible lugar de impacto”. De igual forma se consignó en el apartado 11 como “HIPOTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO” la vía con el código 303, la cual de acuerdo a la Resolución 0011268 de 2012 corresponde a la hipótesis de “superficie lisa”.

Dentro de las diligencias adelantadas de la indagación preliminar No. 177776109614201480596 adelantada por la Fiscalía Seccional Segunda de Riosucio Caldas por el delito de HOMICIDIO CULPOSO a raíz de la muerte del señor Carlos Alberto Castro (ff. 270-306), se elaboró el Informe Ejecutivo -FPJ-3- el cual fue elaborado por la misma persona que realizó el Informe policial de tránsito No. C-077295, señor Subintendente Wilson Hernández Quintero, el cual refiere que a las 8:20 P.M recibió por celular aviso del accidente, reseñando que se trató de una motocicleta que *“transitaba en sentido Marmato-Supía y a la altura del kilómetro 59+390 de la vía Cauya-La Pintada Sector Vereda Gaspar de Supía Caldas, se cae por aceite regado en la vía”*.

Con dicho informe se aporta “ÁLBUM FOTOGRÁFICO NÚMERO ÚNICO DE NOTICIA CRIMINAL” en la cual se observan tres imágenes nítidas y a color del lugar donde se presentaron los hechos. Las tres imágenes se rotularon como imagen panorámica No. 1, panorámica No. 2 y primer plano No. 3. (ff. 29-33)

La primera corresponde a la vía Cauya-La pintada sentido La Felisa-Supía y se señala *“el lugar donde ocurrieron los hechos, se aprecia la mancha de aceite aun presente en la vía”*.

¹⁵ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 5 de julio de 2018, exp. 41271.

¹⁶ “En este orden de ideas, la Sala puntualiza que la responsabilidad administrativa por omisión se declara cuando confluyen dos presupuestos: a) la existencia de una obligación normativamente atribuida a una entidad pública o que ejerza función administrativa que esta no atendió o no cumplió oportuna o satisfactoriamente y b) la virtualidad jurídica que tendría el cumplimiento de dicha obligación, es decir, si poseía la entidad suficiente para interrumpir el curso causal en la producción del daño”. CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 9 de julio de 2018, exp. 40250.

En dicha fotografía se observa asfalto en buen estado, línea de borde blanca y línea central amarilla doble y continua.

La foto No. 2 es en el sentido contrario, esto es, Supía la Felisa, y en la No. 3 se hace en sentido la Felisa-Supía y se señala el “*posible lugar de impacto*”.

En efecto, en la foto No. 1 (f.32) se ve una mancha negra u oscura sobre el asfalto que parece ser de frenada, y de aproximadamente tiene 70 u 80 centímetros unos de espesor, teniendo encuentra la imagen aportada y las dimensiones de la vía donde ocurrieron los hechos,¹⁷ y de una longitud de aproximadamente tres metros.

En este punto, sorprende que al proceso no se aportó fotografía, informe o estudio alguno que diera cuenta del estado en que quedó la motocicleta, los daños que sufrió y demás situaciones que hubieren permitido establecer con toda certeza que en la vía existía aceite de otro vehículo que no fue limpiado por el INVIAS.

En el caso presente, el Agente que atendió el siniestro en el apartado 8.2 y siguientes del Informe Policial de Tránsito dejó reseña sobre la “*Descripción de los daños materiales del vehículo*” lo siguiente: “*carenade de la moto, hundimiento del tanque, guaya del closh, luz direccional derecha trasera*”, pero sin que de ello también pueda establecerse el origen del aceite.

Si bien en el Informe Policial de Tránsito, y el Informe Ejecutivo -FPJ-3-, ambos elaborados por el mismo Subintendente Hernández Quintero¹⁸ se deja anotado la presencia de aceite en la vía, hecho que no tendría discusión alguna, ello no implica de manera alguna, o prueba por sí solo el origen del aceite o combustible que había sobre el asfalto, dado que el mismo pudo haber sido derramado por otro vehículo y llevar varias horas allí como lo señala el apoderado de la parte demandante en el hecho séptimo del libelo genitor, o bien pudo haber sido producto del mismo impacto y avería que desde luego tuvo que sufrir la moto con el accidente.

En este punto, resulta importante referirnos a lo que en el proceso se probó sobre:

6.2.1. La obligación de conservación, mantenimiento y reparación de las vías a cargo del Instituto Nacional de Vías

¹⁷ De acuerdo al Oficio AMV 207 del 22 de enero de 2016 dirigido por el Consorcio ADMIVIAL CALDAS al INVIAS, refiere una medidas de “Ancho de calzada: 7.40 m, Ancho de Berma: 1.72. m, Ancho total de la vía 9.12 m”. La mancha se ve de aproximadamente un tercio del total de cada carril.

¹⁸ Y además entrevista de la persona con la que el señor CAAR venía conduciendo su motocicleta desde Marmato Caldas se dice por el entrevistado en la investigación penal citada en este proceso, que había una mancha de aceite en el piso.

Como ya se refirió en el acápite de la legitimación en la causa, el INVIAS es el encargado del mantenimiento y conservación de la *carretera Cauya-La Pintada, Ruta 2508, PR59+390 sector de la vereda de "Gaspar"* (Oficio DT-CAL 19570 del 20 de abril de 2015 f. 62) siendo una vía nacional de "primer orden".

Así mismo, y de acuerdo a los contratos y oficios que reposan en el expediente, como de los testimonios del Supervisor Técnico del INVIAS, doctor Julio Enrique Guevara Jaramillo y el Administrador Vial de la época de los hechos, Ingeniero Julián Andrés Giraldo, la Cooperativa de Trabajo Asociado La Playa Ltda era la entidad que realizaba para el momento del accidente las actividades de limpieza, rocería y mantenimiento rutinario de la vía (Oficio DT-CAL 28234 del 3 de junio de 2015 del INVIAS f. 63).

Igualmente obra copia del contrato No. 3861 de 2013 sobre administración vial de las carreteras de la dirección territorial Caldas Código 2508 vía Cauya-La Pintada suscrito entre INVÍAS y EL CONSULTOR Libardo Pérez Pachojoa (ff. 147-151) su adición (f.152) y su modificación (f. 153)

También se contrató mediante el acuerdo de voluntades No. 1124 de 214 suscrito entre el INVIAS y el CONSORCIO OPTIMO 2014, la atención de obras de emergencia por el sistema de monto agotable en la vías a cargo de la Dirección Territorial Caldas, el 10 de septiembre de 2014 con vigencia al 30 de diciembre de 2014 (ff. 256-157)

Respecto del contrato de mantenimiento rutinario, se observa a folios 141 a 142 del cuaderno principal obra copia del Contrato No. 641 de 2014 suscrito el 30 de julio de 2014 entre el INVIAS y la COOPERATIVA DE TRABAJO ASOCIADO LA PLAYA LTDA" cuyo objeto es que el contratista "*se obliga a ejecutar para el INSTITUTO, el mantenimiento rutinario a través de microempresas en las vías a cargo del Instituto Nacional de Vías Dirección Territorial Caldas Modulo 5:2508 RIOSUCIO-ARQUIA, PR 400+0000 -PR 80+0000 (...)*" y con plazo pactado hasta el 31 de diciembre de 2014.

Este contrato fue modificado mediante documento denominado "ACTO MODIFICATORIO NO. 1 (...)" del 31 de octubre de 2014 en cuanto al objeto y valor del contrato por reducción del "alcance en kilómetros del proyecto", el cual quedó así: "*para todos los efectos la cláusula primera del contrato principal No. 641 de 2014, quedará así: MANTENIMIENTO RUTINARIO A TRAVÉS DE MICROEMPRESAS EN LAS VÍAS A CARGO DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS DIRECCIÓN TERRITORIAL CALDAS MODULO 5: 2508 SECTOR RIOSUCIO- LA FELISA DEL PR400+0000 AL PR60+1000, CARRETERA CAUYA LA PINTADA (...)* , coordenadas que desde luego incluyen la ubicación objeto de esta litio (PR59+390).

Entre las funciones propias emanadas de dicho contrato, se observa en el Pliego de Condiciones de la licitación Pública 004 de 2014 como anexo técnico al mentado contrato 641 de 2014, las de: parcheo y sello de fisuras en carreteras pavimentadas y bacheo en zonas

destapadas; limpieza de bermas, cunetas, zanjas de coronación, encoles, descoles, canales, obras de arte, puentes, barandas, calzada, señales, mojones, defensas metálicas; despejo de derrumbes, recorria y desmonte manual, poda, retiro y/o retiro de árboles, Empra-dización manual con semillas y/o cespedones, jardinería, pintura de los mojones de refe-rencia, y demás actividades, entre las 43 tareas que se observan a folios 136 a 137 del expediente divididas en nueve subgrupos denominados así: A. Tareas ejecutadas en la estructura de la calzada (barceho), B Tareas ejecutadas en la superficie de rodadura de las carreteras pavimentadas (parcheo, sello de fisuras), C Tareas ejecutadas en carreteras afirmadas D Tareas ejecutadas en bermas pavimentadas, E Tareas ejecutadas en bermas afirmadas, F Tareas en obras de drenaje y de protección de la vía (drenaje superficial), G Tareas en obras de drenaje y de protección de la vía (pequeñas obras hidráulicas), H (puen-tes), y finalmente I obras complementarias. (ff. 134-140)

Tales tareas de conservación, mantenimiento y reparación de la vía que nos ocupa, fueron también recordadas a través de los testigos que depusieron dentro de ésta litis. Así encon-tramos en primer lugar el testimonio del señor **OCTAVIO ARICAPA CALVO**, Represen-tante Legal de la Cooperativa la Playa, quien ratificó al igual que los Ingenieros Guevara Jaramillo y Giraldo Galvis, la labor diaria que tienen de supervisión y mantenimiento de la vía, las cuales dice comienzan a las 7 de la mañana, pero el recorrido se hace a partir de las 5 30 A.M para dar reporte entre las 7 y 8 A.M. Que trabajan de 7 de la mañana a 4 de la tarde realizando, conforme lo dice el pliego de condiciones, realizando labores de roce-ría, limpieza de cunetas, de obras, de escoles, de defensas, mojones, de pequeños de-rrumbes, lavada de avisos verticales, hacer parcheos, hacer despuntes, e informar si hay árboles que estén obstaculizando el tráfico.

