



**TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA**  
**SECCIÓN TERCERA**  
**SUBSECCIÓN C**

**MAGISTRADO PONENTE: JOSÉ ÉLVER MUÑOZ BARRERA**

Bogotá, D.C., once (11) de marzo de dos mil veinte (2020)

<b>Referencia</b>	252693331001200800592-01
<b>Sentencia</b>	SC3-20032343
<b>Medio de Control</b>	REPARACIÓN DIRECTA
<b>Demandante</b>	FREDY QUINTERO GUARÍN
<b>Demandado</b>	LA NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, EL CONSORCIO SISOL y otro
<b>Tema</b>	Responsabilidad del Estado por señalización en la vía cuando se están ejecutando obras de mantenimiento. Falta de legitimación Ministerio de Transporte y Seguros Colpatría S.A. Responsabilidad solidaria con los integrantes del consorcio. Se acredita la concausa. No es procedente el reconocimiento de daño emergente. Presunción salario mínimo para liquidar el lucro cesante.

Procede la Sala a proferir sentencia de primera instancia dentro del presente proceso de reparación directa instaurado FREDY QUINTERO GUARÍN contra la LA NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, EL CONSORCIO SISOL (integrado por la Constructora Signum Ltda y Constructora Solanos Ltda ) y COLPATRIA S.A.

**I. ANTECEDENTES.**

**1. La demanda.**

El 9 de diciembre de 2008, la parte actora presentó demanda de reparación directa contra LA NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, EL CONSORCIO SISOL y COLPATRIA S.A., para que se declararan responsables y se condenaran a indemnizar los daños y perjuicios ocasionados con motivo de las graves lesiones que sufrió el accionante como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido por falta de señalización, solicitando expresamente lo siguiente:

“

1. Que se declare que LA NACION (sic), EL MINISTERIO DE TRANSPORTE (...) EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS "INVIAS"(...) contra la Compañía Contratista de obra Pública, CONSORCIO SISOL, conformado por LA CONSTRUCTORA SIGNUM LTDA, (...) y CONSTRUCTORA SOLANOS LTDA, (...) Y contra la COMPAÑÍA DE SEGUROS COLPATRIA S.A. (...), son responsable administrativa y extracontractualmente de los perjuicios causados al demandante FREDY QUINTERO GUARIN \_(sic), con motivo de las lesiones que sufriera como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido por la falta de señalización vial preventiva de las obras públicas en la carretera en construcción por tramos que de Honda Tolima conduce a Villeta Cundinamarca, en el Sector denominado " Pico de Gallo ", abscisa Km.12 +200, según certificación de la Policía de Carreteras, cuando mi poderdante se desplazaba de Puerto Bogotá con destino a Bogotá, conduciendo la

motocicleta de placas VSA-66 A, que se estaba desarrollando con relación al incumplimiento del objeto contractual del contrato de obra pública No.1761 del 27 de agosto de 2007, celebrado entre el CONSORCIO SISOL Y EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS "INVIAS".

2 - Que se declare que LA NACION (sic), EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, (...) EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS "INVIAS"(...), contra la Compañía Contratista de obra Pública, CONSORCIO SISOL, (...), conformado por LA CONSTRUCTORA SIGNUM LTDA, (...) y CONSTRUCTORA SOLANOS LTDA, (...) y contra la COMPAÑÍA DE SEGUROS COLPATRIA S.A. (...) son responsables de todos los daños causado, del orden materiales, económicos, morales subjetivos, de sus hijos BRANDON Y NICOL SARAY QUINTERO MEDINA, su compañera MAIRA MEDINA RUBIO, Y sus padres BEATRIZ GUARÍN Y LUIS MARIA QUINTERO, quienes dependen económicamente del lesionado, hoy demandante.

CONDENAS.

Como consecuencia de las anteriores declaraciones solicito a ese Despacho judicial de lo Contencioso administrativo.

**1. Condenar a** LA NACION (sic), EL MINISTERIO DE TRANSPORTE (...) EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS "INVIAS", contra la Compañía Contratista de obra Pública, CONSORCIO SISOL, conformado por LA CONSTRUCTORA SIGNUM LTDA,(...) y CONSTRUCTORA SOLANOS LTDA, (...) Y contra la COMPAÑÍA DE SEGUROS COLPATRIA (...)a indemnizar y pagar al demandante FREDY QUINTERO GUARIN, los daños y perjuicios materiales, económicos morales subjetivos antes mencionados, causados al demandante y su prole, ocasionados por la falla del servicio, negligencia y omisión de las instituciones y sociedades demandadas teniendo en cuenta las siguientes o similares pautas o factores

- I. PERJUICIOS MATERIALES Y ECONÓMICOS.- Por este concepto se condene a LA NACION (sic), EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, (...) EL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS "INVIAS"(...) , contra la Compañía Contratista de obra Pública, CONSORCIO SISOL, (...) conformado por LA CONSTRUCTORA SIGNUM LTDA, NIT. y CONSTRUCTORA SOLANOS LTDA, (...) y contra la COMPAÑÍA DE SEGUROS COLPATRIA S.A. (...), pagar a favor del demandante teniendo en cuenta el dictamen del instituto de Medicina Laboral que se aporta a la presente demanda relacionada con la víctima, y por las lesiones ocasionadas con el siniestro, las secuelas permanentes, las incapacidades, los gastos médicos, transporte, de donde se establece la cuantificación de estos perjuicios los cuales se estiman en una suma superior a CUATROCIENTOS MILLONES DE PESOS (\$400.000.000,00).
- II. PERJUICIOS MORALES SUBJETIVOS.(...) a pagar a los hijos, compañera y progenitores del demandante, los perjuicios morales subjetivos, teniendo en cuenta la relación familiar, dependencia económica, su vínculo y consanguinidad afectivo y moral subjetivo que existe entre el demandante y su prole, cometido por las instituciones y Consorcios, en ejercicio de sus funciones públicas, para tal fin se discriminará dicha condena en los siguientes:

- a. Fredy Quintero Guarín, la suma de 400 Salarios mínimos mensuales vigentes legales en el momento de hacerse efectivo su pago.
  - b. (...)
- III. Condénese a las demandadas a pagar los gastos del presente proceso.
- IV. Condénese a las demandadas a pagar las agencias en derecho, sumas que se liquidan de acuerdo a las tarifas de honorarios aplicables para estas actuaciones por los colegios de abogados y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 55 de la ley 446 de 1998.

Las sumas a que resulten condenadas las demandadas serán actualizadas de conformidad con lo previsto en el artículo 178 del C. C. A., y se reconocerán los precios al consumidor, desde la fecha de la ocurrencia de los hechos hasta cuando se dé cumplimiento de la sentencia, es decir, al pago efectivo de una suma por parte de las autoridades responsables.

Igual tratamiento se dará a las sumas acordadas en acuerdo conciliatorio, desde la ocurrencia de los hechos hasta el cumplimiento del mismo.

Las demandadas darán cumplimiento a la decisión en los términos de los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo.”

Como fundamento fáctico de las pretensiones se indicó que el señor FREDY QUINTERO GUARÍN el día 6 de abril de 2008, cuando se desplazaba para la ciudad de Bogotá en una motocicleta marca Yamaha RX Modelo 2000 de placas VSA 66<sup>a</sup>, yendo en el Kilómetro 12+200, de manera intempestiva su moto cayó en una caja rectangular de aproximadamente 2 metros de ancho por 6 metros de largo, con una profundidad de 20 centímetros, que no habían alcanzado a llenar de asfalto para realizar un reparcho y que había sido abierto en horas del día por trabajadores del Consorcio SILSOL, sociedad que ejecutaba las obras objeto de contrato de obra pública No. 1761 suscrito el 27 de agosto de 2007.

Indica que al caer la motocicleta de manera abrupta, intempestiva e imprevista, dado que no había ninguna clase de señalización preventiva o reflectiva o física, el accionante perdió el equilibrio cayendo abruptamente sobre la carretera, lo cual le ocasionó fractura de la pierna izquierda a la altura de la tibia, siendo recogido del sitio del accidente en la camioneta por el Arquitecto Ovidio Guzmán López, quien lo llevó a Urgencias al Hospital de San José de Guaduas, luego fue remitido al Hospital San Rafael de Facatativá entidad que le diagnosticó fractura de platilla tibiales con minuta grado 5 y lesión meriscal y ligamentos cruzados en miembro inferior izquierdo y otras lesiones y contusiones menores, donde fue sometido a cirugía.

Refiere que como consecuencia de estos hechos ha sido incapacitado, encontrándose inhabilitado para desempeñar sus labores de vendedor y mecánico, y ha tenido que sufragar costos de medicamentos que no ha suministrado el SOAT.

El Consorcio SISOL, ejercía funciones públicas, cometieron hechos totalmente arbitrarios, además de constituirse una falla en el servicio, también han atentado en forma delictiva al parecer culposa por su negligencia e impericia.

Insiste que los agentes del Estado, en ejercicio de sus funciones públicas, cometieron falla en el servicio al haber omitido la señalización preventiva, ya que de haberse realizado, se habría evitado este siniestro.

## **2. Actuación procesal.**

### **2.1. Trámite procesal.**

El 9 de diciembre de 2008, se radicó la presente demanda, correspondiéndole al juzgado único Administrativo del Circuito de Facatativá, quien Admitió la demanda el 10 de junio de 2009, ( fl. 57C1), no obstante, en el trámite de la demanda, con auto del 11 de julio de 2012, se declaró incompetente por el factor funcional de cuantía, y ordenó remitir el expediente al Tribunal Administrativo de Cundinamarca. ( fls .306 a 310 C1)

El 14 de diciembre de 2012, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, declaró la nulidad de todo lo actuado desde el auto del 10 de junio de 2009, y en consecuencia admitió la demanda y ordenó notificar a los demandados Nación- Misterio de Transporte, INVIAS y a las sociedades que conforman el Consorcio SISOL, y al representante Legal de la Compañía de Seguros Colpatria S.A con auto del 29 de enero de 2013. (fls. 318 a 322 C1)

Con auto del 12 de agosto de 2014, se admitió la reforma a la demanda presentada el 11 de julio de 2014 ( fl. 532 C1)

Posteriormente, el 11 de agosto de 2015, el Despacho admitió el llamamiento en garantía formulado por el Instituto Nacional de Vías a la sociedad Colpatria Seguros S.A ( fls. 572 a 574 C2) decisión que fue confirmada con providencia del 23 de agosto de 2016 ( fls. 583 a 584C2)

Con auto del 25 de abril de 2017, se decretaron las pruebas pedidas por las partes ( fl. 599 a 601C2), para finalmente el 12 de febrero de 2019, correr traslado a las partes para que alegaran de conclusión ( fls. 811C2)

### **2.2. Contestaciones de la demanda.**

- **Seguros Colpatria S.A ( fls. 323 a 331 C1)**

El 13 de febrero de 2013 **contestó la demanda en tiempo.** Se opuso a la totalidad de pretensiones. Y propuso como excepciones de mérito:

i) Inexistencia de los presupuestos sustanciales para que se estructure la responsabilidad alegada. Para ello indica que no se muestran los tres elementos de responsabilidad, para que prosperen las pretensiones, pues aun cuando en este asunto puede predicarse la existencia de un daño, lo cierto es que él no es imputable al demandado Consorcio SISOL.

ii) Culpa exclusiva de la víctima. Esto debido a la falta de previsión, diligencia, pericia o cuidado, o inobservancia de la señalización del demandado.

iii) Imposibilidad jurídica para reclamar doble indemnización por lo eventuales perjuicios sufridos por el demandante en el accidente de tránsito objeto de litigio. Para ello señala

que la indemnización aquí reclamada está cubierta en primera instancia por el Seguro Obligatorio de daños corporales causados a personas en accidentes de tránsito, y por el sistema general de pensiones, o en su defecto por el empleador, por lo tanto, solo se puede exigir por esta vía la diferencia entre el monto real del perjuicio efectivamente causado y demostrado en el proceso y el monto de la indemnización que por ley le corresponda.

iv) Límites de responsabilidad del asegurado: valor asegurado, deducible. La responsabilidad de esta demandada esta limitada a la suma asegurada y estipulada en la póliza expedida al Consorcio SISOL.

v) Obligación condicional del asegurador. Que si en daño reclamado no puede ser imputado al Consorcio SISOL, no existe ninguna obligación a cargo de esta representada pues el riesgo no se realizó.

vi) exclusión establecidas en la Póliza de Responsabilidad civil extracontractual – incumplimiento de obligación o garantías a cargo del tomador- asegurado. Sostiene que si se configuran los supuestos de alguna de las exclusiones estipuladas, esta demandada no será responsable aun cuando su asegurado resulte responsable.

vii) deducible. Se pactó en la Póliza a título de deducible la suma del 10% toda, y cada pérdida mínimo 10 SMLMV.

- **Instituto Nacional de Vías ( fls. 358 362 C1 )**

El 31 de mayo de 2013, **contestó la demanda en tiempo**. Se opuso a la totalidad de pretensiones. Para ello propuso como excepción la culpa exclusiva de la víctima pues el conductor de la motocicleta desconoció y violó normas de obligatorio cumplimiento, además no obra croquis del accidente de tránsito, razón por la cual no se le asiste responsabilidad a esta entidad demandada.