Sobre la pregunta de cómo proceden cuando hay algún obstáculo en la vía, adujo que en especifico cuando hay derrame de algún líquido en la vía, la Cooperativa remueve las sus-tancias con sisco menudo, tierra o arena polvosa, y que el día del "*accidente no se hizo nada, porque no se reportó previamente nada*", ya que informa que se dio cuenta del acci-dente días después por pregunta qué le hicieron sobre la suerte del conductor accidentado, más no hubo reporte alguno que exigiera la necesidad de intervenir, limpiar o librar de obs-táculos la vía el día y horas de los hechos.

Por su parte el testigo **JULIO ENRIQUE GUEVARA JARAMILLO**¹⁹, quien se identificó como Ingeniero Supervisor de la Dirección Territorial Caldas del Inviás, refirió que en éste caso el accidente del señor Castro Araújo se presentó en una vía nacional porque así lo dice la Resolución²⁰ que indica entre las vías Nacionales las que poseen el código de vía 2508, tal como la que ocupa la atención del despacho, y la cual dice que hace parte de la

¹⁹ Declaración minuto 9:00 en adelante, videograbación CD f. 344

²⁰ No dice número y fecha de resolución, pero actualmente rige la No. 0003242 de 2018 del Ministerio de Transporte"Por la cual se expide parcialmente la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacio-nal de Carreteras o Red Vial Nacional correspondientes a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI."

troncal de occidente que inicia en Rumichaca y va hasta Barranquilla. Que es de buenas características en el sector, y señalización horizontal y vertical; que la iluminación de la vía está a cargo del INVAMA en Manizales, y de esa vía Cauya/La Pintada le corresponde al Municipio de Supía, ya que el INVÍAS lo único que ilumina es el interior de los túneles, y para eso lo que hacen en las carreteras es señalar con pintura reflectiva.

El Juzgado le pregunta qué acciones emprende el INVÍAS cuando se presenta algún percance en la carretera que afecte la seguridad del tránsito que por allí pasa, a lo que el Ingeniero responde que son tres acciones, la primera el **Mantenimiento rutinario**, limpiezas en lugar, y para eso tienen grupos cooperativos o empresas de mantenimiento rutinario los 365 días del año, que están pendientes del buen y correcto funcionamiento de la vía.

El segundo, el **mantenimiento periódico**, repavimentación, parcheos estructurales, construcciones de cunetas, muros, mantenimiento de puentes que es rehabilitación y mantenimiento de la vía. Y una tercera acción, **los mantenimientos de urgencias**, atención de lechos de ríos, atienden colapsos de una alcantarilla.

Indicó que si presenta alguna situación que altere el estado de la vía como caída de roca, cierre por manifestación, sustancias derramadas en la vía, las acciones para conjurar tales circunstancias se emprenden de inmediato por parte del grupo de mantenimiento rutinario si el hecho ocurrió en el día, porque si ocurre de noche, la Policía de Tránsito o los bomberos le hacen este reporte a él directamente, e incluso afirma que muchas veces cuando quien advierte el obstáculo en la vía es el Cuerpo de Bomberos, estos mismos se encargan de limpiar, y que en el caso concreto si el equipo de Mantenimiento Rutinario hubiere advertido o conocido de aceite en la vía, habría esparcido arena, tierra, o cualquier otro material para conjurar la situación.

Sobre la pregunta que le hace el apoderado judicial del INVÍAS, sobre cuánto puede durar una mancha de aceite en la vía, este contesta que ello depende del flujo vehicular de la misma, porque las llantas de los vehículos que pasan por ahí ayudan a llevar la sustancia del piso; que si llueve también contribuye a que el derrame se seque pronto, y enfatiza en que lo más determinante para que esa mancha desaparezca si ocurrió después del horario de trabajo de los empleados de la CTA y ningún usuario o autoridad les comunicó la respectiva novedad, son las llantas de los demás vehículos los que ayudaran a llevarse la mancha de aceite, y ello es muy factible que ocurra pronto, por cuanto el tráfico diario de

esa carretera en especial, está entre 1500 y 2000 vehículos al día, contando igualmente que todo depende de si la mancha era de aceite o de combustible.

Refirió que en casos como el presente, es preciso determinarse el origen del derrame porque muchas veces se reportan derrame de combustible o aceite, y lo cierto es que la fuga de cualquier sustancia muchas veces proviene del mismo vehículo que se ha accidentado, lo cual depende también de la velocidad que lleve el vehículo para maniobrar tal circunstancia, pues dice que transitando a una velocidad prudente se puede superar ésta situación

Frente a ésta respuesta, el apoderado judicial de la parte demandante le pregunta que si el INVÍAS se limita entonces simplemente a esperar que la mancha de la respectiva sustancia se limpie con el tráfico que pasa por ahí, frente a lo cual el Ingeniero Guevara Jaramillo manifiesta que dado que la pregunta del apoderado fue cuánto tarda en limpiarse en la misma, entonces eso depende del flujo vehicular como lo había acotado, pero que como ya lo había mencionado antes en la audiencia, si la emergencia se reporta en horas del día proceden a limpiar con tierra, arena o cualquier otra sustancia que elimine el derrame, luego se barre y la mancha desaparece de inmediato.

Seguidamente, el apoderado judicial de la parte actora le pregunta que desde las 4 y 30 de la tarde hasta la hora en la que ocurrió el accidente, quien está al pendiente del servicio rutinario de dicha vía, porque en oficio visible a folios 103 dice que la disponibilidad del mantenimiento es de 24 horas, los 365 días de noche, y luego el Ingeniero refiere que el personal de mantenimiento rutinario solo está hasta las 4 y 30 de la tarde, frente a lo cual el Ingeniero Guevara le manifiesta que en efecto solo tienen presencia física hasta las horas de la tarde, pero que si ocurre algún imprevisto en la carretera, se da inmediato aviso e intervención a la vía, por tanto, lo que el mismo documento dice es que hay 24 horas de disponibilidad, siete días a la semana, los trescientos sesenta y cinco días al año, pero no la presencia física y permanente de los trabajadores en todas las horas.

Después el Ingeniero Guevara Jaramillo relató la forma en que se enteran de las vicisitudes y condiciones de la vía, y dice que las cooperativas de mantenimiento rutinario entre seis y siete de la mañana hacen el reporte al Administrador vial a través de un grupo de whastapp con los ingenieros y los supervisores, porque estos a su vez deben hacer un reporte a nivel central, y que luego dicho informe se hace otra vez en horas de la tarde. Igualmente

refirió que existe el numeral 767 para que cualquier persona reporte algún suceso en la vía, y una vez ocurre esto se les reporta inmediatamente al grupo que conforman ya que nunca pueden apagar el celular (Mintuto 01:01:15)

Por su parte, el testigo **JULIÁN ANDRÉS GIRALDO GALVIS**²¹, fungía como Administrador Vial de las carreteras a cargo del Invías, con funciones de supervisión de las labores de mantenimiento rutinario, conjurar las emergencias que se reporten en la vía las cuales dijo eran informadas por un grupo interdisciplinario conformado por Cuerpo de Bomberos, y de Policía, y que las emergencias se las avisaban como Administrador de la vía por llamada o mensaje de whastapp, y luego él hace posterior reporte a la Dirección Territorial Caldas.

Dice que de todas formas existen ocasiones en que esa Administración o funcionarios al servicio del INVIAS no tienen noticia de accidentes o irregularidades en la vía porque muchas veces quienes atienden la emergencia no pasan el reporte, esto es, el cuerpo de Bomberos o la Policía de Carreteras.

Coincide con el Ingeniero Julio Enrique Guevara Jaramillo y el Represente Legal de la empresa de mantenimiento rutinario Octavio Aricapa, en que la Cooperativa de Mantenimiento Rutinario si bien tiene disponibilidad de atención de la vía las 24 horas del día, 7 días de la semana, todos los días del año, los empleados de la Cooperativa tienen un horario de trabajo, y por tanto, el tiempo en que se tarden en conjurar la presentación de una anomalía en la vía dependerá de la hora en que se presente, y del lugar de cercanía al lugar de los hechos que se encuentre el grupo de mantenimiento citado.

Reafirma que es la Cooperativa de Trabajo Asociado La Playa la que hace el mantenimiento Rutinario de la vía, la cual dice que tiene a cargo 10 empleados, así como en que las funciones son mantenimiento, limpieza, retiro de escombros. Que sus horarios empiezan haciendo el recorrido de la vía a las 5 a.m. y terminan entre 3:30 y 05 00 p.m (minuto 01:27:15), el cual se lleva a cabo por medio de un vehículo tipo campero (minuto 01:34:01), y que dependiendo de la emergencia se puede hacer un cierre total o parcial de la vía, disponer barricadas, limpieza, remoción o reducir la transitabilidad.

²¹ Declaración minuto 01:09:10 en adelante, videograbación CD f. 344

En ese orden de ideas, el Juzgado advierte que las funciones que tiene el INVIAS sobre las carreteras a su cargo sobre conservación, mantenimiento y reparación son cumplidas de manera responsable, día a día y a cualquier hora desde que haya reporte de anomalía en la carretera, porque aunque el ideal sería que el Estado tenga metro a metro, o kilómetro a kilómetro presencia física permanente de empleados que cumplan esa función tanto de vigilancia como de reparación, ello es ficticiamente imposible, y en ese sentido el hecho de ser diligentes, de estar prestos y atentos al llamado que se haga de necesidad de atención e intervención en la vía es la que debe valorar el Juez de lo Contencioso Administrativo, máxime si los casos como el presente son analizados bajo el régimen de imputación de falla del servicio, el cual implica constatar que la Administración actuó mal, actuó tardíamente, o no actuó, cosa que en este caso no ocurre.

Situación diferente se presenta cuando advertida el derrame de líquido, bien sea combustible o aceite, la entidad del Estado encargada por velar que ese obstáculo sea removido no hace nada y actúa de manera negligente.

Ello precisamente fue lo que ocurrió en el caso estudiado por el Consejo de Estado en sentencia proferida por la Subsección C de la Sección Tercera²², en el cual, se pudo constatar que en la vía Bogotá-Tunja se había presentado un accidente que generó derrame de aceite el cual fue atendido para la elaboración del respectivo informe pericial, sin que se tomara la más mínima precaución de limpiar o secar el derrame que había generado tal accidente, producto de lo cual un rato después se generó un choque triple en el que un camión pierde la maniobra del vehículo al frenar y haber presencia de aceite en el asfalto, lo cual le hace irse contra un vehículo tipo taxi que tenía adelante suyo, el cual su vez a colisionó por detrás contra otro vehículo que tenía delante, acto en el cual murió de inmediato:

En dicho caso se dijo que

“1. En horas de la mañana del 27 de marzo de 1995, en la carreta central del norte, en la vía Bogotá-Tunja, a la altura del kilómetro 78 + 230 metros aproximadamente, colisionaron dos vehículos tipo tractomula, de los cuales uno transportaba piedras y el otro aceite.

2. como consecuencia del impacto, el vehículo que transportaba piedras se volcó sobre la vía ocupando una parte de la calzada por la que transitaba y el otro vehículo derramó sobre la carretera asfaltada gran parte del aceite que transportaba. La gravedad del accidente y la posición en que quedaron los vehículos afectó el tránsito y el flujo vehicular por el poco espacio que quedó para transitar.

²² Sentencia del 13 de junio de 2013, C.P. Olga Mérida Valle de la Hoz radicado 25000-23-26-000-1997-13717-01(27111)

3. En el sitio del accidente se hicieron presentes los agentes del Instituto de Tránsito y Transporte de Cundinamarca José Moreno Cely y Miguel Antonio Riveros quienes levantaron el croquis del accidente y se retiraron del lugar, sin despejar la vía y sin colocar señales en el sitio para prevenir a los otros vehículos que transitaban por la vía sobre el aceite derramado en la vía.

4. Ese mismo día aproximadamente a las 12 del día, en dicho sitio fue arrollado por la parte trasera y estrellado violentamente el vehículo taxi, marca Renault 9 de placas SGA 252 que era conducido por el señor Camilo Enrique Varela Acosta, quien falleció en el acto, quedando el vehículo totalmente destrozado.

5. El accidente fue causado por una Tractomula de placas XLA 346 conducida por el señor Arnulfo Sepúlveda que transitaba cargado y después de arrollarlo por detrás, lo estrelló contra otra tractomula identificada con la matrícula VJ 70064, que era conducida por José Laurencio Barragán Yaquibe.

6. La negligencia de los agentes de tránsito que atendieron el primer accidente y no tomaron medidas preventivas fue la causa del accidente en el que perdió la vida el señor Varela Acosta, como lo registraron los agentes Luis Barrera Torres, Hernán Figueroa Cruz y Benjamín Correa Castro, al elaborar el informe de la segunda colisión.

Sin embargo, en este caso no obra prueba que indique que el INVIAS fue alertado o avisado de que a esa hora de la noche había derrame de líquido en la vía, ni mucho menos hay prueba de que el aceite que había en la carretera no era de la propia motocicleta que conducía el señor Carlos Alberto Castro Araujo producto del impacto.

6.2.2. Sobre la iluminación de las carreteras nacionales, a qué entidad le corresponde y si es una obligación legal o una potestad facultativa.

En cuanto a la responsabilidad del Municipio de Supía Caldas y su obligación de alumbrado de la carretera donde ocurrieron los hechos se tiene que el demandante enrostra al Municipio de Supía que *“Conforme al artículo 311, artículo 4 Decreto 2424 de 2006 y los reiterados conceptos del Ministerio de Minas y Energía, entre otros Radicado Numero 20140138900 05-03-2014, el alumbrado público de las carreteras es una función de la cual son responsables los municipios, como en el caso presente la inobservancia y la falta de iluminación del tramo vial en donde falleció el señor CARLOS ALBERTO CASTRO ARAUJO es una falla del servicio endilgable al Municipio de Supía (...)*”, frente a lo cual hay que decir que, en primer lugar el Decreto 2424 de 2006 *“por el cual se regula la prestación del servicio de alumbrado público”* no tiene artículo 311 pues su articulado llega hasta el canon número 14.

Segundo, su artículo 4º establece que a “*Los municipios o distritos son los responsables de la prestación del servicio de alumbrado público. El municipio o distrito lo podrá prestar directa o indirectamente, a través de empresas de servicios públicos domiciliarios u otros prestadores del servicio de alumbrado público.*”, pero olvida el togado que el parágrafo del artículo 2º del citado compendio normativo resulta ser el pertinente para el tema que se debate, pues define qué debe entenderse por alumbrado público, y renglón seguido excluye de este concepto el alumbrado de carreteras que no se encuentren a cargo del Municipio, como ocurre en este asunto:

Por la importancia del precepto normativo, se transcribe a continuación el contenido del mencionado Decreto Reglamentario:

***“Artículo 2º. Definición Servicio de Alumbrado Público. Es el servicio público no domiciliario que se presta con el objeto de proporcionar exclusivamente la iluminación de los bienes de uso público y demás espacios de libre circulación con tránsito vehicular o peatonal, dentro del perímetro urbano y rural de un municipio o Distrito. El servicio de alumbrado público comprende las actividades de suministro de energía al sistema de alumbrado público, la administración, la operación, el mantenimiento, la modernización, la reposición y la expansión del sistema de alumbrado público.*”**

*Parágrafo. La iluminación de las zonas comunes en las unidades inmobiliarias cerradas o en los edificios o conjuntos residenciales, comerciales o mixtos, sometidos al régimen de propiedad respectivo, no hace parte del servicio de alumbrado público y estará a cargo de la copropiedad o propiedad horizontal. **También se excluyen del servicio de alumbrado público la iluminación de carreteras que no estén a cargo del municipio o Distrito**”, Negrita y subrayado del Juzgado.*

En tercer lugar, al buscar el contenido del Concepto del “*Ministerio de Minas y Energía, entre otros Radicado Numero 20140138900 05-03-2014*” citado por la parte demandante, no se encontró el mismo en la página web del Ministerio en mención, pero si otros que aluden a la norma precitada, es decir, a que el deber de iluminación de los municipios se encuentra exceptuada cuando se trata de una carretera y la misma no esté a su cargo, muy diferente a lo expresado textualmente por el demandante al decir que “*el alumbrado público de las carreteras es una función de la cual son responsables los municipios*”, lo cual se itera no lo consagra el Decreto Reglamentario 2424, ni se encontró concepto de la cartera ministerial citada que contradiga el canon normativo que en lugar de confirmar lo que el actor dice, excluye del concepto de alumbrado público el que se preste en carreteras cuya responsabilidad no sea del Municipio:

*“Ministerio de Minas y Energía
Año concepto:2006
Número de Radicado:2006026113
Fecha radicado:2006-11-22*

Tema: Sobre iluminación excluida de alumbrado público

Resumen: El Decreto 2424 de 2006 en su artículo 2, establece la definición del Servicio de Alumbrado Público y las actividades que este comprende. De igual forma, en el párrafo del mismo artículo se determina que tipo de iluminación se encuentra excluida del Servicio de Alumbrado Público, señalando entre otras " ... la iluminación de carreteras que no estén a cargo del Municipio o Distrito"²³

Esta norma fue replicada y modificada en el artículo 2.2.3.1.2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía, 1073 de 2015, , el cual a su vez fue modificado por el Ministerio de Agricultura y desarrollo Rural mediante el decreto 943 de 2018 "Por el cual se modifica y adiciona la Sección 1, Capítulo 6 del Título III del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía, 1073 de 2015, relacionado con la prestación del servicio de alumbrado público", el cual estableció en su artículo 1 lo siguiente.

"ARTÍCULO 1. Modifíquese las siguientes definiciones contenidas en el artículo 2.2.3.1.2 del Decreto Unico Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía, 1073 de 2015, las cuales quedarán así:

"Servicio de alumbrado público: Servicio público no domiciliario de iluminación, inherente al servicio de energía eléctrica, que se presta con el fin de dar visibilidad al espacio público, bienes de uso público y demás espacios de libre circulación, con tránsito vehicular o peatonal, dentro del perímetro urbano y rural de un municipio o distrito, para el normal desarrollo de las actividades.