- **Ministerio de Transporte ( fls. 507 a 530 C2)**

El 11 de julio de 2014, **contestó la demanda en tiempo**. Se opuso a la totalidad de pretensiones. Presentó las siguientes excepciones:

i) Se presenta la falta de legitimación en la causa por activa. Esto como quiera que esta entidad no es la encargada de la construcción, conservación y mantenimiento de las vías nacionales, no es la encargada de la señalización de vías, ni mucho menos de contratar o de instalar la señalización de las vías donde ocurrió el accidente de tránsito.

ii) Rompimiento del Nexo Causalidad, por cuanto la misma ley le ha asignado las funciones de señalización de vías y obras a cada ente dependiendo del orden que tenga la mencionada vía, sin que esto se pueda concluir que el Ministerio como órgano rector de las Políticas en materia de transporte y su infraestructura tenga como función señalar las vías.

iii) Inexistencia de la posible obligación y por ende de la responsabilidad por parte del Ministerio de Transporte. Insiste que su competencia, funciones y actividad, nada tiene que ver con los hechos narrados en la demanda.

iv) Culpa exclusiva de la víctima. Indica que el accionante falto al deber objetivo de cuidado, por su imprudencia, falta de previsión y exceso de velocidad, lo cual fue lo que ocasionó el accidente.

- **Constructora Signum S.A.S ( fls. 467 a 488 C2)**

Contestó la demanda en tiempo el 18 de junio de 2014, proponiendo como excepciones las siguientes:

- i) Actividad Peligrosa. Sostiene que el conducir vehículos o motos es una actividad peligrosa, por lo que bajo este régimen de responsabilidad de actividades peligrosas, se consagra una presunción de culpa en cabeza del "guardián" de la actividad peligrosa, por lo que para el caso en concreto, el accionante es el responsable del accidente, por no atender la gravedad de la actividad que estaba despegando, la que provocó el accidente.
- ii) Culpa exclusiva de la víctima. Manifiesta que el accionante conducía la motocicleta en horas de la noche, además conocía que la vía se encontraba en mantenimiento, lo cual conllevaba a que ejerciera la actividad con total precaución, diligencia, cuidado y con la velocidad máxima permitida conforme al artículo 74 de la Ley 769 de 2002, y por supuesto atender las señales establecidas. Agrega que la ejecución del contrato de obra No. 1716 de 2007, por parte del Consorcio DIDOL, este se cumplió con las especificaciones técnicas, así como las disposiciones específicas del reglamento de la señalización durante la construcción de las obras, resolución No. 3555 de 2005, prueba de ellos son los informe de la interventoría.

- **Contestación del llamado en garantía AXA Colpatria Seguros S.A. ( fls. 586 a 591 C2)** propone como excepción principal la de prescripción, y como segunda principal aplicación de las exclusiones pactas en la póliza y aplicación de las condiciones pactada en la póliza.

- **Constructora Solanos LTDA** Pese a ser notificada en debida forma ( fls. 397 y 541 C1.) no contestó la demanda.

### **2.3. Alegatos de conclusión.**

El 25 de febrero de 2019, **el apoderado de la parte actora**, presentó alegatos de conclusión, indicando que i) conforme a la declaración del Ingeniero Ovidio Guzmán López, existe certeza del lugar donde ocurrió el accidente, ya que este como conocedor del plan de ordenamiento territorial dijo que el accidente ocurrió entre el KM. 12 y 15, esto por que montaba en bicicleta por esa zona y además tenía el cargo para la época de los hechos de Secretario de Planeación del Municipio de Guaduas. Concluye que se encuentra probadas las circunstancias de modo, tiempo y lugar de los hechos, como la omisión por parte del contratista en la señalización y clase de señalización entre el tramo del kilómetro 12 a 15 sitio punta de gallo, sobre la vía que conduce de guaduas a Puerto Bogotá Cundinamarca, por lo tanto solicita se condene a las demandadas. ( fls. 812 a 822 C2)

Por su parte, el **Ministerio de Transporte**, presentó alegatos de conclusión el 26 de febrero de 2019, quien reitera la contestación de la demanda, y resalta que no se probó dentro del proceso el lugar exacto del a ocurrencia de los hechos, puesto que las pruebas aportadas al proceso, existe contradicción e incertidumbre donde ocurrió el accidente. (fls. 823 a 848 C2)

El 27 de febrero de 2019, el apoderado de **Constructora Signum S.A.S**, alegó de conclusión, reiterando los argumentos de la contestación de la demanda. ( fls. 849 a 853 C2)

Finalmente, el 28 de Febrero de 2019, **Axa Colpatría Seguros S.A**, en su condición de demandado y llamado en garantía, presentó alegatos de conclusión, solicitando, se desestime el llamamiento en garantía por la falta de legitimación en la causa, subsidiariamente se declare que prescribió la acción contra mí mandante por virtud del llamamiento en garantía, desestimar las pretensiones de la demanda, en razón a que dentro del proceso no se demostró la responsabilidad del asegurado en la póliza bajo la cual se vinculó al proceso, y subsidiariamente declarar que esta aseguradora sólo está llamada a responder por los perjuicios materiales de demandante y no los morales. (fls. 845 a 862 C2)

## II. PROBLEMAS Y TESIS JURÍDICA

Teniendo en cuenta el debate planteado en la demanda y contestación de la demanda, la Sala deberá resolver los siguientes problemas jurídicos en el siguiente orden:

¿Es responsable el Instituto Nacional de Vías y/o las Constructoras Signum Ltda y Solanos Ltda, por los daños y perjuicios ocasionados al accionante, por la supuesta omisión en la señalización de la vía Hondas- Guadua Villeta cuando esta se encontraba en mantenimiento, lo cual ocasionó el accidente del 6 de abril de 2008?

¿Es procedente la condena solidaria?

¿ Es procedente el reconocimiento de los perjuicios solicitados en la demanda ?

### Tesis de la Sala.

Es responsable el **Instituto Nacional de Vías**, por los daños ocasionados al demandante en atención a que se demostró dentro del proceso que la falta de señales preventivas y de información respecto al frente de obra de la vía Hondas- Guadua Villeta donde ocurrió el accidente, constituyeron la causa directa del accidente que presentó el demandante el 6 de abril de 2008, cuando se cayó de la moto y se lesionó su rodilla, no obstante, no se puede pasar por alto que el señor Fredy Quintero Guarín, conducía a una velocidad de 45 KM/h cuando el artículo 74 de la Ley 769 de 2002, establece que en el caso de que se reduzcan las condiciones de visibilidad los conductores deben reducir su velocidad a 30 Km/h, por lo tanto, es claro que esta situación contribuyó de manera eficiente a la causación del daño, razón por la cual, con base en lo dispuesto en el art. 2357 del C.C., los perjuicios se reconocerán en un 70%.

También resulta responsable los **integrantes del Consorcio SISOL (Constructoras Signum Ltda y Solanos Ltda)** ya que éstos, conforme al contrato No. 1761 de 2007, eran los encargados de las señalizaciones conforme a las reglas de tránsito vigentes para la época del accidente, en la obra de mejoramiento y mantenimiento de carreteras de la vía Honda-Guaduas- Villeta que se adelantaba el día en que sucedió el accidente, obligación que fue incumplida y generó el daño que hoy se pretende sea reparado.

**Es procedente la condena solidaria**, teniendo en cuenta que i) la administración es propietaria de la obra, ii) el accidente se presentó en ejecución de la obra, y iii) para

garantizar la protección de los derechos de las víctimas, la solvencia del deudor y hacer efectivo el derecho a la reparación integral. No obstante, es de advertir que la responsabilidad de los integrantes del Consorcio SISOL (integrado por Constructora SIGNUM Ltda Constructora Solanos Ltda) corresponde al 100%. En tal virtud, el Instituto Nacional de Vías, podrá repetir contra estos demandados, por el 100% de aquello que pague con ocasión de la presente condena.

Es procedente el reconocimiento de **los perjuicios morales** a favor del señor Fredy Quintero Guarín, razón por la cual se reconocerán 28 SMLMV; a pesar que la gravedad de la lesión daba un máximo a reconocer de 40 SMLMV, no se reconocerá este último valor como quiera que se presentó una concuasa.

No es procedente reconocer el daño emergente como quiera que no obran pruebas que soporten los gastos señalados en las facturas, además éstas no cumplen con los requisitos establecidos en el artículo 617 del Estatuto Tributario.

Es procedente el reconocimiento de **lucro cesante**, teniendo en cuenta la presunción de que ganaba el salario mínimo legal mensual vigente.

### **III. CONSIDERACIONES**

#### **1.- Competencia.**

Esta Subsección es competente desde el punto de vista funcional para conocer del presente proceso, por la instancia, la naturaleza del asunto y la cuantía, al tenor de los artículos 82 y No. 6 artículo 132 del Código Contencioso Administrativo.

#### **2.- Caducidad de la acción.**

Al respecto es de anotar que el término de caducidad de la acción de reparación directa se contabiliza a partir del día siguiente al del acaecimiento del hecho, omisión u operación administrativa o de ocurrida la ocupación temporal o permanente del inmueble de propiedad ajena por causa de trabajo público o por cualquier otra causa, de acuerdo a lo establecido en el No. 8 del artículo 136 del CCA.

Así las cosas, la caducidad de la acción de reparación directa en el presente asunto se contabiliza desde el día siguiente a que el demandante presentó el accidente de tránsito, (6 de abril de 2008) es decir que entre el 7 de abril de 2008 al 7 de abril de 2010, se debía interponer la demanda. La demanda se interpuso el 9 de diciembre de 2008 ( fl. 57 vlt), por lo tanto, se entiende presentada en tiempo.

#### **3.- Legitimación en la causa.**

##### **3.1 Por activa.**

En el presente caso se encuentra que se persigue la declaratoria de responsabilidad de las demandadas por el accidente que sufrió el señor Fredy Quintero Guarín, el día 6 de abril de 2008, por la presunta falta de señalización en la vía **Honda- Guaduas**, razón por la cual es clara la legitimación de este demandante en la causa por activa.



### **3.2 Pasiva.**

Se tiene como demandados a LA NACIÓN- MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, EL CONSORCIO SISOL (integrado por la Constructora Signum Ltda y Constructora Solanos Ltda ) y COLPATRIA S.A.

Frente a la legitimación en la causa por pasiva de la Nación- Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, es pertinente traer a colación el pronunciamiento del Consejo de Estado<sup>1</sup>, donde hace referencia a la expedición del Decreto 2171 de 1992, a partir del cual, establece que la entidad pública responsable del mantenimiento y conservación de las carreteras nacionales es el Instituto Nacional de Vías y no el Ministerio de Transporte, y de esta forma concluye:

“ (...) En ese orden de ideas, en cumplimiento de este Decreto al Instituto Nacional de Vías le corresponde **la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación atención de emergencias y demás obras que requiriera la infraestructura vial de su competencia (art. 53)**

Sin duda, dicho establecimiento público tiene a su cargo la ejecución de las políticas nacionales en materia de infraestructura vial, **por lo tanto, ésta sería la entidad que eventualmente pudiera resultar comprometida de acreditarse los factores de imputación en materia de responsabilidad; a diferencia del Ministerio del Transporte, quien solamente fija las políticas en materia de transporte nacional e internacional.**

De otro lado, el patrimonio y el rubro presupuestal afectado en cualquier evento sería el correspondiente al Instituto Nacional de Vías, por ser la entidad competente en esta materia, la cual no tiene una dependencia jerárquica respecto del Ministerio del Transporte (Decreto 2171 de 1992 art. 63).”

Esta línea ha sido reiterada por el Consejo de Estado<sup>2</sup>, donde señala que conforme a lo dispuesto en el Decreto 2171 de 1992, las específicas funciones en materia de construcción y mantenimiento vial fueron asignadas a INVIAS, razón por la cual el Ministerio de Transporte es una autoridad en materia de transporte que no tiene injerencia en estos asuntos de administración vial ni de mantenimiento o conservación de vías.

Así las cosas, teniendo en cuenta que el sub lite gira en torno a la omisión en la señalización de una vía Nacional, el legitimado en la causa como entidad pública es el Instituto Nacional de Vías, y no el Ministerio de Transporte, razón por la cual se declarará frente a este último su falta de legitimación en la causa por pasiva.

Respecto a la legitimación en la causa del CONSORCIO SISOL (integrado por la Constructora Signum Ltda y Constructora Solanos Ltda), esta se encuentra probada con el contrato de No. 1761 de 2007, el cual fue suscrito por esta sociedad con INVIAS, teniendo como objeto

<sup>1</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 14 de abril de 2005, exp. 15630, M.P. Ramiro Saavedra Becerra.

<sup>2</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN B, Consejero Ponente: RAMIRO PAZOS GUERRERO, Bogotá, D. C., dos (2) de agosto de dos mil dieciocho (2018), Radicación número: 19001-23-31-000-2005-01909-01(45801)

mejoramiento y mantenimiento de las carreteras de la zona centro oriente del país, grupo 6; modulo No. 2 Honda – Villeta Sector PR0+000 RUTA 50 TRAMO 5008, vía donde presuntamente ocurrió el accidente debido a la falta de señalización de las obras que se adelantaban en ese tramo.

Finalmente, también se declarará la falta de legitimación en la causa por pasiva de COLPATRIA S.A, pues revisada la demanda no se presenta ninguna imputación fáctica o jurídica contra esta sociedad, y tampoco se observa una participación material en los hechos.

### **3.3 Llamado en garantía.**

INVIAS llamó en garantía a la Sociedad Seguros Colpatria S.A, por lo que para formular el mismo allegó copia de la Póliza de seguros de responsabilidad civil extracontractual No. 800110867, por lo que al cumplir con los requisitos formales de la figura del llamamiento en garantía, con auto del 11 de agosto de 2015, se admitió el mismo. (fls. 572 a 574 Cp2)

Se advierte que este llamamiento se estudiará de fondo en caso de demostrarse la responsabilidad del llamante en garantía Instituto Nacional de Vías.