El servicio de alumbrado público comprende las actividades de suministro de energía eléctrica al sistema de alumbrado público, la administración, operación, mantenimiento, modernización, reposición y expansión de dicho sistema, el desarrollo tecnológico asociado a él, y la interventoría en los casos que aplique.

PARÁGRAFO . No se considera servicio de alumbrado público la semaforización, los relojes digitales y la iluminación de las zonas comunes en las unidades inmobiliarias cerradas o en los edificios o conjuntos de uso residencial, comercial, industrial o mixto, sometidos al régimen de propiedad horizontal, la cual estará a cargo de la copropiedad.

Se excluyen del servicio de alumbrado público la iluminación de carreteras que no se encuentren a cargo del municipio o distrito, con excepción de a

En efecto, el artículo 68 de la ley 1682 de 2013 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias", estableció que:

²³ Tomado de: https://www.minenergia.gov.co/conceptos-juridicos-user?p_auth=8aQ6ae4E&p_p_id=ConceptosJuridicosUser_WAR_FormulariosDinamicosAdminportlet&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-1&p_p_col_count=2&p_p_col_pos=1&ConceptosJuridicosUser_WAR_FormulariosDinamicosAdminportlet_facesViewIdRender=%2Fviews%2F1stConceptoUser.xhtml

ARTÍCULO 68. Los municipios y distritos podrán proveer de infraestructura adicional o complementaria de todo tipo o alumbrado público a aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial.

De la lectura del inciso segundo del párrafo del artículo 1º del decreto 943 de 2018 se observa claramente que se consagra la misma excepción de que el alumbrado público a cargo de los Municipios incluya la iluminación de las carreteras, pero deja abierta la posibilidad de que este se incluya para **“aquellos municipios y distritos que presten el servicio de alumbrado público en corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro su perímetro urbano y rural, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial, acorde a lo dispuesto por el artículo 68 de la Ley 1682 de 2013.”**

Por su parte, este último canon normativo, consagra la **POSIBILIDAD, MÁS NO LA OBLIGACIÓN** de proveer iluminación a vías nacionales, pues al decir *“Los municipios y distritos **podrán** proveer de infraestructura adicional o complementaria de todo tipo o alumbrado público a aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo”* está consagrando dicha posibilidad, y siempre y cuando el Ente Territorial tramite la autorización respectiva con la entidad encargada de la vía, que en este caso concreto es el INVIAS.

De igual forma nótese que el demandante refiere que si se hubiesen adoptado medidas tales como señalar, informar, **iluminar la vía** o el trayecto vial sin duda alguna no estaríamos en esta Litis, sin embargo, por lugar alguno del anexo técnico obra la obligación de iluminar la vía como actividades de mantenimiento rutinario derivadas del contrato con “EL CONSORCIO ADMIVIAL CALDAS, visible a folios 126 a 140, No 1948-2014” ADMINISTRACION VIAL DE LAS CARRETERAS NACIONALES A CARGO DE LA TERRITORIAL CALDAS”

En ese estado de cosas, el Juzgado no puede radicar funciones con carácter de “obligación” y las posteriores consecuencias de dicha adjudicación a entidades que la ley no le ha dispuesto, pues ello es facultativo y en todo caso, lo cierto es que la obligación de iluminar el paso por el que se transita en las carreteras del país incluso durante el día, encendiendo las luces medias, **es ahora sí, una obligación que el Ministerio de Transporte radicó en los propios conductores de vehículos automotores** al consagrar mediante la Resolución 4016 de 2006, que modificó el artículo primero de la Resolución 4007 de 2005, y el cual consagró que:

“ART. 1º—Modifíquese el “artículo 1º” de la Resolución 4007 de 2005 , así:

ART. 1º—Todo vehículo automotor que transite por las carreteras nacionales o departamentales deberá tener encendidas las luces medias exteriores entre las 06:00 horas y las 18:00 horas, sin importar las condiciones climáticas reinantes.

PAR. 1º—Se exceptúa de la exigencia contemplada en el presente artículo a los vehículos que se movilizan por las carreteras nacionales y departamentales que cruzan áreas urbanas o metropolitanas.

Como puede verse, la obligación de todo automotor que transite por CARRETERAS NACIONALES de encender luces medias exteriores de día, no es facultativa, y mucho menos cuando la hora de tránsito por las carreteras nacionales es después de las seis de la tarde o dieciocho horas, que ni siquiera hay luz día que le permita al conductor obviar esta obligación y transitar sin luz artificial alguna, y por tanto, es por simple lógica aun más exigible que las mismas estén encendidas cuando la necesidad lo exija, es decir, ante neblina, día oscuro, y por supuesto, después de las seis de la tarde, hora después de la que cae la noche.

En ese sentido, el Código Nacional de Tránsito, ley 769 de 2002, en su artículo 86 consagró **la obligación** de encender luces exteriores para todo vehículo **a partir de las seis de la tarde, hasta las seis de la mañana siguiente:**

ARTÍCULO 86. DE LAS LUCES EXTERIORES. Todo vehículo automotor deberá tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas. Sin embargo, las autoridades de tránsito podrán fijar horarios de excepción.

Dentro del perímetro urbano se usará la luz media, y se podrá hacer uso de luces exploradoras orientados sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo. Fuera del perímetro urbano, podrá usarse la luz plena o alta, excepto cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.

Así las cosas, si bien la iluminación de las carreteras no es una obligación en cabeza de los Municipios, pues la normatividad vigente lo consagra de manera facultativa y previa coordinación y permiso con el responsable de la vía, si es una obligación del conductor llevar luces prendidas e iluminar todo lo que va a su paso cuando transita por carreteras nacionales, durante el día y durante la noche.

Adicionalmente, recuérdese que con tal propósito, tanto las señales de tránsito verticales como las horizontales se hace en material reflectivo de forma tal que a contacto con la luz artificial del vehículo automotor se visualice de manera diáfana dichas señales aun de noche y aun sin iluminación de alumbrado público:

ARTÍCULO 5o. DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN VIAL. <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor de 60 días posteriores a la sanción de esta ley, las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial y su aplicación y cumplimiento será responsabilidad de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.

PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte respetará y acogerá los convenios internacionales que se hayan suscrito o se suscriban en relación con la reglamentación de la ubicación, instalación, demarcación y señalización vial.

PARÁGRAFO 2o. La información vial y la señalización urbana, deberá hacerse con material antivandálico, vitrificado, que garantice una vida útil mínima de 10 años y, cuando así se aconseje, material retrorreflectante.

Por la misma razón el artículo 94 del Código Nacopma de Tránsito exige a los conductores de motocicletas entre otros, portar chaleco reflectivo para ser vistos con mayor facilidad por los demás automotores en horas de la noche

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. <Ver Notas del Editor> Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

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

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Así las cosas, se concluye que la iluminación artificial de las carreteras nacionales como componente del concepto de “alumbrado público” a cargo de los Municipios se encuentra excluida del mismo, a excepción que el Municipio y el encargado de la vía de carácter nacional estimen conveniente realizar el alumbrado artificial para **garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial**, de ahí que el Municipio demandado, no haya incumplido ninguna obligación legal o contractual, al igual que el INVIAS con la iluminación de la carretera, máxime si según como quedó visto, la iluminación de la vía depende de la propia del vehículo automotor así como de las señales y pinturas reflectivas que se pongan sobre la vía para mejorar la visibilidad de la carretera, la cual y de acuerdo a las fotografías que obran en el plenario se encontraban en buen estado, motivo por el cual no se avizora culpa Estatal por deficiente iluminación de la vía, máxime si existen evidencias en el expediente que indican que el actor pudo haber perdido el control

de su moto, no por derrame de aceite, o falta de iluminación, sino derivado de su su parcial y no total y pleno estado de alerta y orientación.

6.2.3. Sobre el posible estado de embriaguez de CAAR

Dentro de las citadas diligencias penales también obra un documento al que ninguna de las partes, demandante o demandas, hizo referencia en su contestación o alegatos de conclusión y que resultan ser concordantes con lo consignado en las historias clínicas tanto de la ESE SAN LORENZO DE SUPÍA, como del SANTA SOFÍA de Manizales sobre la circunstancia relativa a que Carlos Arturo había llegado en estado de alicoramiento.

Dicho documento está rotulado como “ENTREVISTA FPJ-14-“, la cual fue realizada el 13 de octubre de 2014 dentro del marco de la citada indagación Penal No. 177776109614201480596, por el mismo Subintendente Wilson Hernández Quintero, en la cual se recibe declaración del señor **CARLOS ENRIQUE TAPASCO** quien manifestó respecto de los hechos ocurridos el 12 de octubre de 2014 que el día de los hechos estuvo con el señor Carlos Alberto Castro en el municipio de Marmato Caldas desde el mediodía hasta las seis de la tarde, momento en el cual cada uno salió en su respectiva motocicleta hacía el Municipio de Supía, pues el señor Carlos Alberto invitó al señor Carlos Enrique para dicho municipio; que el señor Carlos Alberto Salió adelante de él con una distancia de aproximadamente dos cuadras, y que al llegar a lugar de los hechos cuando lo vio CAAR ya se encontraba en el piso. Que el estado del clima era bueno y que en la vía había aceite o ACPM regado. Así mismo indicó que durante el tiempo que estuvieron juntos en Marmato Caldas se tomaron “**unas seis cervezas**”. (ff. 270-271)

Dice textualmente el señor CARLOS ENRIQUE TAPASCO

“Nosotros estábamos juntos desde el medio día en Marmato y CARLOS ALBERTO me convidó para Supía como alas (SIC) seis de la tarde, nos vini-mos el salió adelante en la moto de él y yo atrás en la mía, pasamos la Felisa y el iba delante de mí como unas dos cuadras, cuando yo llegué al lugar de los hechos él ya estaba en el suelo. Preguntado: indique cómo era estado (sic) del clima a esa hora, Contestado la vía estaba seca, Preguntado: indique si había en la vía algún elemento que pudo haber sido el causante de la caída del señor CARLOS ALBERTO, Contestado: Si en la vía había aceite o ACPM regado, Pre-guntado: En el lugar del accidente a esa hora había algún tipo de iluminación artificial, Contestado: No había ningún tipo de iluminación, **Preguntado: Uste-des estuvieron bebiendo bebidas alcohólicas, Contestado: Sí nos tomamos**

unas seis cervezas, Preguntado: Además de las cervezas consumieron fuma-
ron, o tomaron alguna sustancia alucinógena, Contestado: no, solo las cervezas,
Preguntado: Tiene algo mas que agregar o decir en la presente entrevista, Con-
testado: si yo lo ayudé lo que más pude mientras llegaron los bomberos”.

En concordancia con lo dicho por el señor Tapasco, se observa en la historia clínica del señor CAAR en la ESE HOSPITAL SAN LORENZO de Supía Caldas del 12 de octubre de 2014, que en el documento denominado “Evolución de Enfermería” diligenciado a las 19+30 horas que *“ingresa paciente inconsciente traído en camilla Miller por cuerpo oficial de bomberos quienes cuentan que lo encontraron en la carretera tirado inconsciente despides de haber perdido el control de su motocicleta, **paciente bajo el efecto del alcohol**, se ingresa a la de trauma donde la doctora jazmín ordena canalizar dos accesos venosos (...) es remitido el paciente como urgencia vital para la ciudad de Manizales con tubo, sonda, nosogástrica y vesical (...)”* (f. 47 y 401)

En el mismo sentido, a folios 286 obra copia de la Historia clínica del señor CAAR en la ESE HOSPITAL DEPARTAMENTAL SANTA SOFÍA DE CALDAS, en la que se indica que se recibe como urgencia vital por remisión de la ESE SAN LORENZO de Supía Caldas *“PACIENTE MASCULINO EN LA CUARTA DÉCADA DE LA VIDA SIN ANTECEDENTES PATÓLOGICOS PREVIOS DE IMPORTANCIA, **MIENTRAS SE ENCONTRABA EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ** PRESENTA ACCIDENTE DE TRANSITO EN CALIDAD DE MOTOCONDUCTOR EN LA VÍA LA FELISA-SUPIÁ SIENDO LAS 7+30 DE LA NOCHE, AL PARECER PIERDE EL CONTROL DE LA MOTOCICLETA CAE Y PRESENTA TRAUMA CONTUSO DIRECTO EN REGIÓN OCCIPITAL CON POSTERIOR PERDIDA DEL ESTADO DE CONCIENCIA, INGRESA AL PRIMER NIVEL DE ATENCIÓN EN PESIMAS CONDICIONES NEUROLÓGICAS (...)”* y en el acapite *“ANTECEDENETES PERSONALES”* se anotó: *“NUEGA TABAQUISMO, CONSUME FRECUENTEMENTE BEBIDAS ALCOHOLICAS”*

Sobre la existencia o no de la prueba de alcoholemia practicada a CAAR, se observa dentro del expediente de la indagación penal preliminar No. 177776109614201480596, que obra petición suscrita por la demandante Dora Marcela Obando dirigida al Fiscal Seccional Segundo de Riosucio Caldas, indicándole que en la Inspección Técnica a Cadaver -FPJ10. del 13 de octubre de 2014 (ff. 293-295) se ordenó la realización de exámenes de Necropsia, Necrodactilia, Alcoholemia y Toxicología, y que por tanto, solicitaba copia de los resultados

de dichos examen. Dicha petición nunca fue contestada de acuerdo al expediente de dicha investigación preliminar (f. 297)

Luego, como resultado de las pruebas decretadas y practicadas por el Juzgado, se observa a folios 416 del expediente, el Oficio No. 052 -GRCF-DROC-2019 del 26 de junio de 2019 suscrito por la Coordinadora del Grupo Regional de Ciencias Forenses del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses -Dirección Regional Occidente” en el que indica que *“al revisar las bases de datos se pudo establecer que en proceso de necropsia realizado al señor Castro Araujo se recolectaron muestras de sangre y mancha de sangre las cuales fueron enviadas por el médico legista a almacenamiento en Central de Evidencias, por ello no se realizó ningún tipo de análisis sobre las mismas. Cabe indicar que de acuerdo a lo establecido en los procedimientos institucionales, la muestra de sangre ya fue descartada por haber cumplido su periodo máximo de almacenamiento (tres (3) años) y que la muestra de mancha de sangre no es apta para realizar análisis toxicológicos.”*, de lo cual se colige claramente que en el caso presente no se le practicó prueba de alcoholemia a Castro Araujo.

En ese estado de cosas, es pertinente tener en cuenta el grado de alcoholemia en sangre, de acuerdo a la información ofrecida por el señor Tapasco. Así se ha dicho que el contenido de alcohol de una bebida “depende de la concentración de alcohol y del volumen contenido”²⁴. En el artículo “DETERMINACIÓN DE LA TASA DE ALCOHOLEMIA” de la Unidad de Toxicología de la Universidad de Salamanca (España) se reseñó lo siguiente:

“Un estudio de la OMS indicó que la cerveza contenía entre el 2% y el 5% de alcohol puro (...), puesto que la graduación alcohólica se expresa en grados y mide el contenido de alcohol absoluto en 100 cc. El grado alcohólico viene expresado en los envases como (°) o bien como vol%. Desde la perspectiva sanitaria tiene mayor relevancia determinar los gramos de etanol absoluto ingerido, que no el volumen de bebida alcohólica. Para calcular el contenido en gramos de una bebida alcohólica basta con multiplicar los grados de la misma por la densidad del alcohol (0,8).

La fórmula sería:

²⁴ Morales Martín, Ana Isabel. Universidad de Salamanca. Facultad de Farmacia, Unidad de Toxicología ¿CUÁNTO ALCOHOL CONSUMIMOS CUANDO DECIMOS QUE BEBEMOS “LO NORMAL”? DETERMINACIÓN DE LA TASA DE ALCOHOLEMIA. Tomado de <https://redos.usal.es/bitstream/handle/10366/127029/13%20-%20Consumo%20Alcohol.pdf?sequence=1>

(...)

en una cerveza de cuarto (250 c.c.) y de graduación 4,8 grados, la cantidad de alcohol absoluto es:

$$\frac{250 \times 4,8 \times 0,8}{100} = 9 \text{ gr alcohol puro}$$

100 (graduación alcohólica en 100 cc)

Con la operación anterior ya realizada, y la información ofrecida por el señor Carlos Enrique Tapasco, podríamos decir que el señor Castro Araujo consumió la tarde del 12 de octubre de 2014 un aproximado de 54 gr de alcohol puro, según el grado de alcohol que tenía las cervezas ingeridas.

Ahora bien, para determinar la tasa de alcoholemia en sangre:

“se suele expresar generalmente como la cantidad de alcohol puro en gramos por cada litro de sangre (g/l) o bien como miligramos por decilitro de sangre (mg/dl o tanto por cien [%]). Existe una buena correlación entre las concentraciones de alcohol en sangre y los efectos agudos que produce en el organismo. Es decir, a partir de la alcoholemia se pueden predecir los efectos que está produciendo el alcohol en el organismo.

La sangre se encuentra en equilibrio con el aire espirado en una relación de 1 a 2.100; por ello 1 unidad de volumen en sangre equivale a 2.100 unidades de volumen en aire espirado.

Así, 1 gramo de alcohol en un litro de sangre equivale a 0,00048 gramos (0,48 mg que son en la práctica casi 0,5 mg) de alcohol por litro de aire espirado.

El cálculo de la alcoholemia máxima esperable tras consumir bebidas alcohólicas es relativamente sencillo si se considera una ingesta aguda en un estómago vacío (ayunas). Se utiliza la siguiente fórmula:

$$\text{Alcoholemia previsible} = \frac{\text{gramos de alcohol absoluto ingeridos}}{\text{kg de peso corporal} \times 0,7 \text{ (hombre) o } 0,6 \text{ (mujer) (...)"}$$

De lo anterior, podemos decir que si partimos de 54 gramos de alcohol en sangre, multiplicado el peso corporal del señor CAAR que según el informe de necropsia es “75-80 kg” (f. 256), y tomamos el mayor peso anotado allí, tendríamos que “la Alcoholemia previsible” en CAAR sería de de 1.03 g/L de alcoholmia en sangre, aproximadamente.

El mismo artículo académico continua diciendo que siempre que la alcoholemia no sobrepase los 0.4g/L no aparecerá ningún problema significativo. Si sobrepasa esta cifra aparecen signos muy claros y bien definidos:

- De 0.4-0.8 g/L: confusión óptica, falsa valoración de las distancias y velocidades.
Aceleración del ritmo cardiaco, sueño agitado, bajo rendimiento, somnolencia...
- **De 0.8-1.5 g/L: reflejos claramente perturbados (ligero estado de embriaguez),
baja vigilancia, tiempo de reacción perturbado, euforia, agresividad...**
- De 1.5-3 g/L: perturbación visual (diplopía), trastornos en la coordinación de movimientos y del equilibrio
- De 3-5 g/L: clara embriaguez
- Más de 5 g/L: estado de coma que puede ocasionar la muerte.