### **4. Excepción propuestas por las demandadas.**

Por tener que ver las excepciones propuestas con el fondo del asunto, las mismas se resolverán posteriormente en el caso en concreto.

## **5. Argumentación Jurídica.**

### **5.1 Los elementos de la responsabilidad del Estado en el marco de la falla del servicio.**

Conforme lo dispuesto en el artículo 90 constitucional, el Estado es responsable patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables. En ese sentido, el Consejo de Estado ha sostenido, en múltiples pronunciamientos, que la declaración de responsabilidad patrimonial y administrativa será posible siempre que se acredite la concurrencia de los elementos constitutivos de la misma, así: i) el daño antijurídico, patrimonial o moral, que el demandante no tenía por qué soportar, ii) la acción o la omisión constitutiva de una falla del servicio de la Administración y iii) la relación o nexo de causalidad entre los dos elementos anteriores<sup>3</sup>.

Al respecto, dijo el Consejo de Estado:

*"la responsabilidad del Estado resulta comprometida siempre que logre establecerse en el proceso: i) la existencia de una obligación legal o reglamentaria a cargo de la entidad demandada de realizar la acción con la que se habrían evitado los perjuicios, ii) la omisión de poner en funcionamiento los recursos de que se dispone para el adecuado cumplimiento del deber legal,*

<sup>3</sup> Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección A. Consejero Ponente: Carlos Alberto Zambrano Barrera. Sentencia del 12 de mayo de 2016. Radicación número: 68001-23-31-000-2005-02581-01 (40544) / Consejero ponente: HERNAN ANDRADE RINCON (E). Sentencia de 9 de septiembre de 2015. Radicación número: 73001-23-31-000-2001-03279-02(34468)

*atendidas las circunstancias particulares del caso, iii) la existencia de un daño antijurídico y iv) la relación de causalidad entre la omisión y el daño.”<sup>4</sup>*

Tal y como lo ha establecido el Máximo Tribunal Administrativo y la doctrina. “En ocasiones a pesar de existir daño no procede declarar la responsabilidad. Esto por cuanto el daño es requisito indispensable pero no suficiente para que se declare la responsabilidad. En efecto, en algunos eventos no se declara la responsabilidad, a pesar de haber existido daño. Es lo que ocurre en dos hipótesis: el daño existe pero no se puede atribuir al demandado, como cuando aparece demostrada una de las causales exonerativas; o el daño existe y es imputable, pero el imputado no tiene el deber de repararlo, porque no es un daño antijurídico y debe ser soportado por quien lo sufre.”<sup>5</sup>

Asimismo, el Consejo de Estado en sentencia del pasado 1 de agosto de 2016<sup>6</sup>, reitero la posición antes adoptada por tal Órgano, así:

*El daño antijurídico, a efectos de que sea indemnizable, requiere estar cabalmente estructurado; por tal motivo, se torna imprescindible acreditar los siguientes aspectos relacionados con la lesión o detrimento cuya reparación se reclama: i) que el daño es antijurídico, esto es, que la persona no tiene el deber jurídico de soportarlo, ii) que se lesiona un derecho, bien o interés protegido por el ordenamiento legal y iii) que el daño es cierto, es decir, que se puede apreciar material y jurídicamente y, por ende, no se limita a una mera conjetura. El daño antijurídico es el primer elemento de la responsabilidad y, una vez verificada su existencia, se debe determinar si es imputable o no a la entidad demandada, como quiera que aquél es requisito indispensable de la obligación de reparar; así, la ocurrencia del daño y su antijuridicidad son presupuestos indispensables que generan el deber de reparar y, por tanto, corresponde al juez constatar su existencia, valorar si es o no antijurídico y, una vez estructurado, analizar la posibilidad de imputación o no a la entidad demandada.*

### **5.1.1.- Daño.**

El daño consiste en el menoscabo del interés jurídico tutelado y la antijuridicidad en que él no debe ser soportado por el administrado, ya sea porque es contrario a la Carta Política o a una norma legal, o, porque es “irrazonable,” sin depender “de la licitud o ilicitud de la conducta desplegada por la Administración.”

El daño, para efectos de que sea indemnizable, exige que se acrediten los siguientes requisitos relacionados con la lesión o detrimento cuya reparación se reclama: i) debe ser antijurídico, esto es, que la persona no tenga el deber jurídico de soportarlo, ii) debe lesionar un derecho, bien o interés protegido por el ordenamiento legal y iii) debe ser personal y cierto, es decir, que se pueda apreciar material y jurídicamente y, por ende, no puede limitarse a una mera conjetura ; al respecto, la Sala ha considerado que:

<sup>4</sup> CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN A Consejero Ponente: CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA Bogotá, D.C. diez (10) de febrero de dos mil dieciséis (2016) Radicación número: 76001-23-31-000-2005-02897-01 (38092)

<sup>5</sup> HENAO, Juan Carlos. El Daño: Análisis comparativo de la responsabilidad extracontractual del Estado en Derecho Colombiano y Francés. Universidad Externado de Colombia. Bogotá 2007. Pág. 38.

<sup>6</sup> Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección A. Consejero ponente: Carlos Alberto Zambrano Barrera. Bogotá D.C., 1º de agosto de 2016. Radicación número: 66001-23-31-000-2009-00171-01 (40943)

*"De allí que, sólo habrá daño antijurídico cuando se verifique una modificación o alteración negativa fáctica o material respecto de un derecho, bien o interés legítimo que es personal y cierto frente a la persona que lo reclama, y que desde el punto de vista formal es antijurídico, es decir no está en la obligación de soportar porque la normativa no le impone esa carga".*

### **5.1.2.- Acción u omisión de la entidad demandada.**

La falla del servicio, como título para imputar responsabilidad al Estado, se configura por alguno de los siguientes supuestos: (i) retardo, (ii) irregularidad, (iii) ineficiencia, u (iv) omisión o ausencia del mismo.

En relación con lo anterior, el Consejo ha señalado que:

*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<sup>7</sup>.*

Así las cosas, en el marco del título de imputación de responsabilidad de falla del servicio, adicional al daño antijurídico se requiere que la entidad demandada haya actuado de manera tardía, irregular, ineficiente o que no haya actuado.

### **5.1.3.- Nexo de causalidad.**

Finalmente, existe un tercer elemento sin el cual no se puede configurar la responsabilidad del Estado, como lo es el nexo de causalidad entre el daño antijurídico y la acción u omisión de la administración. Se debe determinar si es imputable o no a la entidad demandada, como quiera que aquél es requisito indispensable de la obligación de reparar; por tanto, corresponde al juez, en principio, constatar el daño como entidad, como violación a un interés legítimo, valorar si es o no antijurídico y, una vez estructurado éste, analizar la posibilidad de imputarlo o no a la entidad demandada, de manera que si el daño no está acreditado se torna inoficioso el estudio de la responsabilidad, por más que se encuentre configurada una falla en la prestación del servicio.

El nexo causal, entonces, debe ser definido como la relación necesaria y eficiente entre el daño antijurídico cierto y la acción u omisión de la administración. En el ámbito de la responsabilidad estatal la importancia de la imputación implica que la responsabilidad por daños antijurídicos se atribuye a la autoridad pública porque entre la acción u omisión y el daño existe una relación que, no necesariamente debe ser de naturaleza fáctica o científica, como causa a efecto, sino de naturaleza normativa. Por eso la diferencia entre *imputatio facti* y *imputatio juris*<sup>8</sup> ha sido estudiada por la doctrina y aceptada por el jurisprudencia como fundamento de la obligación de reparar el daño antijurídico, ya que es sólo en ese

<sup>7</sup> Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección A. Consejero ponente: Mauricio Fajardo Gómez. Sentencia de 7 de abril de 2011, Radicación número: 52001-23-31-000-1999-00518-01(20750)

<sup>8</sup> Reyes Alvarado, Yesid. Imputación objetiva. (1996), Bogotá, Temis, p., 114

momento cuando el juez debe decidir el título de imputación que le permitiría otorgar la justicia debida.

“La jurisprudencia ha sido pacífica al establecer que el nexo de causalidad debe ser probado en todos los casos por el actor, independientemente de si el régimen de responsabilidad aplicable está fundamentado en la culpa, en la falla, o en alguno de los regímenes de responsabilidad objetiva.<sup>9</sup>”

## 5.2.- Señalización vial.

El Código Nacional de Tránsito, ley 769 de 2002, vigente para la época del accidente, reguló las condiciones para realizar trabajos en las vías públicas, así: “ARTÍCULO 101. NORMAS PARA REALIZAR TRABAJOS EN VÍA PÚBLICA. Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente **y señalará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas** ” (negrilla fuera de texto).

Conforme a esta ley corresponde al Ministerio de Transporte, (artículo 5º) reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial. La misma norma le fija al Ministerio de Transporte la responsabilidad de determinar los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción (párrafo del artículo 101), las señales, barreras, luces y demarcación en los pasos a nivel de las vías férreas (artículo 113) y la reglamentación del diseño y la definición de las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características (artículo 115).

Así, atendiendo a las anteriores disposiciones normativas, se ha expedido el Manual de Señalización Vial, el cual ha sido adoptado por diferentes resoluciones ( n.º 10000, del 19 de octubre de 1977, n.º 8408 del 2 de octubre de 1985 y n.º 5246, del 2 de julio de 1985<sup>10</sup>) que para el caso en concreto, teniendo en cuenta la normatividad aplicable para cuando sucedieron los hechos (6 de abril de 2008) correspondía la aplicación al “Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”, adoptado a través de la resolución No. 1050 de 2004, el cual disponía en su capítulo 4 señalización de calles y carreteras afectadas por las obra, los siguiente:

“4.2.1 Señales preventivas Tienen por objeto advertir a los usuarios de la vía sobre los peligros potenciales existentes en la zona, cuando existe una obra **que afecta el tránsito y puede presentarse un cierre parcial o total de la vía. Las señales preventivas deberán ubicarse con suficiente anticipación al lugar de inicio de la obra.** Estas señale se identificaran por el código SPO-Número.

Las señales preventivas tienen forma de rombo y sus colores serán naranja para el fondo y negro para símbolos, textos, flechas y orla. En vías urbanas tendrán como mínimo un

<sup>9</sup> PATIÑO, Hector. La causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual. Universidad Externado de Colombia. Revista de derecho privado No. 20, Enero – Junio de 2011. <http://revistas.ueexternado.edu.co/index.php/derpri/article/viewFile/2898/2539> Consultado el 11 de octubre de 2016.

<sup>10</sup> <sup>10</sup> Modificada por las Resoluciones n.º 1212 del 29 de febrero de 1988, 11886 del 10 de octubre de 1989, 8171 del 9 de septiembre de 1987 y Resolución 3968 del 30 de septiembre de 1992 del Ministerio de Transporte.

tamaño de 75 ó 90 por 75 ó 90 cm; para carreteras y vías urbanas de alta velocidad su tamaño será como mínimo de 90 por 90 cm ó 120 por 120 cm. Se colocarán a el (los)lado(s) (derecho y/o izquierdo) de la vía que se afecte por la obra.

Cuando se requieran señales preventivas con texto, su forma será rectangular. Las letras del mensaje serán de una altura mínima de 15 cm, utilizando el alfabeto de la serie D. Además de la señales preventivas contenidas en el capítulo 2, se podrán utilizar las siguientes, para la señalización de obras que afecten las vías: SPO-01. TRABAJOS EN LA VÍA. (...)

4.2.3 Señales informativas. Se utilizarán señales informativas en la ejecución de obras, para indicar con anterioridad el trabajo que se realiza, distancia y otros aspectos que resulte importante destacar. Se identifican con el código SIO Número Las señales de información deberán ser uniformes y tendrán fondo naranja reflectivo, mensaje y orla de color negro. Para el texto se utilizará el alfabeto tipo D, con una altura mínima de letra de 20 cm.

Las señales informativas en la ejecución de obras que afectan el tránsito por las vías son: SIO-01. APROXIMACIÓN A OBRA EN LA VÍA.(...)

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

### **5.3 Responsabilidad solidaria del Estado en actuaciones del contratista cuando se trata de obras públicas.**

Cuando se trata de la ejecución de obras públicas, la jurisprudencia ha sostenido que en aquellos casos cuando la administración contrata a un tercero para la ejecución de una obra pública, y en desarrollo de ésta se causa daños a particulares o a sus dependientes, comprometen la responsabilidad de la Administración Pública, ya que " i) es tanto como si la misma Administración la ejecutara directamente, ii) la Administración es siempre la dueña o titular de la obra pública, iii) la realización de las obras siempre obedece a razones de servicio y de interés general, iv) No son oponibles a terceros los pactos de indemnidad que celebre con el contratista, esto es, exonerarse de responsabilidad extracontractual frente a esos terceros, en tanto la Administración debe responder si el servicio no funcionó, funcionó mal.<sup>11/12</sup>

Ahora, en reciente sentencia del Consejo de Estado<sup>13</sup>, sobre este tema, reiteró este postulado, no obstante, al verificar que la responsabilidad recaía en un 100% a la Unión temporal, resolvió:

" El Decreto 01 de 1984 no estableció norma especial respecto de la forma en que están llamados a responder los particulares y la administración en aquellos

<sup>11</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, Auto del 25 de junio de 1997, exp.10.504, actor: Capolicán Rojas Hernández.