En lo relativo a los estados de embriaguez, una publicación del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, indicó:

“Actualmente la clasificación de la embriaguez se hace teniendo en cuenta la intensidad de las manifestaciones clínicas que se puedan correlacionar con determinadas cifras de alcoholemia y es así como tenemos los cuatro estadios de la intoxicación:

“a) Embriaguez Leve, denominada de primer grado, en la cual se encuentran niveles de alcoholemias entre 50 y 149 miligramos por ciento.

“b) Embriaguez Moderada o de Segundo Grado, con cifras de alcoholemia entre 150 y 299 miligramos por ciento.

“c) Embriaguez Severa o de Tercer Grado, que reporta cifras de 300 a 399 miligramos por ciento y

“d) Embriaguez Grave o de Cuarto Grado, con cifras superiores a los 400 miligramos por ciento. Niveles de alcoholemia superiores a los 500-600 miligramos por ciento son letales para el organismo humano.

(...)

“En general puede aceptarse que niveles de alcoholemia entre 50 y 100 miligramos permitan sospechar la presencia de embriaguez. Cifras mayores de 100 miligramos por ciento de alcoholemia son conclusivas de embriaguez” –subrayado ausente en el texto original-

Los efectos de la embriaguez de primer grado fueron descritos de forma científica en el mismo texto, así:

“por ejemplo se presenta “lentitud en la respuesta refleja generalizada, la senso-percepción se altera, se disminuye la agudeza visual y auditiva, hasta en un 35% en el primer período de la embriaguez, se pierde progresivamente la visión periférica al igual que la capacidad de convergencia ocular voluntaria y si la embriaguez es avanzada se puede presentar “diplopia” (visión doble). En general se observa que el ebrio, por la interferencia que hace el alcohol en la conducción eléctrica de los nervios periféricos, lentifica sus movimientos y las respuestas motoras. La intoxicación alcohólica también puede ocasionarle analgesia. El alcohol puede causar otros efectos depresores como alteraciones en el estado de la conciencia que fluctúan desde la somnolencia, la obnubilación y la confusión hasta el estupor y el estado de coma. En la situación de ebriedad avanzada, es característico encontrar a un individuo incapaz de responder a los estímulos médico-ambientales, y si la dosis ingerida fue muy elevada le puede ocasionar estado de coma e inclusive la muerte por parálisis respiratoria a nivel central.” – subrayado ausente en texto original-

Para determinar los efectos en el organismo de los diferentes grados de embriaguez, el tratadista forense César Augusto Giraldo, señala que:

“Con cifras en sangre hasta de 20 mgs. % no existe ninguna alteración; entre 20 y 50 mgs. %, puede haber alguna locuacidad y merma de reflejos; entre 50 y 85 mgs. %, hay disminución de los reflejos y alteración en la percepción. Entre 85 y 100 mgs. % en una tercera parte de las personas ya puede haber síntomas de embriaguez, y las inhibiciones sociales están disminuidas; las respuestas se tornan lentas y ya existe incoordinación. A niveles de 100 a 150 mgs. %, la mitad de las personas con estas cifras ya están ebrias, y hay una definida merma de los reflejos y de la coordinación motora.

“Estas cifras se refieren al comportamiento en actividades sociales, porque en actuaciones que exigen precisión como es la conducción de un vehículo automotor, concentraciones de alcohol en sangre de 100 mgs. % o más, llevan a alteraciones sicomotrices incompatibles con el manejo adecuado de esos vehículos.

“Con cifras de 150 a 200 mgs. %, el 80% está francamente ebrio y existe percepción defectuosa en sentidos tan importantes como la visión, disminución del dolor y la voz es arrastrada. De 200 mgs.% en adelante, cualquiera estará completamente ebrio; de 250 a 300 mgs.%, existe disminución de los estímulos, notoria incoordinación muscular que difícilmente permite a la persona mantenerse en pie. Cifras de 300 mgs. % en adelante hacen que el individuo esté en estupor y variará de superficial a profundo. Cifras por encima de 400 mgs. %, llevan a coma, hipotermia e hiporreflexia, anestesia y colapso, y ya son frecuentemente

fatales. De 500 mgs. % en adelante sobreviene depresión del centro respiratorio y vasomotor y rápidamente la muerte.

“Entre 600 y 700 mgs. %, hay un coma profundo con muerte rápida. Alcoholemias por encima de 700 mgs. %, son incompatibles con la vida”. (Subrayado fuera de texto)

Por su parte, el artículo 152 del Código Nacional de Tránsito, modificado por el artículo 5 de la Ley 1696 de 2013 estipula los grados de alcoholemia en sangre y consagra las sanciones respectivas, el cual va desde el Grado cero de alcoholemia (entre 20 y 39 mg de etanol/100 ml de sangre total), pasando por el Primer grado de embriaguez (entre 40 y 99 mg de etanol/100 ml de sangre total), Segundo grado de embriaguez, entre 100 y 149 mg de etanol/100 ml de sangre total hasta el Tercer grado de embriaguez, desde 150 mg de etanol/100 ml de sangre total en adelante, lo que podría indicar que el señor CAAR se encontraba en primer grado de embriaguez.

Con todo, lo cierto es que los cálculos previos obedecen a la información que se tiene del número de cervezas consumidas, el peso corporal de CAAR y las demás variantes y fórmulas establecidas, pero que en últimas NO INDICAN el real grado de embriaguez en el que se encontraba Carlos Alberto Castro Araujo para las 7 y 30 de la noche del 12 de octubre de 2014, pues ello solo habría certeza absoluta de existir el examen de alcoholemia que en efecto debió realizársele, máxime si los profesionales de la salud notaron algún signo o síntoma indicativo de tal condición, y que dicho examen fue ordenado el examen pericial de Necropsia.

Sobre la obligatoriedad de realizar esta prueba no existe norma, solo el artículo 152 citado prevé una sanción para quien se niegue a practicarla a pesar de haber sido requerido para tal efecto por una autoridad de tránsito.

A su vez, el artículo 131 establece en el literal F una multa por “*Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas*” y dice en su inciso final que “*El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses*”, sin que hable en los casos en que ella proceda obligatoriamente.

En ese sentido, la corte Constitucional al estudiar la exequibilidad de un apartado del citado artículo 152 declaró la exequibilidad de la misma, porque consideró que allí se imponía una

obligación de practicarse el examen a quien es requerido para ello, y que por tanto, *”En atención a lo anterior, la Corte concluye que los artículos examinados se ajustan a la Constitución en cuanto prevén la obligación de realizarse la prueba de alcoholemia cuando ella cumple una función preventiva. La naturaleza de la actividad, y la sujeción especial de los conductores a las reglas relacionadas con la seguridad del tránsito, constituyen el fundamento de su constitucionalidad.”*²⁵

Con todo, suponiendo que el actor se encontrara en el menor grado de alcoholemia en sangre (**entre 0.4-0.8 g/L**), y no el que se calculó hipotéticamente con la información que reposa en el expediente (**entre 0.8-1.5 g/L**), podría decirse que el actor ya presentaba síntomas de “confusión óptica, falsa valoración de las distancias y velocidades.”²⁶, y desde luego, aun cuando solo hubiere bebido un vaso de este alcohol, y no los seis que dice su amigo fue los que bebió, es claro que incumplió normas de tránsito, incurrió en infracciones de la misma índole, y a su vez transgredió el deber de cuidado que tiene toda persona al momento de la conducción de automotores, máxime cuando implica el ejercicio de actividades peligrosas como es la conducción de tales vehículos.

De lo anterior se concluye, que el señor Carlos Alberto Castro Araujo conducía la motocicleta en la vía Cauya-La Pintada, cuando conducía desde Marmato hacia Supía Caldas, de forma imprudente, sin tener en cuenta los riesgos que conllevaba recorrer una vía de gran flujo vehicular, en horas de la noche, y bajo el influjo del alcohol aun sabiendo que su condición lo imposibilitaba para maniobrar, comoquiera que se disminuyen los reflejos, la capacidad de reacción, el cálculo de la distancia y el tiempo, además de la reducción de las facultades auditiva y visual.

En consonancia con lo anterior, como bien lo ha señalado el Consejo de Estado, que el demandado se libera de la responsabilidad, si logra acreditar que fue el comportamiento del propio afectado determinante y decisivo en la generación del daño, en este sentido, en sentencia del 13 de agosto de 2008, se precisó:

“Desde la perspectiva general, es claro que el hecho de la víctima a efectos de que sea valorado como causal eximente de responsabilidad no necesariamente debe revestir, en relación con el demandado, las condiciones de irresistibilidad e

²⁵ Sentencia C 633 de 2014 M.P Mauricio González Cuervo

²⁶ *ibídem*.

imprevisibilidad de la fuerza mayor, comoquiera que no existe disposición jurídica que radique en cabeza del tercero a quien se le imputa del daño la obligación de precaver los hechos de la víctima y, más aún, de evitarlos”.

“En efecto, el demandado sólo se encuentra obligado a evitar los daños padecidos por la víctima en aquellos eventos en que se encuentre en posición de garante frente a aquélla, casos en los cuales, a efectos de enervar la acción indemnizatoria debe acreditar la imprevisibilidad e irresistibilidad de la conducta que origina el daño, con miras a exonerarse de la responsabilidad que se le endilga. A contrario sensu, en las demás circunstancias, el demandado se libera si logra acreditar que fue la consecuencia del comportamiento de la propia persona que sufrió el daño”.

“En ese sentido, la Sala debe precisar y desarrollar la posición jurisprudencial vigente, comoquiera que en reciente oportunidad se señaló:

“En este caso, la entidad demandada y las llamadas en garantía alegaron como eximente de responsabilidad la culpa exclusiva de la víctima. Advierte la Sala que el hecho de la víctima, como causa extraña y exclusiva, impone la prueba de que se trató de un acontecimiento que le era imprevisible e irresistible para la Administración. De no ser así, de tratarse de un hecho o acto previsible o resistible para la entidad, se revela una falla del servicio en el entendido de que dicha entidad teniendo un deber legal, no previno o resistió el suceso, pues como lo advierte la doctrina “sólo cuando el acontecimiento sobrevenido ha constituido un obstáculo insuperable para la ejecución de la obligación, deja la inejecución de comprometer la responsabilidad del deudor.

“El hecho de la víctima, al decir de los hermanos Mazeaud, sólo lleva “consigo la absolución completa” cuando “el presunto responsable pruebe la imprevisibilidad y la irresistibilidad del hecho de la víctima. Si no se realiza esa prueba, el hecho de la víctima, cuando sea culposo y posea un vínculo de causalidad con el daño, produce una simple exoneración parcial: división de responsabilidad que se efectúa teniendo en cuenta la gravedad de la culpa de la víctima”.(Destaca la Sala)”.

“Sobre el particular, debe advertirse que los propios hermanos Mazeaud rectificaron la doctrina que sobre el particular habían trazado en su obra “Lecciones de Derecho Civil” (1960), cuando en su tratado de “Responsabilidad Civil” (1963), en relación con la materia objeto de análisis manifestaron:

“1462. ¿Debe ser imprevisible e irresistible el hecho de la víctima? – La irresistibilidad y la imprevisibilidad son, por lo general, consideradas como necesarias para que haya fuerza mayor; pero no para que el hecho de la víctima sea una causa liberatoria. Desde el momento en que el hecho no es imputable al demandado, eso basta. No cabría obligar al demandado, según se dice, a precaverse contra los hechos de la víctima, como no cabe obligarse a que se prevenga en contra de los acontecimientos naturales. “(...)” (Negrita del Juzgado).

“Lo anterior no quiere significar en modo alguno, que el hecho de la víctima en ocasiones pueda ser total o parcial, en cuanto se refiere a la materialización del resultado dañoso, motivo por el cual será el juez quien en cada caso concreto el que valorará el curso o cursos causales existentes, para

determinar la imputación fáctica del daño antijurídico, **lo que permitirá establecer si operó una causa única o si existió una concausa, situación ésta en la que habrá que fijar proporcionalmente**, según el grado de participación de cada sujeto, el monto del perjuicio padecido”.

“Ahora bien, no significa lo anterior que toda conducta de la víctima tenga la suficiente dimensión o entidad para excluir o enervar la imputación frente al presunto responsable; el comportamiento de aquella para poder operar como causal exonerativa de responsabilidad debe ostentar una magnitud, de tal forma que sea evidente que su comportamiento fue el que influyó, de manera decisiva, en la generación del daño”.

“El principio de confianza conlleva implícito la tranquilidad que tienen las personas que integran la sociedad, de que el Estado prestará adecuadamente sus servicios públicos, por lo que, no cualquier tipo de participación de la víctima, en una actividad riesgosa, reviste el estatus necesario para excluir la responsabilidad de la administración”.

“En síntesis, no se requiere para configurar la culpa exclusiva de la víctima que el presunto responsable acredite que la conducta de aquella fue imprevisible e irresistible, sino que lo relevante es acreditar que el comportamiento de la persona lesionada o afectada fue decisivo, determinante y exclusivo en la producción del daño; incluso, una participación parcial de la víctima en los hechos en modo alguno determina la producción del daño, sino que podría de manera eventual conducir a estructurar una concausa y, por lo tanto, a reconocer una proporcionalidad en la materialización del mismo y en su reparación”.

“Así las cosas, si la culpa de la víctima es causa parcial (concausa) en la producción del daño, esta circunstancia puede constituir un factor de graduación del perjuicio, todo lo cual dependerá del grado de participación de la propia persona afectada en la concreción de los hechos que son objeto de análisis”.

Es evidente, entonces, que un conductor asume las consecuencias de su actuación imprudente, al maniobrar una motocicleta luego de haber ingerido alcohol, en horas de la noche, además, en una carretera de tráfico pesado, y haciendo caso omiso de las prohibiciones sancionadas por el Código Nacional de Tránsito. En el incumplimiento de lo ordenado por la normativa citada, si se produce un accidente por el hecho del conductor, implica que éste se somete a las consecuencias que su actuar equivocado conlleva, siempre y cuando, se reitera, exista una relación entre su conducta y el resultado, como ocurrió en el caso *sub examine*, y si bien no podría decirse que la culpa del señor CAAR fue la causa eficiente y determinante, si existió relación entre el accidente y su actuar con una influencia clara, lo que no puede predicarse en igual sentido respecto del accidente y el actuar del INVIAS y el Municipio de Supía, pues no se demostró en cabeza de tales entidades falla del servicio alguna.

Sobre la culpa de la víctima la Jurisprudencia ha indicado que debe ser exclusiva y determinante, pues de demostrarse que la misma fue simultánea con la comprobada falla del servicio de la entidad pública, lo que se generaría es una concurrencia de culpas, más no alcanzaría para enervar la responsabilidad estatal.

6.2.4 No existe nexo de causalidad entre el daño y el actuar de las demandadas, y por tanto, no es imputable jurídicamente a las mismas el resarcimiento de los perjuicios morales y patrimoniales sufridos por los demandantes con la muerte del señor CAAR.

Sin embargo, en este caso, no se demostró que el INVIAS o el Municipio de Supía hubieren omitido algún deber que les correspondía, o que actuaron, pero lo hicieron mal o tardíamente, porque durante todo el curso del proceso lo que se demostró fue que se le hizo diariamente control, prevención y mantenimiento a la vía donde ocurrió el accidente; que la Cooperativa de trabajo asociado encargada de custodiar la vía siempre estuvo alerta y presta para atender cualquier llamado que diera cuenta que en la carretera había algún obstáculo que debiera ser corregido, o eliminado. Además, se demostró que la iluminación de la vía no es una obligación a cargo del Municipio, y mucho menos del INVIAS, pues ella es facultativa tratándose de carreteras nacionales. Adicionalmente, en este caso no se comprobó el origen del aceite que dice el subintendente que diligenció el Informe Policial, había en la vía y en ese orden de ideas, ante la evidencia que existe en el caso bajo estudio, no queda más que concluir que el accidente en el que perdió la vida ocurrió por su propia culpa al no haber respetado las normas de cuidado al momento de ejercer una actividad peligrosa como lo es conducir.

Así las cosas, llegar a una conclusión diferente implicaría juzgar la responsabilidad del Estado bajo un régimen diferente al de falla en el servicio, pues precisamente la parte actora aduce una falla en el estado de mantenimiento de la vía al no haber hecho nada para mantenerla limpia de obstáculos que pusieran en riesgo la vida de los transeúntes de la misma.

Sobre el particular, el Consejo de Estado ha manifestado en reiteradas ocasiones que la falla del servicio es el régimen de responsabilidad o título de imputación que por excelencia se utiliza para determinar la obligación del estado por acción u omisión de un agente estatal, y que 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 y por tanto si el daño se

produce por negligencia o falta de cuidado en el empleo de tales medios, surgirá su obligación resarcitoria, pero si el daño ocurre pese a su diligencia no podrá quedar comprometida su responsabilidad:

"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 extracontractual. También ha sostenido que el mandato que impone la Carta Política en el artículo 2° inciso 2° 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", 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 contrarrestarlo. **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 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 ciudadanía."²⁷ (Negrita y subrayado fuera de texto).

En efecto, la falla del servicio se utiliza para atribuir responsabilidad a la administración cuando los servicios o actividades a ella encomendados no son prestados, se prestan deficientemente o cuando en aquellos casos en los que existiendo prestación efectiva ésta es

²⁷ CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN A Consejero ponente: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ Bogotá, D.C., siete (7) de abril de dos mil once (2011). Radicación número: 52001-23-31-000-1999- 00518-01(20750

inoperante por darse de forma tardía e inadecuada, *“Se está ante una deficiencia funcional y orgánica, un incorrecto ejercicio de las competencias administrativas confiadas al aparato administrativo, de forma tal que, al tratarse de un régimen subjetivo, el ente demandado se puede exonerar demostrando en el proceso un obrar diligente o una causa extraña”*²⁸

Así pues, la falla del servicio se concreta en el incumplimiento de un contenido obligacional respecto del cual es posible hacer un juicio de reproche del comportamiento Estatal que lo traduce en un régimen subjetivo de responsabilidad.

De conformidad con el artículo 2 del decreto 2056 de 2003 que derogó el decreto 2171 de 1992, las funciones del Instituto Nacional de Vías – INVIAS- son en el siguiente orden

“Artículo 2º. Funciones del Instituto Nacional de Vías. Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto Nacional de Vías desarrollará las siguientes funciones generales:

2.1 Ejecutar la política del Gobierno Nacional en relación con la infraestructura de su competencia, de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministro de Transporte.

2.2 Elaborar conjuntamente con el Ministerio de Transporte los planes, programas y proyectos tendientes a la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación, atención de emergencias, y demás obras que requiera la infraestructura de su competencia.

2.3 Coordinar con el Ministerio de Transporte la ejecución de los planes y programas de su competencia.

2.4 Adelantar investigaciones, estudios, y supervisar la ejecución de las obras de su competencia conforme a los planes y prioridades nacionales.

2.5 Asesorar y prestar apoyo técnico a las entidades territoriales o a sus organismos descentralizados encargados de la construcción, mantenimiento y atención de emergencias en las infraestructuras a su cargo, cuando ellas lo soliciten.