<sup>12</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCION TERCERA, Consejera ponente: RUTH STELLA CORREA PALACIO, Bogotá, D.C., veinte (20) de septiembre de dos mil siete (2007), Radicación número: 08001-23-31-000-1991-06256-01(21322).

<sup>13</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN B, Consejero Ponente: RAMIRO PAZOS GUERRERO, Bogotá, D. C., dos (2) de agosto de dos mil dieciocho (2018), Radicación número: 19001-23-31-000-2005-01909-01(45801)

eventos en los que concurran en la causación de un daño antijurídico, tal como sí lo hizo la Ley 1437 de 2011, el artículo 90 Superior prevé la obligación del Estado de responder por los daños antijurídicos que le sean imputables, son independencia de si hubo o no coparticipación de un privado. **Así las cosas, si la administración como propietaria de la obra tiene responsabilidad en el asunto, ha de acudir en forma solidaria a la satisfacción de la condena, aunque por virtud de ella pueda repetir contra el particular, en todo o en parte, el valor pagado.**

Como se anticipó, el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo sí se ocupó del tema al disponer que “en todos los casos en los que en la causación del daño estén involucrados particulares y entidades públicas, en la sentencia se determinará la proporción por la cual debe responder cada una de ellas, teniendo en cuenta la influencia causal del hecho o la omisión en la ocurrencia del daño”.

Aunque este último ordenamiento procesal no es aplicable a la presente controversia, el análisis de una demanda de inconstitucionalidad promovida en contra del precitado artículo 140 determinó algunas consideraciones de la Corte Constitucional en relación con la forma en que han de imponerse dichas condenas. Si bien la decisión de la Corte fue inhibitoria, al considerar que los cargos de la demanda de constitucionalidad partían de una interpretación del accionante y no del tenor mismo de la norma demandada, reflexionó así:

Como se ha indicado, la interpretación histórica y literal del mencionado inciso permite a la Sala señalar que éste no fija un cláusula de exclusión de la responsabilidad solidaria que podría surgir entre el Estado y en particular concausantes de un daño, ni indica la forma cómo la obligación de reparar se hace exigible frente a la víctima. De su contenido se desprende el deber que tiene el juez de realizar en su sentencia el juicio de proporción teniendo en cuenta la influencia causal en el hecho o la omisión en la ocurrencia del daño, es decir, analizando los elementos fácticos, probatorios y jurídicos necesarios para definir la responsabilidad extracontractual y la consecuente obligación de reparar, sin que ello implique, como lo afirman los actores, definir una obligación conjunta de resarcimiento del daño en detrimento de los intereses y la efectiva reparación integral al perjudicado.

Entonces, para la Sala resulta adecuado reiterar que el juicio de proporción que fija la norma demandada no implica la exclusión ni la derogatoria tácita o parcial de la posibilidad de dar aplicación a la solidaridad según defina el juez contencioso administrativo siguiendo las reglas trazadas en el derecho viviente, sino que regula la división de la condena entre los codeudores llamados a reparar de acuerdo al título de imputación y a la naturaleza de la responsabilidad que determine el operador judicial, con la consecuente exigibilidad de la obligación de pagar la indemnización a la víctima.

Bajo dicha perspectiva y en una interpretación del ordenamiento jurídico que garantice la protección de los derechos de las víctimas, esta Sala considera que aun cuando el particular deba concurrir al pago de la condena en forma total y, más aún, cuando solo lo hará en forma parcial, el Estado debe ser obligado en forma solidaria a la satisfacción de las condenas impuestas, con el fin de garantizar la solvencia del deudor y hacer efectivo el derecho a la reparación integral. Ello sin perjuicio de las acciones que tendrá para recobrar la parte que corresponda al particular." (Subrayado de texto fuera texto).

#### IV. CASO CONCRETO.

##### 1.- Medios de prueba relevantes.

Los siguientes son los elementos probatorios que se recaudaron en el presente proceso, cuya valoración resulta relevante para resolver los problemas jurídicos antes mencionados.

- 1.1. Historia clínica del ESE Hospital San Rafael de Facatativá, del señor Fredy Quintero de fecha 7 de abril de 2008, atendida por Ortopedia, de donde se describe en la Epicrisis, " paciente remitido de Guaduas por presentar cuadro clínico de 12 horas de evolución recibiendo trauma en miembro inferior izquierdo cuando se trasladaba en calidad de conductor de motocicleta con posterior edema, equimosis y deformidad de la extremidad que limitaba la marcha motivo por el cual se remite a esta institución (...)" IDX " 1. Fractura de platillos tibiales (...) 2. Lesión meniscal y ligamentos cruzados Plan: se hospitaliza (...) se solicitan prequirúrgicos (...) se autorizó procedimiento y se programó para mañana" el 8 de abril de 2008, es llevado a cirugía y el 12 de abril de 2008, fue dado de alta. En esta historia clínica se incluyen formato de referencia y contrareferencia del Hospital San José de Guaduas, respecto al accionante describiendo como fecha de ingreso el 06 de abril de 2008, siendo remitido para manejo de valoración por ortopedia. ( fls. 3 a 4 y 625 a 670 C1)
- 1.2. Certificado de atención médica para víctimas de accidentes de tránsito expedido por la institución prestadora de servicios de salud – Hospital San José de Guaduas, donde se refiere el doctor Médico General Javier Pereira que atendió en el servicio de Urgencias al señor Fredy Quintero Guarín, quien fue víctima de accidente de tránsito ocurrido el 6 de abril de 2008 a las 7:40:00 e ingresó al servicio de urgencias de esa institución el 06 de abril de 2008, a las 20:33:09, estado de consciencia Alerta, estado de embriaguez negativo, suscrito por el médico Orlando Javier Pereira Navarro( fl.5 C1)
- 1.3. Formulario único de reclamos de las entidades hospitalarias por el seguro obligatorio de accidentes de tránsito de fecha 6 de abril de 2008, donde en identificación del accidente se indica " (ilegible) del accidente KILOMETRO 10 Y 13 DEBAJO DEL ALTO DE LA NOMA VIA GUADUAS- HONDA" " información accidente: VENIA(sic) DE PUERTO BOGOTA Y NO VI UN HUECO Y ME CAI (SIC) EN UNA CUNETAS" " INFORMACIÓN DEL VEHÍCULO", Tipo motocicleta, Asegurador Liberty Seguro S.A, estando asegurado, conductor Fredy Quintero Guarín; Sobre los datos de la atención se indica que ingresó con contusión de la rodilla y egreso con este mismo diagnóstico; formulario suscrito por el médico Orlando Javier Pereira Navarro ( fl. 6C1)
- 1.4. Certificado de atención médica para víctimas de accidentes de tránsito, expedido por las instituciones prestadoras de servicios de salud - Hospital San Rafael de



Facatativá, donde se refiere al estado del señor Fredy Quintero Guarín respecto del accidente sufrido el 07 de abril de 2008 12:04, ingresando ese mismo día a esa institución a las 8:18:16, sobre el sitio del accidente se indica "PICO DE GALLO – HONDAS – GUADUAS" reiterando sobre el informe del accidente que " VENIA DE PUERTO BOGOTA Y NI VI UN HUECO YME CAI(SIC) EN UNA CUNETAS" ( fls. 7 y 8 C1)

- 1.5. Formato accidente de tránsito de la Dirección Operativa- policía de Carreteras Cundinamarca, de fecha 6 de abril de 2008, donde se señala: " el policía de carreteras, hace constar que en la fecha 06-04-08 que en la vía que conduce (sic) HONDAS- GUADUAS, EN EL SITIO DENOMINADO PICO DE GALLO KM 12+200 , HORA APROXIMADA 19:20 SE ACCIDENTARON LOS VEHÍCULOS DE PLACAS VSA-66ª CONDUCTOR FREDY QUINTERO GUARIN (SIC) (...) LO ANTERIOR SE EXPIDE CON EL FIN DE SER PRESETADA ANTE EL Hospital San José de Guaduas para el respectivo cobro ante la compañía de seguros obligatorios. ( fl. 9 C1)
- 1.6. Fotografías que indican como fecha 7 de abril de 2008 6.30 am, de una vía que se encuentra en reparcho y una moto. ( fls. 10 a 12 C1)
- 1.7. Concepto para calificación de la pérdida de la capacidad laboral y determinación de la invalidez del señor Fredy Quintero Guarín, de fecha 23 de agosto de 2008, del instituto de medicina laboral, donde se describe como porcentaje de pérdida de capacidad laboral 37, 25 %, teniendo como fundamentos de la calificación " Fractura de platillo tibia izquierdo, Osteosíntesis platillo tibia izquierda, Compromiso de la superficie articular platillo tibia izquierda". (fls. 13 a 15 C1)
- 1.8. Declaración extrajuicio Javier de Jesús Manjarrez Paternina de fecha 18 de junio de 2008, donde declara que conoce al demandante y a su familia , y que le consta que vive en unión marital de hecho desde hace 16 años con la señora Maira Medina Rubio. ( fl. 16 C1)
- 1.9. Declaración extrajuicio del demandante refiriéndose a que es trabajador independiente con ingresos mensuales de \$ 4.000.000 ( fl. 12 C1)
- 1.10. Declaración extrajuicio de Luis María Quintero y Beatriz Guarín Castilla respecto de la dependencia económica del accionante. ( fls. 18 C1)
- 1.11. Contrato No. 1761 de 2007, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías y como contratista Consorcio SISOL ( INTEGRADO POR Constructora SIGNUM Ltda Constructora Solanos Ltda) cuyo objeto mejoramiento y mantenimiento de las carreteras de la zona centro oriente del país , grupo 6; modulo No. 2 Honda – Villeta Sector PR0+000 RUTA 50 TRAMO 5008, en este contrato se establece respecto a las Vallas Informativas: " El CONTRATISTA se obliga a suministrar y colocar a su costa, en un término máximo de veinte (20) días calendario contados a partir de la fecha de iniciación de la obra, las vallas de información, en la obra que adelanta a través del instituto, de acuerdo con la Resolución No. 3555 de 2005, proferida por el Ministerio de Transporte. PARAGRAFO: Desde la orden de iniciación de las obras hasta la entrega y recibo definitivo de las mismas al INSTITUTO, para guiar el tránsito y como prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en la vía en construcción EL CONTRATISTA, está en la obligación de mantener señalizado el sector contratado, de acuerdo con las estipulaciones y especificaciones vigentes en la materia. Desde ese momento el contratista es el único responsable en el sector contratado de la conservación, señalización y el mantenimiento del tránsito (...)" ( fls. 21 a 30C1)
- 1.12. Facturas de droguería Pharmaunir a nombre de Freddy Quintero de medicamentos. ( fls. 35 a 39 C1)
- 1.13. Incapacidades laborales del accionante ( fls. 32 a 40 C1)

- 1.14. Oficio No. 0134 del 15 de febrero de 2011, suscrito por el Subteniente Luis David Rodríguez Hernández de la dirección de Tránsito y Transporte a través del cual contesta la solicitud presentada por el INVIAS así: " (...)me permito informar que en referencia al accidente ocurrido el día 6 de Abril de 2008 en la vía Honda Tolima que conduce a Villeta ( Cundinamarca) en el sector denominado "PICO DE GALLO" al verificar el archivo de la seccional no figura dicho accidente de tránsito. Se ofició a la ruta mediante polígama No.289 donde no reposa antecedente referente a dicho accidente" ( fl. 240 C1)
- 1.15. Polígama No. 289 dirigidos a los comandantes de Roma 24, solicitando información del accidente que se presentó el día 6 de abril de 2008 en la vía Hondas Guaduas, donde al parecer resultó lesionado el aquí demandante. ( fl. 241C1)
- 1.16. Oficio No. 0401 que da cumplimiento al polígama No. 289 donde informa " (...) se verificó el archivo que reposa en el tramo cuatro de la Ruta Ocho, y no figura dicho accidente de tránsito; de igual forma el policial ya no labora en este tramo vial (...) " ( fl. 242 C1)
- 1.17. Informe de accidentalidad – abril de 2008, instituto Nacional de Vías- Dirección Territorial Cundinamarca, ingeniero residente Carlos Harold Garcés Molano, donde se reportan las fechas, la carretera " Honda – Guaduas – Villeta , la clase se accidente y las causas aparentes o probables, no refiriéndose al accidente del accionante, como tampoco como causas aparentes la no señalización en la vía. ( fl. 375C1)
- 1.18. Testimonio de la señora Diana Patiño Cuenca, quien manifiesta sus generales de ley, sosteniendo que no tiene ningún vínculo familiar con el demandante; sobre los hechos refiere que "(...) eso fue aproximadamente 9 años yo veníamos viajando de Guaduas hacia Honda-Tolima veníamos por la vía cuando presentamos un accidente el señor conductor del taxi paro ya que un señor de la camioneta estaba recogiendo el ayudó a recogerlo yo quede en el carro, vimos unos huecos cuando están reparchado siempre grandecitos sobre la vía, más o menos en una curva el lugar exacto no recuerdo cual era, el señor taxista se bajó ayudo a subir al señor a la camioneta ya que se encontraba con mucho dolor en una pierna, y nosotros seguimos la vía hacia Honda" respecto a la pregunta de cómo se encontraba el clima indicó contestó" era tiempo seco(...) no era muy oscura pero donde ocurrió el accidente había arborización" (...) el conductor al ver la camioneta que estaba hacia adelante con estacionarias, él se bajó inmediatamente a recoger al accidentado, en eso momento no presentaba ninguna señalización, no había vallas, no había peligro, no había nada, ese no era el único hueco más adelante habían más huequitos donde fue el accidentado" " más o menos era como las 640 650 de la tarde que salimos de Guaduas y al lugar del accidente eran como las 7:10 y 7:20 más o menos" " no me bajó del vehículo" " en ese momento yo venía en la parte adelante con el conductor(...) " frente a la pregunta de que si pudo ver el hueco como lo vio" (...) no me baje a mirarlo pero cuando pasando por el sitio si vimos la forma del hueco (...) siguiendo el tramo habían más obstrucciones" frente a la pregunta si en los demás huecos existía algún tipo de señalización contestó " no había ninguna señalización" . Frente a la pregunta de la parte actora de que " usted afirma de manera contundente como hace para recordar con exactitud lo que paso 9 años " contestó "es difícil olvidarlo, es una cosa impresionante que uno no puede olvidar rápidamente(...)" frente a la pregunta de si sabe qué tipo de lesiones tenía " contestó: "(...) él estaba tirado, el señor que lo estaba recogiendo, no lo podía alzar escuchaba que el gritaba la pierna la pierna(...) el señor taxista se bajó y lo ayudado a subir a la camioneta" preguntado: "vio en el lugar a la Policía