2.6 Recaudar los peajes y demás cobros sobre el uso de la infraestructura vial de su competencia.

2.7 Celebrar todo tipo de negocios, contratos y convenios que se requieran para el cumplimiento de su objetivo.

2.8 Elaborar, conforme a los planes del sector, la programación de compra de terrenos y adquirir los que se consideren prioritarios para el cumplimiento de sus objetivos.

2.9 Adelantar, directamente o mediante contratación, los estudios pertinentes para determinar los proyectos que causen la contribución nacional por valorización en relación con la infraestructura de su competencia, revisarlos y emitir concepto para su presentación al Ministro de Transporte, de conformidad con la ley.

²⁸ CONSEJO DE ESTADO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN C, Consejero Ponente: Enrique Gil Botero, Bogotá, D. C., veintidós (22) de enero de dos mil catorce (2014) Expediente: 28.123, Radicación: 05 001 23 31 000 1996 02435 01

2.10 Dirigir y supervisar la elaboración de los proyectos para el análisis, liquidación, distribución y cobro de la contribución nacional de valorización, causada por la construcción y mejoramiento de la infraestructura de transporte de su competencia.

2.11 Prestar asesoría en materia de valorización, a los entes territoriales y entidades del Estado que lo requieran.

2.12 Proponer los cambios que considere convenientes para mejorar la gestión administrativa.

2.13 Definir las características técnicas de la demarcación y señalización de la infraestructura de transporte de su competencia, así como las normas que deberán aplicarse para su uso.

2.14 Ejecutar los planes, programas y proyectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura a su cargo.

2.15 Controlar y evaluar la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el desarrollo de la infraestructura a su cargo.

2.16 Definir la regulación técnica relacionada con la infraestructura de los modos de transporte carretero, fluvial, férreo y marítimo.

2.17 Coordinar con el Instituto Nacional de Concesiones, Inco, la entrega, mediante acto administrativo, de la infraestructura de transporte, en desarrollo de los contratos de concesión.

2.18 Las demás que se le asignen.”

Sin embargo, en el caso presente no se acreditó por la parte actora que el INVIAS y el Municipio de Supía hubieren realizado las funciones que le competen sobre el mantenimiento, conservación y administración de la vía a su cargo, de manera tardía, irregular, o hubieren omitido total o parcialmente ejecutarlas, pues lo que quedó probado en el proceso fue que se contó siempre con un grupo permanente de mantenimiento, conservación y limpieza de la vía, la cual según se ve de los contratos y los testimonios practicados en el proceso siempre se cumplió a cabalidad, más no existe prueba contundente o determinante que indique que la caída del señor Carlos Alberto Castro obedeció a alguna omisión, actuar tardío o irregular de las demandadas.

En efecto, en el caso concreto nunca se dijo y mucho menos se demostró que el INVIAS hubiere tenido conocimiento previo de que la vía presentaba derrame de aceite; no existe prueba de que esta situación fue comunicada al INVIAS a través de alguno de los medios de comunicación existentes y canales disponibles para ello; no existe prueba alguna de que se les alertó de esta condición, y al contrario, quedó probado que el mantenimiento, vigilancia y conservación de la vía se llevó a cabo ese 12 de octubre de 2014 como se hacía y de manera diaria durante todos los días del año, desde las cinco y treinta de la mañana hasta que se realiza el último recorrido de la vía y reporte a las cinco de la tarde, sin que existiere prueba de que se les advirtió de algún obstáculo en la vía que requiriera la atención inmediata de esa entidad,

No basta pues solo con afirmar, sino que es necesario probar, pues en el caso de autos lo que se probó con las piezas procesales es que el señor Castro Araujo consumió alcohol el día del accidente, sin que el hecho de que se desconozca su grado de embriaguez para el momento del accidente enerve el hecho de que incumplió el deber de cuidado que le correspondía.

Igualmente, no quedó probado que la causa eficiente y determinante del accidente fuera la presencia de aceite en la vía, y mucho menos que la vía estuviere desprovista de cuidado, vigilancia y mantenimiento, y en ese sentido de acuerdo a lo consignado en el artículo 167 del C.GP. sobre que Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen, el Juzgado declarará probada la **“Excepción de inexistencia de responsabilidad por parte del Instituto Nacional de Vías”** propuesta por el INVIAS por ausencia de nexo de causalidad entre el daño y el actuar del INVIAS y del Municipio de Supía, porque si bien se acreditó un daño, traducido en la muerte del señor CAAR por una vía a cargo del INVIAS, es también claro que dicho daño no puede imputarse jurídicamente al actuar o no actuar de las demandadas, por cuanto no se demostró que las mismas hubieren actuado mal, tardíamente o hubieren omitido las funciones y deberes que legalmente les competen.

Así las cosas, si bien no podría hablarse de una culpa exclusiva y determinante de la víctima porque se desconocen en el caso concreto múltiples detalles del estado y las condiciones en que conducía el señor CAAR, más existe evidencias que indican que por lo menos no respetó el deber objetivo de cuidado al haber ingerido alcohol a sabiendas de que iba a realizar una actividad peligrosa, lo cierto es que en este proceso si quedó diáfano demostrado que el INVIAS y el MUNICIPIO DE SUPÍA no actuaron de forma irregular, tardía u omisiva, y en ese sentido, no le es dable a este Juzgador condenar a dichas entidades bajo el supuesto de que cualquier accidente, lesión o muerte que ocurra en sus vías debe ser reparado, aun cuando hayan demostrado que actuaron con diligencia y acatando las funciones y obligaciones que la ley les impone.

Por tanto, no se acreditó el nexo de causalidad entre el daño y el actuar de las demandadas, y por tanto, no es imputable jurídicamente a las mismas el resarcimiento de los perjuicios morales y patrimoniales sufridos por los demandantes con la muerte del señor CAAR, los cuales se han de negar.

6.3. Decisión

Como colofón, se negarán las pretensiones de la demanda que en ejercicio del medio de control de reparación directa propuso la señora Dora Marcela Obando Vélez y otros, en contra del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS -INVIAS-, MUNICIPIO DE SUPÍA CALDAS, Y DEPARTAMENTO DE CALDAS, por falta de nexo de causalidad entre el daño alegado en la demanda, y el actuar de las entidades demandadas.

En consecuencia, se declarará probada la “**Falta de legitimación en la causa por pasiva**” propuesta por el Departamento de Caldas y su llamada en garantía AXA COLPATRIA SEGUROS S.A, así como la de la “**Excepción de inexistencia de responsabilidad por parte del Instituto Nacional de Vías**”, propuesta por el INVIAS. Las demás excepciones se negarán.

6.4. Condena en costas y Agencias en derecho

Finalmente, y con fundamento en el artículo 188 del CPACA, se condenará en costas a la parte demandada, las cuales serán liquidadas conforme al Código General del Proceso. Para el efecto, se tendrán en cuenta las Agencias en Derecho a cargo de la parte accionante y a favor de la parte demandada, las cuáles se fijan en la suma de **quince millones ochenta y nueve mil seiscientos diecinueve pesos (\$15.089.619) correspondiente al 3%** de las pretensiones conforme lo estipulado en el Acuerdo 1887 de 2003.

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Primero Administrativo del Circuito de Manizales, Administrando Justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

F A L L A:

PRIMERO: Declarar probadas las excepciones de “**falta de legitimación en la causa por pasiva**”, propuesta por el Departamento de Caldas y por su llamada en garantía AXA COLPATRIA SEGUROS S.A, así como la de la “**Excepción de inexistencia de responsabilidad por parte del Instituto Nacional de Vías**”, propuesta por el INVIAS. Nieguéense las demás excepciones propuestas.

SEGUNDO: Negar las pretensiones de la demanda que en ejercicio del medio de control de reparación directa propuso la señora Dora Marcela Obando Vélez y otros, en contra del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS -INVIAS-, MUNICIPIO DE SUPÍA CALDAS, Y DEPARTAMENTO DE CALDAS.

TERCERO: Con fundamento en el artículo 188 del CPACA, se condenará en costas a la parte demandada, las cuales serán liquidadas conforme al Código General del Proceso. Para el efecto, se tendrán en cuenta las Agencias en Derecho a cargo de la parte accionante y a favor de la parte demandada, las cuáles se fijan en la suma de **quince millones ochenta y nueve mil seiscientos diecinueve pesos (\$15.089.619)**.

CUARTO: Desde ya se autoriza la expedición de copias auténticas de la presente sentencia de conformidad con lo establecido en el art. 114 del CGP.

QUINTO: Una vez se encuentre ejecutoriada esta providencia, archívese el expediente, previa cancelación de las anotaciones en el aplicativo de Justicia Siglo XXI. De existir saldo en la cuenta de gastos, devuélvanse los dineros respectivos, luego de efectuar su liquidación por Secretaría

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



CARLOS MARIO ARANGO HOYOS
JUEZ

JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO DEL
CIRCUITO
MANIZALES – CALDAS

NOTIFICACIÓN POR ESTADO

El auto anterior se notifica en el Estado No. 99 de
diciembre 1 de 2020



PAULA ANDREA HURTADO DUQUE
Secretaría

Firmado Por:

CARLOS MARIO ARANGO HOYOS

JUEZ

JUEZ - JUZGADO 001 ADMINISTRATIVO DE LA CIUDAD DE MANIZALES-CALDAS

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica, conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación:

ed308a94a15a1cccad0b4de2554f37acf631f08cce647df7774e375d79450c5b

Documento generado en 30/11/2020 03:59:59 p.m.

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