contestó: "no había nada(...) solo vi que lo subieron a la camioneta" frente a la pregunta de qué tipo de vehículo era el taxi que usted se desplazaba contestó " era un taxi de los que siempre hace la ruta de Guaduas Honda, no recuerdo el color (...) nosotros éramos cuatro pasajeros (...), el color del taxi no la recuerdo, el color de la camioneta era verde, azul, el que lo recogió tal vez" respecto al tipo de los huecos o bache a que se refiere contestó " era un hueco más o menos cuando pasan raspando como si fueran a reparar aproximadamente, eran cuadrados (...) siempre había un resalto como así (...) nosotros íbamos pasando y el taxista nos decía, los baches estaban sobre la línea estábamos casi la mitad de la carretera, (...) " contestó la pregunta de cómo determina cual fue la causa del accidente contestó(...)cuando nosotras llegamos al accidente a él lo estaban recogiendo, solamente los huecos que habían en la vía(...) nosotros paramos antes de la curvita" ( CD fl. 679C1)

- 1.19. Testimonio del señor Ovidio Guzmán López quien manifiesta sus generales de Ley, indica que transita esa vía constantemente que le toca viajar de puerto Bogotá Guaduas, sobre los hechos manifiesta que se encontraba en la ciudad de Guaduas con su esposa, venían con la camioneta cargada, y en un sitio de la vía aproximadamente 7 o 730, en una curva aparece una luz arriba y abajo y se le desaparece, venía en el sentido contrario de él, cuando la luz se le desaparece por lo que frena y ve un bulto que alcanza a rodar al costado de él, posteriormente se identifica y le dice que es Fredy, en ese momento llegó un taxista Hernando quien le ayuda, lo levantamos, lo metimos a la cabina y nos devolvimos a la ciudad de Guaduas para llevarlo al Hospital, e indica que no tiene ninguna relación o tipo de negocio con el demandante; frente a la pregunta de la parte actora en qué lugar se encontraba caído en la vía el accidentado, contestó "(...) me hizo falta referirse por qué se cayó, en mi conocimiento se había caído (...), y aparte de ese cajón no me acuerdo de las medidas era más largo que ancho y contigua a esa había cajones más destapados y efectivamente no tenían señalización (...) porque en la época hubo muchas quejas contra esa empresa siendo jefe de planeación y siendo el coordinador de toda el tema de (...) los comentarios de los trancones del mal manejo de señalización, carros desajustados, todo ese tema se presentaba con esa empresa en esa época, (...) la pregunta él con la moto se introduce en la caja y cuando va a salir de la caja en el último borde se estrella la llanta de adelante y pasa por encima sala al otro lado es lo que uno supone la moto quedó en el borde superior de la caja, el cae a otro lado (...) el cae casi en la cuneta" sobre la pregunta de cómo se encontraba el clima para el momento de los hechos contestó " era un clima normal, oscuro, pero lluvias no habían, un día normal" respecto a la pregunta de que si conoce en qué tipo de vehículo iba el conductor que le ayudó a recoger al accidentado contestó "(...) lo conozco porque él iba en un taxi y sé que es Hernando porque (...) en algunas ocasiones me tocaba subirme en el mismo taxi de él o con otros taxistas" sobre la señalización de los huecos en específico del accidente contestó"(...) en el accidente no habían señalizaciones"; frente a la pregunta de a qué velocidad venía el señor Fredy contestó "no le podría decir(...)" sobre la pregunta de que si el señor Fredy fuera a una baja velocidad el señor Fredy hubiera podido detectar, o evidenciar o maniobrar el hueco sin ningún inconveniente, contestó "consideró que no porque la profundidad estaba entre 15 o 20 centímetros aproximadamente, una moto así fuera a veinte que vaya el golpe lo desestabiliza a uno(...) más que la velocidad, es la sorpresa del hueco(...)" Preguntado: "pero usted dice que la vía se encontraba en obra desde cuando más o menos obra" Contestó: esa empresa duro mucho tiempo(...) si porque ellos

comenzaron en nuestro corregimiento Puerto Bogotá hacer todo del mantenimiento vial que estaban haciendo hasta creo que hasta Villeta,” Preguntado: ósea que si uno continuamente cruzaba por la vía sabía que la vía se encontraba en obra, contestó: si todos sabíamos, pero no había señalización(...)” respecto a la pregunta de que era una caja abierta, contestó: “dentro de las obras cajear es hacer un hueco y sacar la parte dañada del pavimento para reconstruir” respecto a la identificación del lugar exacto del accidente, contestó “ (...)está entre el kilómetro 12 o 15 y lo digo porque uno monta bicicleta para ese sector(...)” sobre la pregunta de que si vio más vehículos en el lugar del accidente diferentes al a motocicleta accidentada “ delante de mí iba un camión(..) subiendo el solo vehículo, la motocicleta (...)en el momento llego un taxista Hernando y fue el que nos ayudó al tema” (...) sobre la pregunta del servicio de taxi que se presta en región es individual o servicio colectivo, contestó: “ allá lo llaman indepertamental, no es colectivo esto es cuando son urbanos y que tiene (...) les dan una licencia para transitar entre Honda y Guaduas (...)” preguntado: lo que quiere decir que en el servicio de taxi solo se puede transportar un pasajero o distintas personas para distintos sectores” contestó: “ técnicamente son 4 dentro del vehículo son 4 (...) el conductor se puede ir con uno con dos esa la manera como individualmente lo manejan”; respecto a la pregunta de que usted iba de Guaduas a Puerto Bogotá, conociendo que el accidente se presentó a las 7 de la noche, puede usted determinar cuál fue la causa del accidente, contestó: “ (...) si cuando uno ve que la motocicleta se mete entre la caja y vuelve y sale hace la luz arriba y abajo y se cae, y la motocicleta se cae fue con el borde superior de la caja en el costado oriental desestabilizó al conductor eso es lo que un supone cuando ve uno la motocicleta botada , no había vehículo ni ninguna interfiriera(...)” sobre la pregunta de que si para esa época el conocía al accionante, contestó: “si claro yo lo conozco desde mucho tiempo, porque él es técnico en motocicletas, yo tuve motocicleta y él me le hacía mantenimiento (...) amistad tanto no, más de tipo de que usted me arregla, él trabajaba un taller y uno lo conoce, (...) además (...) es una persona que en esa época tenía al papá y a un hermano en invalidez (...)por eso nosotros los conocíamos porque en nuestras épocas de política se le prestaba ayuda económica a la familia” (...) sobre la pregunta de que si tuvo conoció de accidentes similares contestó: “ no(...) quejas de la comunidad si momentos de zozobra pánico que hacen causar las excavaciones en la vías, mala señalización si, (...)no similares no” ( CD fl. 679C1)

- 1.20. Testimonio del señor Hernando Cabrera Cortes, quien procede a decir sus generales de ley, que vive en Puerto Bogotá, profesión conductor, indica que venía con el cupo de Guaduas hacía Honda iba bajando y estaba una camioneta roja vio al señor Fredy Guarín en el suelo, el señor lo estaba auxiliando yo ayude a auxiliar, frente a las preguntas contestó “ si claro yo le ayude a auxiliar a levantar del suelo con las manos y lo entramos a la cabina, (...) iba para Guaduas al Hospital de Guardias(...) en la noche tipo 7, 7:20 de la noche” respecto a la pregunta de que si vio usted cuando la moto se accidentó contestó: “ no señor” supo porque se accidentó, contestó: “creo que había un hueco ahí larguito(...)” sobre que parte la vía quedaba contestó: “ un poquito curvoso” con quién venía, contestó: “ traía 4 pasajeros, entre ellos Diana, ellos se dieron de cuenta del accidente” se enteró cual fue el motivo del accidente “ el señor Ovidio Guzmán me dijo que por el hueco,” usted vio específicamente el hueco donde le dijo el señor Ovidio había sido el accidente “ si claro cuando yo baje alcanzamos a ver con la luz del vehículo” sobre el estado de la vía, contestó, “ estaba normal, seco” sobre la autoridad de que

quien llegó al lugar del accidente, contestó " en el momento, no" sobre la pregunta de que si no vio el accidente por qué considera que el hueco en al vía es la causa del accidente contestó: " porque el señor Ovidio me comento eso pero yo no lo vi" sobre la modalidad de transporte y cuantos pasajeros traía contestó: "(...) prestaba transporte en línea, traía 4 pasajeros(...)" sobre la pregunta de que si conoce a la señora Diana Patiño contestó: (...) ella vive en Honda distinguidos así no más, igualmente es una panadera (...) ella iba adelante con migo(...)" frente a la pregunta de si para la hora del accidente la visibilidad se encontraba reducida contestó: "si un poco, es oscuro (...)había harta arborización por ahí" ( CD fl. 679C1)

- 1.21. Interrogatorio de parte del señor Fredy Quintero Guarín, quien procede a absolver el interrogatorio así: "preguntado: diga cómo es cierto sí o no que en el formulario único de reclamaciones hospitalarias usted manifestó que no vio un hueco y se cayó en una cuneta contestó: si, había un hueco, estaban reparando la carretera (...) si, preguntado: sírvase manifestar la ubicación exacta de los hechos, contestó: pico gallo, preguntado: diga cómo es cierto sí o no que el lugar de la ocurrencia del accidente indicado en el formulario único de reclamaciones hospitalarias fue en el kilómetro 10 y 13 abajo del alto de la mona vías Guaduas - Hondas Contestó: no, Preguntado: conforme a su respuesta anterior sírvase manifestar por qué en el formulario único de reclamaciones hospitalarias quedo plasmada esa información Contestó: no me acuerdo, preguntado: sírvase informar cómo se dio conocimiento a la policía de carreteras de Cundinamarca fue el pico de gallo Kilómetro 12 +200, contestó: porque los que me recogieron dijeron que había sido en pico gallo, la policía hizo allá el croquis, preguntado: sírvase informar su usted firmó o presencié la elaboración del croquis de la Policía Nacional, contestó: no, preguntado(...) sírvase informar si usted solicitó a la Policía Nacional la elaboración del formato del accidente de tránsito, contestó: si, preguntado: sírvase informar cuando solicito y en donde si el día del accidente no llegó la Policía Nacional, contestó: pero llego al hospital la policía de carreteras, preguntado: sírvase manifestar si es cierto sí o no que una vez presentado el formato de accidente de tránsito se hizo uso del soat para el respectivo cobro ante las compañías, contestó: si utilicé el Soat, preguntado: sírvase informar a esta audiencia si el día 6 de abril de 2008, el día del accidente se tomaron fotografías (...) , contestó: no esto fue el 7 las tomo mi hermano, él ya falleció, preguntado: sírvase manifestar si el día del accidente a usted se le realizó prueba de alcoholemia, contestó: si señor, preguntado: sírvase informar a qué velocidad conducía usted su motocicleta el día del accidente, contestó: a 45, preguntado: sírvase informar si usted observó reparaciones en la vía antes de llegar al sitio donde usted manifiesta que ocurrió el accidente, contestó: más abajo me encontré dos huecos cuando repentinamente caí al hueco que me accidente, preguntado: sírvase manifestar el tamaño o dimensión del hueco y en costado de la vía se encontraba, contestó: más o menos de 2 metros de ancho por 6 de largo, preguntado: sírvase manifestar, conforme a lo expresado anteriormente, sí el hueco era tan grande por qué no alcanzo a observarlo, contestó: es que estaba oscuro (...), preguntado: sírvase informar si recuerda a que costado de la vía que usted cayó había una cuneta o vehículo cerca al lugar del accidente, contestó: yo caí, del hueco me mando hacía la izquierda venía para Bogotá(...) preguntado: sírvase especificar si había una cuneta u otra contestó: no, solo el hueco, (...) preguntado: Sírvase informar si es cierto sí o no que usted conocía el estado de la vía, contestó: no la conocía muy bien, pero me accidente porque estaban reparando, preguntado: sírvase

informar si es cierto sí o no que el almacén del cual usted es copropietario junto con su compañera permanente Maira medina Rubio continuo con sus actividades comerciales, contestó: mejor dicho yo quebré, me reportaron en los bancos (...)tuve que vender el negocio, preguntado: diga cómo es cierto sí o no que en aras del accidente su señora no podía atender el almacén, contestó: porque yo era el mecánico y administrador del negocio(...),sírvasse informar cómo es cierto sí o no que usted era copropietario de un almacén: contestó: Si señor, preguntado(...) el 6 de abril de 2008, fue domingo, sírvase informar que actividades realizó usted dentro del día, contestó: estaba visitando a mis padres en Puerto Bogotá, llevándoles plata, mi padre y mi hermano son inválidos yo veo por ellos, y hacía rato no los veía, preguntado: sírvase informar si ya para la época momento del accidente 7:20 de la noche ya usted se encontraba cansado, contestó: no señor,(...) preguntado: sírvase informar al despacho e informarnos que si usted de su propio patrimonio o bolsillo ha asumido algunos gastos médicos que se le generaron por el accidente, contestó: si señor, sírvase informarle al despacho en que han consistido esos gastos médicos y cuál fue su valor, contestó: no se pero traje facturas de todo, (...)”

- 1.22. Certificado de la señora Maira Medina Rubio de MotosHopper donde refiere que el señor Fredy Quintero Guarín trabajaba en el cargo de administrador y mecánico en este establecimiento en el mes de abril de 2008 con contrato de prestación de servicios, devengando una sema de \$ 1.700.000. ( fl. 687 C1)
- 1.23. Oficio NO. DT CUN 87451 del 24 de mayo de 2017, suscrito por el director territorial del Instituto Nacional de Vías, a través del cual certifica:

“ 1. Vía pavimentada en buen estado entre los kilómetros PR 15 al PR 20 , siendo el Cruce Pico de Gallo - La Paz el kilómetro 17+250 de la vía nacional Ruta 5008, Tráfico Promedio Diario Semanal = TPDS = 6.439 vehículos (ver página 69 de Volúmenes de Tránsito de Mintransporte 2009 que contiene las series históricas del año 1997 al año 2009, estación de conteo No 48 Villeta-Puerto Bogotá - año 2008, PDF adjunto)

2. Ancho de carriles = 3.65 metros de ancho promedio, bermas de ancho promedio entre 1 m a 2 m, en buen estado de mantenimiento y funcionamiento.

3. Calzada única pavimentada con dos carriles de circulación ascendente y descendente, sentido bidireccional, de ancho promedio de ocho (8) metros en tangente (recta), y ancho de nueve (9) a diez (10) metros en zonas de curva con sobre ancho.

4. Velocidad promedio de operación en el tramo entre 30 a 40 Kilómetros por hora en el segmento vial (ver imágenes adjuntas), por tratarse de una topografía con tipo de terreno ondulado y montañoso, contaba para la época de los hechos 06 de abril del año 2008 con señalización horizontal y señalización vertical (señales preventivas y reglamentarias).

Observación: Según se infiere del requerimiento del H. Tribunal de Cundinamarca, el accidente vial ocurrió el 06 de abril de 2008, no obstante lo expuesto según informe de accidentalidad del mes de abril de 2008 reportado por la Policía de carreteras, y el Administrador

de mantenimiento Vial, ese día no se registró accidente de tránsito en el sector denominado Pico de Gallo - La Paz, sin embargo el día 07 de abril de 2008 si hubo registro de accidente vial (01:30 a.m.) pero en la abscisa y/o kilómetro 54+0150 zona de curva que queda en el tramo entre Guaduas y Villeta, Ruta 5008 la causa probable superficie húmeda, clase de accidente: volcamiento, Tipo de vehículo: camioneta" ( fls. 714 y 715 Cp2)

- 1.24. Informe correspondiente a la accidentalidad del mes de abril de 2008 suscrito por el Residente Administrador Vial – Grupo 02 Cundinamarca del Instituto Nacional de Vías, se anexa cuadro, de accidentes presentados en abril de 2008, describiéndose la fecha, hora, vía, PR , la causa posible del accidente, clase de accidente, tipo de vehículo y víctimas, anexando el respectivo informe policial de accidentes de tránsito. ( fls .717 a 724 Cp2)
- 1.25. Volúmenes de tránsito 2009. ( fls. 725 a 729 Cp2)
- 1.26. Fotografías sector Pico Gallo – La Paz – vía Honda –Villeta. ( fls. 731 y 766 a 767 Cp2)
- 1.27. Oficio NO. DT CUN 88105 del 30 de mayo de 2017, suscrito por el director territorial del Instituto Nacional de Vías, a través del cual certifica:

" 1. La vía pavimentada Honda - Guaduas - Villeta, Ruta 5008, hace parte de la red vial nacional a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS (ver página 19 de la resolución adjunta No 339 del 26 feb 1999 del Mintransporte)

2. No existe reporte oficial de la policía de carreteras, ni registro de accidente vial supuestamente ocurrido en la vía el día 06 de abril del año 2008 entre los kilómetros y/o PR'S comprendidos entre el Km 10 y el Km 13 (ver informe de accidentalidad del mes de abril de 2008 adjunto)

3. No es cierto que el sitio Pico de Gallo sea el Km 12+200; por cuanto el Sitio denominado Cruce Pico de Gallo - La Paz está localizado en la intersección de la vía nacional con la vía Veredal Pico de Gallo - La Paz (vía del municipio de Guaduas) en el Kilómetro 17+250 de la vía nacional en el sentido de avance del recorrido Honda - Villeta, Ruta 5008. " ( fls. 732 Cp2)

- 1.28. Resolución No. 000339 de 26 de febrero de 1999, a través de la cual se establece la nomenclatura de las carreras o cargo de la Nación y de algunas a cargo de los entes territoriales y otras disposiciones. (fls. 742 a 765 Cp2)
- 1.29. Certificación del 31 de mayo de 2017, suscrita por el representante legal del Consorcio SISOL, donde señala:

"(...)Certificamos que de acuerdo a los pliegos de condiciones Numeral 5.2 y manuales de señalización del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, se radicó ante el instituto y la interventoría el Plan de manejo de tráfico, señalización y desvíos - PMT con el Oficio CSL-005-2007 de fecha Septiembre 13 de 2007. Dicho documento presenta los diferentes tipos de señalización a utilizar en proyectos de mantenimiento como lo fue el objeto del contrato 1761-07, igualmente se indica su distribución y separación entre sí.(Documento Adjunto)

Por otro lado, las señales de tránsito instaladas contaban con las condiciones técnicas requeridas por la resolución del Invias No. 3555 de 2005, de tal manera que son visibles en las horas del día, así como en la noche, mediante los efectos reflectivos que se requieren; dichas señales indican el riesgo en la vía de superficie rizada, lo que implica necesariamente, por parte de los conductores conocedores de las normas de tránsito, la reducción de la velocidad.

Como parte de la socialización de los trabajos sobre la vía y requerimiento del INVIAS, en este tipo de contratos, se procedió con la instalación de 2 vallas reflectivas e informativas donde se indica que el tramo de la vía se encuentra en mantenimiento, estas vallas se instalaron en sitios visibles una al inicio del tramo a intervenir y otra en un punto intermedio del tramo, tal como se presenta en las siguientes fotografías (...)

Adicionalmente se contó en los puntos de obra con personal que dirigía el tránsito "Paleteros" los cuales contaban con chaleco reflectivo, paleta reflectiva y radio para facilitar la comunicación entre sí en tramos largos o de poca visibilidad, durante la jornada diurna de realización de obras.

Se resalta que también se instalaron los denominados "pasacalles" que son señales que se instalan en los sectores de curvas y señales reflectivas en la zona de entrada a los sectores de fresado.

(...)

Certificamos que el estado del mantenimiento era bueno ya que los trabajos sobre la carpeta asfáltica correspondieron principalmente a reparcho en sitios puntuales y fresado de la carpeta en sectores definidos. Es de aclarar que la técnica de fresado consiste en el retiro de del espesor de la carpeta asfáltica lo cual no genera cierre de la vía, facilitando el tránsito vehicular sobre una superficie rizada que no impacta la operación vehicular, siempre que se mantengan las velocidades de operación bajas para zonas con obras. Estos tramos de superficie rizada, presentan al inicio y al final del mismo, un leve desnivel, el cual es suavizado para que los vehículos no sufran el impacto al entrar y salir de estos tramos. (Ver fotografías siguientes). Este desnivel pude ser de unos 3 a 6 cm de altura.

(...)

Con relación al informe del accidente, certificamos que no tuvimos conocimiento del mismo a la fecha de ocurrencia, ya que solo se trabaja en jornada diurna, iniciando a las 7 a.m. y terminando 5 p.m. En las horas de la noche se habilitaba la señalización reflectiva correspondiente. En fecha 25 de marzo de 2010 el INVIAS nos notificó del accidente y no solicitó informes al respecto y por ésta notificación nos dimos por enterados del mismo. Adjuntamos carta de respuesta emitida al INVIAS en su momento." ( fls. 769 a 772 Cp2)

- 1.30. Volúmenes correspondientes a los informes mensuales de la interventoría del contrato No. 1761 de 2007 realizados por el consorcio Nair, de los cuales se destaca lo siguiente: ( fls. 775 y 776 Cp2)



1. Informe mensual No. 1 del 21 de enero de 2008 hasta el 21 de febrero de 2008, del cual se resalta:

“ 4.2. ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR LA INTERVENTORIA.

La interventoría ha hecho presencia en la obra desarrollando actividades tales como: demarcación de los sitios donde se realizará el cambio de la capa asfáltica, de igual manera de los diferentes sitios donde se construirá cunetas, gaviones, muros y filtros. (...) Se localizaron sitios de fresado.

Se le solicita en reiteradas ocasiones la señalización de la vía en los tramos donde hay frente de trabajo de acuerdo con lo estipulado en el manual de señalización como también la instalación de la valla informática. (...)

9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

RECOMENDACIONES.

(...)

Se hace referencia al contratista sobre (sic) la señalización de los diferentes frentes de trabajo por ello recomendamos hacer uso de más personal y mayor cantidad de vallas de aproximación y prevención para evitar posibles accidentes.”

2. Informe mensual No. 2 del 21 de febrero de 2008 hasta el 20 de marzo de 2008, del cual se destaca:

“ 4.2. ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR LA INTERVENTORIA.

(...)

La interventoría verifico y controlo la construcción del muro en concreto ciclópeo del PR 8-900, se realizó actividades ubicación y control de cantidades de fresado dentro de los PR 4+000 al PR 20+000, como también la colocación de carpeta asfáltica dentro de los PR 4+ 000 al PR 5+ 0000(...)

Se le solicita en reiteradas ocasiones la señalización de la vía en los tramos donde hay frente de trabajo de acuerdo con lo estipulado en el manual de señalización. (...).

9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

RECOMENDACIONES.

(...)

Se hace referencia al contratista sobra (sic) la señalización de los diferentes frentes de trabajo por ello recomendamos hacer uso de más personal y mayor cantidad de vallas de aproximación y prevención para evitar posibles accidentes.”

3. Informe mensual No. 3 del 21 de marzo de 2008 hasta el 20 de abril de 2008, del cual se destaca:

“ 4.2. ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR LA INTERVENTORIA.

(...)

La interventoría verifico y controlo la construcción del muro de gaviones del PR 40+300 y PR 34+980, como también la colocación de carpeta asfáltica dentro de los PR 4+000 al PR 5+000, PR 19+000 al PR 20+000, PR 17+000 al PR 18+000 y la demolición de cuneta y excavación en el PR 13+250. (...)

Se le solicita en reiteradas ocasiones la señalización de la vía en los tramos donde hay frente de trabajo de acuerdo con lo estipulado en el manual de señalización. (...).

9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

RECOMENDACIONES.

(...)

Se hace referencia al contratista sobra (sic) la señalización de los diferentes frentes de trabajo por ello recomendamos hacer uso de más personal y mayor cantidad de vallas de aproximación y prevención para evitar posibles accidentes.”

- 1.31. Informe pericial del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de fecha 9 de junio de 2017, realizado al señor Fredy Quintero Guarín donde el análisis, interpretación y conclusiones se dice “ Mecanismo traumático de lesión: Contundente. Incapacidad médico legal DEFINITIVA SETENTA (70 DÍAS) secuelas medico legales: deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente; perturbación funcional de miembro inferir izquierdo de carácter permanente. Las lesiones descritas tiene un nexo de causalidad directo con el accidente de tránsito de fecha 06/04/2008. ( fls. 779 y 780 Cp2)
- 1.32. Dictamen de determinación de origen y/o pérdida de capacidad laboral realizado el 16 de marzo de 2018, por la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Bogotá y Cundinamarca, realizado al señor Fredy Quintero Guarín, dentro del cual se tiene como análisis y conclusiones “ revisados los antecedentes obrantes en el expediente, se encuentra que el presente caso se trata de paciente de 43 años quien presento accidente de tránsito cuando cayó en la moto en la que se desplazaba con DX (s) fractura de la epífisis superior de la tibia izquierda. Fue manejado con redacción abierta más osteosíntesis. Realizó rehabilitación posterior. Actualmente con dolor residual, valgo de pierna y restricción de movimiento de

rodilla (...) obteniendo como pérdida de capacidad laboral y ocupacional 22,55%" ( fls. 795 a 797 Cp2)

## **2. Análisis probatorio.**

Teniendo en cuenta los problemas jurídicos planteados en la demanda y las contestaciones de la demanda, la Sala procede a pronunciarse la responsabilidad de las demandadas por el daño antijurídico alegado por la parte actora, a partir de los elementos materiales probatorios que obran en el expediente.

En el *sub lite* se encuentra probado que el señor Fredy Quintero Guarín sufrió un accidente de tránsito el 6 de abril de 2008 en horas de la noche en la vía que conduce de Guaduas a Honda en la motocicleta de placas VSA 66 A, razón por la cual, fue conducido al Hospital San José de Guaduas donde fue remitido para manejo de valoración por ortopedia al Hospital San Rafael de Facatativá, donde fue intervenido quirúrgicamente. (1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.18,1.19, 1.20, 1.21)

### **2.1 Acción u omisión de la entidad demandada.**

Conforme al Decreto 2161 de 1992, a quien le corresponde la construcción, reconstrucción, mejoramiento, rehabilitación, conservación atención de emergencias y demás obras que requiriera la infraestructura vial es al Instituto Nacional de Vías, soporte de esta afirmación, esta misma entidad manifiesta que la vía pavimentada Honda - Guaduas - Villeta, Ruta 5008, hace parte de la red vial nacional a cargo de este instituto conforme a la resolución No 339 del 26 feb 1999 del Ministerio de Transporte(1.27, 1.28) razones por las cuales suscribió con el Consorcio SISOL el contrato No. 1761 de 2007, cuyo objeto fue mejoramiento y mantenimiento de las carreteras de la zona centro oriente del país, grupo 6; modulo No. 2 Honda – Villeta Sector PR0+000 RUTA 50 TRAMO 5008 (1.11), en conclusión el Instituto Nacional de Vías es el propietario de la obra en mención.

Ahora, sobre la presunta omisión por parte de la entidad demandada en la falta de señalización donde se accidentó el señor Fredy Quintero Guarín, el 6 de abril de 2008, si bien es cierto, no obra croquis que demuestre esta circunstancia pues tan solo obra formato de accidente de tránsito de la Dirección Operativa- policía de Carreteras Cundinamarca(1.5) en el cual se describe lo acontecido en esa fecha pero conforme a lo dicho por el accidentado, y no porque la policía hubiera hecho presencia en el lugar del accidente (1.21), también es cierto que:

Primero, se encuentran testimonios presenciales en el lugar del accidente los cuales no se contradicen y coinciden al manifestar que en el sitio del accidente no había señalización y que habían "huecos" que estaban reparando, declaraciones que no fueron tachadas de falsas y gozan de pleno valor probatorio, pues veamos, la señora Diana Patiño Cuenca, quien llegó al lugar donde ocurrió el accidente, refiere que venía viajando de Guaduas hacia Honda cuando presenciaron que un señor estaba recogiendo al accidentado, y que observó unos huecos de reparcho en ese lugar sobre la vía, y que no se presentaba ninguna señalización, no había vallas (1.18); por su parte el señor Ovidio Guzmán López, sostiene que iba para Guaduas y presencié el accidente el cual se ocasionó porque " había cajones más destapados y efectivamente no tenían señalización", reitera en su relato que donde ocurrió el accidente no había señalización, que todos sabían que la vía estaba en obra pero no había señalización (1.19); el señor Hernando Cabrera Cortes soporta que los anteriores

testigos estuvieron en el lugar de los hechos, pues este también llegó en el momento cuando estaban auxiliando al demandante (1.20)

Y segundo se encuentran informes mensuales realizados por la interventoría del contrato No. 1761 de 2007, desde el 21 de enero de 2008 hasta el 20 de abril de 2008, donde se solicita al contratista de forma reiterativa la señalización de la vía en los tramos donde hay frente de trabajo de acuerdo con lo estipulado en el manual de señalización, por lo que dentro de las recomendaciones esta el "hacer uso de más personal y mayor cantidad de vallas de aproximación y prevención para evitar posibles accidentes"(1.30), es decir, que la vía que se encontraba en obra con ocasión del referido contrato, presentaba falta de señalización en los tramos donde se estaban ejecutando labores, situación está que fue advertida por la interventoría en los informes mensuales No. 1, 2 y 3, no obstante, no se acogieron estas recomendaciones, prueba de ello está el informe del mes de marzo hasta abril de 2008, donde se continuaba insistiendo en esta obligación, ya advertida en los anteriores informes.

Entonces, en el proceso se encontró probado que la vía en la que ocurrió el accidente no tenía señalización conforme a lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito y el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, aplicables para la época de los hechos, pues no se contaba con señales preventivas que advirtieran sobre los peligros potenciales existentes en la zona, como tampoco se encontraban señales informativas, donde se indicaran con anterioridad el trabajo que se realiza, distancia y otros aspectos que resulte importante destacar, es de señalar, que si bien el informe presentado el 31 de mayo de 2017, por el Consorcio SISOL, allega fotos y refiere al cumplimiento de las señales de tránsito dentro del contrato No. 1761 de 2007(1.29) este informe se desvirtúa con los testimonios que presenciaron las circunstancias que rodearon el accidente del señor Fredy Quintero en la carretera de Guaduas a Honda y con los informes dados por la interventoría de este contrato.

Es de precisar, que se presentan inconsistencias respecto al lugar donde ocurrió el accidente, dado que en el Formato único de reclamos de las entidades hospitalarias por el seguro obligatorio refiere que el accidente se presentó en "KILOMETRO 10 Y 13 DEBAJO DEL ALTO DE LA NOMA VIA GUADUAS- HONDA" (1.3) y en el Formato accidente de tránsito de la Dirección Operativa- policía de Carreteras Cundinamarca, indica que ocurrió en " EN EL SITIO DENOMINADO PICO DE GALLO KM 12+200" (1.5), no obstante, esta Sala no puede pasar por alto, que para una persona del común es difícil establecer el lugar exacto en kilómetros donde pudieron ocurrir los hechos cuando se trata de vías nacionales, máxime cuando se presentan lesiones personales, ya que lo importante en ese preciso instante es acudir de manera inmediata a un establecimiento de salud para efectos de ser estabilizado y atendidas sus dolencias, y no entrar a verificar el lugar exacto donde ocurrieron los hechos; además, cabe precisar, que independientemente del kilometro donde ocurrieron los hechos, es claro que en esa vía ( Honda - Guaduas - Villeta, Ruta 50) se estaban realizando obras de mejoramiento, y que en el lugar donde se accidentó el aquí accionante, no se presentaba señalización alguna. (1.11,1.18,1.19,1.30)

## **2.2. Nexos de causalidad.**

Estando probado el daño y la falla en el servicio corresponde estudiar si en el presente caso se encuentra demostrado el nexo de causalidad, como tercer y último elemento necesario para imputar responsabilidad al Estado.

Así las cosas, corresponde determinar si la causa eficiente del accidente que sufrió el señor Fredy Quintero Guarín en su moto de placas VSA 66 A el día 6 de abril de 2008, en horas de la noche, fue la falta de señalización de la vía, obligación que estaba a cargo del Instituto Nacional de Inviatas.

Atendiendo a las reglas de la lógica, la ciencia y la experiencia, es claro que una carretera sin ningún tipo de señalización ni iluminación que indique se encuentran próximos frentes de obra, en horas de la noche, es una causa eficiente para generar un accidente de tránsito, como ocurrió en el presente caso, pues los testigos son unísonos en manifestar que el accidente se presentó en horas de la noche, que en el lugar del accidente se encontraban huecos de reparcho y que en este tramo no había señalización.(1.18, 1.19 y 1.20) aunado a que la interventoría observó la deficiencia del contratista en la señalización en los frentes de obra.

Entonces, se encuentran plenamente probados los elementos necesarios para endilgar responsabilidad al Estado, en atención a que la falta de señales preventivas y de información respecto al frente de obra, constituyeron la causa del accidente que presentó el demandante el 6 de abril de 2008, cuando se cayó de la moto y se lesionó su rodilla.

### **2.3 Culpa exclusiva de la víctima y concausa.**

Para este Sala la excepción propuesta por los demandados que continúan vinculados al litigio (Instituto Nacional de Vías y Constructora Signum S.A.S) de culpa exclusiva de la víctima, no está llamada a prosperar como quiera que la omisión de señalización en el frente de obra donde ocurrió el accidente por parte de la entidad demandada fue determinante para que se produjera el daño alegado, no obstante, no se puede pasar por alto que el señor Fredy Quintero Guarín, conducía a una velocidad de 45 KM/h ( 1.21) cuando el artículo 74 de la Ley 769 de 2002<sup>14</sup>, establece que en el caso de que se reduzcan las condiciones de visibilidad los conductores deben reducir su velocidad a 30 Km/h, situación está que ocurrió en el caso en concreto, pues el mismo demandante manifestó que la vía se encontraba oscura (1.21 ) y los testimonios manifestaron que era bastante arborizada ( 1.18, 1.20), por lo tanto, es claro que esta situación contribuyó de manera eficiente a la causación del daño, por lo tanto, con base en lo dispuesto en el art. 2357 del C.C., los perjuicios se reconocerán en un 70% , ya que la velocidad cuando se reduce las condiciones de visibilidad es un factor que incide notablemente para advertir la presencia de huecos o reparchos en la vía y poder así esquivarlos.

### **2.4. De la responsabilidad del Consorcio SISOL integrado por CONSTRUCTORA SIGNUM LTDA y CONSTRUCTORA SOLANOS LTDA.**

Se encuentra probado que el Instituto Nacional de Vías y el Consorcio SISOL ( INTEGRADO POR Constructora SIGNUM Ltda Constructora Solanos Ltda) suscribieron el contrato No. 1761 de 2007, teniendo como objeto el mejoramiento y mantenimiento de las carreteras de la zona centro oriente del país , grupo 6; modulo No. 2 Honda – Villeta Sector PR0+000 RUTA 50 TRAMO 5008, respecto al tema de señalización se indicó: " El CONTRATISTA se

---

<sup>14</sup> ARTÍCULO 74. REDUCCIÓN DE VELOCIDAD. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales. En las zonas escolares. Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad. Cuando las señales de tránsito así lo ordenen. En proximidad a una intersección.

obliga a suministrar y colocar a su costa, en un término máximo de veinte (20) días calendario contados a partir de la fecha de iniciación de la obra, las vallas de información, en la obra que adelanta a través del instituto, de acuerdo con la Resolución No. 3555 de 2005, proferida por el Ministerio de Transporte. PARAGRAFO: Desde la orden de iniciación de las obras hasta la entrega y recibo definitivo de las mismas al INSTITUTO, para guiar el tránsito y como prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en la vía en construcción **EL CONTRATISTA, está en la obligación de mantener señalizado el sector contratado, de acuerdo con las estipulaciones y especificaciones vigentes en la materia. Desde ese momento el contratista es el único responsable en el sector contratado de la conservación, señalización y el mantenimiento del tránsito (...)**" (1.11)

Así las cosas, para esta subsección es claro que la encargada de las señalizaciones conforme a las reglas de tránsito antes descritas, en la obra de mejoramiento y mantenimiento de carreteras de la vía Honda- Villeta que se adelantaba el día en que sucedió el accidente, era el Consorcio SISOL, obligación que como se demostró anteriormente fue incumplida y generó el daño que hoy se pretende sea reparado, por lo tanto, es responsable esta entidad conforme a lo dispuesto en el artículo 2341 del Código Civil.

## **2.5. De la aplicación del precedente de la responsabilidad solidaria de la entidad pública demandada.**

Siguiendo el precedente antes enunciado<sup>15</sup> (acápites 5.3) y teniendo en cuenta que i) la administración es propietaria de la obra, ii) el accidente se presentó en ejecución de la obra, y iii) para garantizar la protección de los derechos de las víctimas, la solvencia del deudor y hacer efectivo el derecho a la reparación integral, se condenará solidariamente al Instituto Nacional de Vías y a los integrantes del Consorcio SISOL (integrado por Constructora SIGNUM Ltda Constructora Solanos Ltda)

No obstante, es de advertir que la responsabilidad de los integrantes del Consorcio SISOL (integrado por Constructora SIGNUM Ltda Constructora Solanos Ltda) corresponde al 100%. En tal virtud, el Instituto Nacional de Vías, podrá repetir contra estos demandados, por el 100% de aquello que pague con ocasión de la presente condena.

## **2.6 del reconocimiento de perjuicios.**

### 2.6.1 Reconocimiento de perjuicios morales.

La Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, con ponencia de la Dra. Olga Mélida Valle de la Hoz, en sentencia de unificación del 28 de agosto de 2014, expediente 31172, estableció respecto del **daño moral en caso de lesiones personales** lo siguiente:

#### **" 2.2 Reparación del daño moral de caso de lesiones personales.**

La reparación del daño moral en caso de lesiones tiene su fundamento en el dolor o padecimiento que se causa a la víctima directa, familiares y demás personas allegadas.

<sup>15</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN B, Consejero Ponente: RAMIRO PAZOS GUERRERO, Bogotá, D. C., dos (2) de agosto de dos mil dieciocho (2018), Radicación número: 19001-23-31-000-2005-01909-01(45801)

Para el efecto se fija como referente en la liquidación del perjuicio moral, en los eventos de lesiones, la valoración de la gravedad o levedad de la lesión reportada por la víctima. Su manejo se ha dividido en seis (6) rangos:

<b>REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE LESIONES</b>					
<b>NIVELES DE CERCANÍA</b>	<b>NIVEL 1</b>	<b>NIVEL 2</b>	<b>NIVEL 3</b>	<b>NIVEL 4</b>	<b>NIVEL 5</b>
		Víctima directa y relación afectiva conyugal y paternofiliales	Relación afectiva del 2° grado de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos)	Relación afectiva del 3° grado de consanguinidad o civil	Relación afectiva del 4° grado de consanguinidad o civil
<b>SMLMV</b>					
Igual o superior al 50%	100	50	35	25	15
Igual o superior al 40% e inferior al 50%	80	40	28	20	12
Igual o superior al 30% e inferior al 40%	60	30	21	15	9
Igual o superior al 20% e inferior al 30%	40	20	14	10	6
Igual o superior al 10% e inferior al 20%	20	10	7	5	3
Igual o superior al 1% e inferior al 10%	10	5	3,5	2,5	1,5

Deberá verificarse la gravedad o levedad de la lesión causada a la víctima directa, la que determinará el monto indemnizatorio en salarios mínimos. Para las víctimas indirectas se asignará un porcentaje de acuerdo con el nivel de relación en que éstas se hallen respecto del lesionado, conforme al cuadro.

**La gravedad o levedad de la lesión y los correspondientes niveles se determinarán y motivarán de conformidad con lo probado en el proceso.**

(...)

En cuanto a la presunción que opera frente a los familiares de la víctima, el mismo Consejo de Estado<sup>16</sup> ha establecido que "en casos de lesiones personales, la simple acreditación del parentesco, para los eventos de perjuicios morales reclamados por abuelos, padres, hijos, hermanos y nietos, cuando alguno de estos ha sufrido un daño antijurídico, (...) a partir del contenido del artículo 42 de la Carta Política<sup>17</sup> y con base en las máximas de la experiencia, resulta suficiente para inferir que tanto el peticionario como los integrantes de su familia han padecido el perjuicio moral por cuya reparación se demanda, comoquiera que es propio

<sup>16</sup> CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCION TERCERA. SUBSECCION A. Consejero ponente: HERNAN ANDRADE RINCON. Bogotá, D. C., veinticinco (25) de enero de dos mil diecisiete (2017). Radicación número: 25000-23-26-000-2003-02133-01(36816)A

<sup>17</sup> "La familia es el núcleo fundamental de la sociedad. Se constituye por vínculos naturales o jurídicos, por la decisión libre de un hombre y una mujer de contraer matrimonio o por la voluntad responsable de conformarla. El Estado y la sociedad garantizarán la protección integral de la familia. La ley podrá determinar el patrimonio familiar inalienable e inembargable. La honra, la dignidad y la intimidad de la familia son inviolables".

de la naturaleza humana que tanto la persona injustamente afectada en su integridad como su núcleo familiar, experimente un profundo sufrimiento, temor, impotencia e inseguridad por causa de dicha situación”<sup>18</sup>.

En el expediente se encuentra demostrado que el señor Fredy Quintero Guarín fue valorado por la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Bogotá y Cundinamarca, quien calificó como pérdida de capacidad laboral y ocupacional el 22,55%“(1.32), además se demuestra que fue sometido a intervenciones quirúrgicas (1.1), razón por la cual esta Sala reconocerá a este demandante como perjuicios morales 40 SMLMV, no obstante, teniendo en cuenta la concausa solo se reconocerá 28 SMLMV.

Respecto a los perjuicios morales de los señores Maira Medina Rubio (compañera permanente) Brandon Quintero Medina y Nicolás Saray Quintero Medina ( hijos) Beatriz Guarín y Luis María Quintero ( padres), los mismos no se reconocerán, dado que no fueron parte dentro del proceso como demandantes, tan es así, que ni se allegó poder suscrito por los mismos, o en caso de los menores de edad, el poder del demandante fuera otorgado al profesional del derecho en representación de estos, por lo tanto, no es procedente otorgar este reconocimiento de perjuicios morales al aquí demandante.

#### 2.6.2 perjuicios materiales y económicos.

Sea del caso precisar esta pretensión relacionada con la condena de perjuicios materiales y económicos es muy amplias, pues se solicita que se condene a las demandas a “pagar a favor del demandante teniendo en cuenta el dictamen del instituto de Medicina Laboral que se aporta a la presente demanda relacionada con la víctima, y por las lesiones ocasionadas con el siniestro, las secuelas permanentes, las incapacidades, los gastos médicos, transporte, de donde se establece la cuantificación de estos perjuicios”

No obstante, realizando una interpretación armónica de esta pretensión, se establece que lo pretendido por el accionante es i) daño emergente y ii) lucro cesante.

#### Daño emergente.

Al expediente se allegaron facturas de Droguería Pharmaunir a nombre de Freddy Quintero donde compra medicamentos en abril y mayo de 2008 (1.12) , no obstante, no obra prueba que corrobore o soporte que estos gastos fueron para efectos de atender las aflicciones que se generaron como consecuencia del accidente que presentó el señor Fredy Quintero, máxime cuando la EPS o el seguro del SOAT, debe cubrir estas contingencias, razón por la cual no habrá lugar al reconocimiento de estos perjuicios, además estos documentos no cumplen con los requisitos previstos en el artículo 617 del Estatuto Tributario<sup>19</sup>, para efectos

<sup>18</sup> “Una razonable aspiración de la sociedad, es que –como retribución por su obediencia a las leyes, de su sometimiento pacífico a las decisiones jurisdiccionales, de su profundo respeto a la dignidad de quienes ejercen el apostolado de la justicia– se le garantice que sus derechos no podrán ser conculcados, ni por ignorancia, ni por negligencia, ni por arbitrariedad del poder público. Allí reposa el germen de la paz social, la suprema virtud de un auténtico ordenamiento jurídico. Y cuando estos principios se olvidan, empiezan los síntomas del despotismo y la tiranía.” LONDOÑO Jiménez, Hernando “De la captura a la excarcelación”, Ed. Temis, 1974, Pág. 196 y 197.

<sup>19</sup> Estatuto Tributario, “Art. 617. Requisitos de la factura de venta.

Para efectos tributarios, la expedición de factura a que se refiere el artículo 615 consiste en entregar el original de la misma, con el lleno de los siguientes requisitos:

- a. Estar denominada expresamente como factura de venta.
- b. Apellidos y nombre o razón y NIT del vendedor o de quien presta el servicio.
- c. Apellidos y nombre o razón social y NIT del adquirente de los bienes o servicios, junto con la discriminación del IVA pagado.
- d. Llevar un número que corresponda a un sistema de numeración consecutiva de facturas de venta.
- e. Fecha de su expedición.
- f. Descripción específica o genérica de los artículos vendidos o servicios prestados.
- g. Valor total de la operación.
- h. El nombre o razón social y el NIT del impresor de la factura.



de darle la connotación de una factura de venta, pues, no se denominan factura de venta, no se discrimina del IVA Pagado, no llevan un número consecutivo de factura<sup>20</sup>.

### Lucro cesante.

Dentro del expediente no se encuentra acreditado que el señor Fredy Quintero Guarín se encontrara para el momento de los hechos laborando u ejerciendo alguna labor que le significara ingresos y estos se hubieran dejado de recibir, pues si bien, se allega declaración extra juicio del accionante donde manifiesta que tenía como ingresos mensuales \$ 4.000.000 (1.9) y certificado de la señora Maira Medina Rubio de MotosHopper donde refiere que el señor Fredy Quintero Guarín trabajaba en el cargo de administrador y mecánico en este establecimiento en el mes de abril de 2008 con contrato de prestación de servicios, devengando una suma de \$ 1.700.000 en la ciudad de Bogotá, estas pruebas no son de recibo, pues la primera, no tiene soporte que acompañe la afirmación de esta situación, y la segunda, carece de credibilidad ya que la misma fue suscrita por la compañera sentimental del accionante, quien puede tener incidencia en los resultados del proceso.

No obstante lo anterior, esta Sala aplicará la presunción de que devengaba el salario mínimo legal mensual vigente, por cuanto el Consejo de Estado ha entendido que cuando se trata de personas en edad productiva, se presume este salario,<sup>21</sup> además de que conforme al testimonio del señor Ovidio Guzmán López es claro que el demandante ejercía labores de técnico en motocicletas y trabajaba en un taller, que a pesar de no establecer en que tiempo o época desarrollo esta actividad y en qué lugar, de este testimonio se puede inferir que el demandante tenía como experiencia el ejercer labores de mecánica y que podía seguir ejerciendo esta labor productiva(1.19), máxime cuando contaba con 34 años de edad al momento en que se presentó el accidente. -(1.1)

Entonces, partiendo de que el demandante Fredy Quintero Guarín devengaría al menos el salario mínimo, cuyo monto vigente para la época de los hechos era la suma de \$461.500, más un 25% de prestaciones sociales, es decir \$115.375, arroja la suma total de \$ 576.875, que actualizado a la fecha en que se emite el presente fallo arroja una suma de \$ 896.715<sup>22</sup>

En este punto del cálculo, la Sala nota que a la fecha, la actualización del salario mínimo legal mensual vigente en 2008 (\$896.715) es inferior al salario mínimo legal mensual actual (\$980.657). Por tal razón, en aplicación del artículo 16 de la Ley 446 de 1998 y de los principios de reparación integral y equidad allí contenidos, se tomará este último como base para el cálculo. A dicho monto se le suma el 25% por concepto de prestaciones sociales (\$1.225.821) y del resultado obtenido se extrae el 22.55% (\$276.422) que equivale a la

---

i. Indicar la calidad de retenedor del impuesto sobre las ventas”.

<sup>20</sup> Ver sentencia del CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCION TERCERA, SUBSECCION B, Consejero ponente: RAMIRO DE JESUS PAZOS GUERRERO, del veintiocho (28) de mayo de dos mil quince (2015) y radicación número: 18001-23-31-000-2001-00154-01(33732)

<sup>21</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, consejero ponente: Hernán Andrade Rincón (e), sentencia del veintisiete (27) de mayo de dos mil quince (2015) radicación número: 50001-23-31-000-1999-40184-01(33493); de la misma sección y subsección sentencia del 24 de julio de 2013, proceso no. 31301.

<sup>22</sup> Teniendo en cuenta que el salario mínimo legal vigente al momento de los hechos era de \$ 461.500 más el 25% de prestaciones sociales, para un total de \$576.875, el Índice final de febrero de 2020 (último conocido) es de 104.94 e Índice inicial de abril de 2008 era de 67.51; la actualización de la base equivale a **\$ 896.715**.

pérdida de la capacidad laboral sufrida por el lesionado, razón por la cual se tendrá como ingreso base de liquidación este último valor.

Lucro cesante debido o consolidado.

Para este rubro indemnizatorio, ha de tenerse presente que entre la fecha en que ocurrió el accidente hasta la fecha de esta sentencia, existe un periodo de 143, 145 meses.

Entonces:

$$\mathbf{Ra} = \$276.422$$

$$\mathbf{i} = \text{Interés puro o técnico: } 0.004867$$

$$\mathbf{n} = 143.145 \text{ meses}$$

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

$$\mathbf{S} = \$276.422 * \frac{(1,004867)^{143.145} - 1}{0.004867}$$

$$\mathbf{S} = \$276.422 * \frac{1,00370268}{0,004867}$$

$$\mathbf{S} = \$276.422 * 206,2261516$$

$$\mathbf{S} = \mathbf{\$ 57.005.445}$$

Lucro cesante futuro o anticipado.

Para la fecha de ocurrencia de los hechos, el demandante tenía 34 años de edad y, por ende, una probabilidad de vida adicional de 46,5 años (conforme a la resolución No. 585 del 11 de abril de 1994) equivalentes a 557,99 meses, de los cuales se descontará el período consolidado (143,14 meses), lo cual arroja un total de 414,85 meses.

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

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

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

**Ra** = Es la renta o base de liquidación que equivale a \$ 276.422

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

**n (periodo futuro) = 414,85**

$$\mathbf{S} = \$276.422 * \frac{(1+0.004867)^{414,85} - 1}{0.004867 (1+0.004867)^{414,85}}$$

**S = \$276.422\*** 6,49455994  
 0,03647602

**S = \$276.422\*** 178,05011

**S = 49.216.967**

Total lucro cesante **\$ 106.222.412** (ciento seis millones doscientos veintidós mil cuatrocientos doce mil PESOS M/CTE).

De la anterior cifra solo se le reconocerá el 70%, debido a la disminución del *quantum* de la indemnización por razón de la concurrencia de causas, lo cual arroja la suma de **\$ 74.355.688.**

**TOTAL a reconocer como lucro cesante como consecuencia de la concausa : \$74.355.688 (setenta y cuatro millones trescientos cincuenta y cinco mil seiscientos ochenta y ocho mil PESOS M/CTE).**

### **3.7. Del llamamiento en garantía.**

El llamado en garantía Seguros Colpatria S.A no será obligada a responder por los perjuicios reconocidos en esta sentencia, pues por mandato legal (art. 1088 del C.Co.) y conforme a lo estipulado en la póliza, el amparo de responsabilidad civil extracontractual que dio lugar a su vinculación cubre únicamente los perjuicios materiales causados a terceros y exceptúa del contrato el lucro cesante, a no ser que se pacte expresamente por escrito, situación que no ocurrió (Póliza de seguros de responsabilidad civil extracontractual No. 800110867, fls. 592 a 597 Cp2) , entonces, como en el presente caso se reconocen perjuicios morales y lucro cesante, y los mismos no son cubiertos por la póliza allegada al expediente no es viable que esta sociedad pague valor alguno.

### **4. Costas Procesales.**

En atención a que el artículo 171 del Código Contencioso Administrativo contempla la condena en costas únicamente para la parte vencida en el proceso, considera la Sala que en el presente caso no procede tal condena, al no existir prueba que la justifique.

En mérito de lo expuesto, la Subsección "C" del de la Sección Tercera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

### **FALLA**

**PRIMERO:** se declara la falta de legitimación por pasiva del Ministerio de Transporte y de Colpatria Seguros S.A , conforme a la parte motiva de esta sentencia.

**SEGUNDO:** Declarar la responsabilidad extracontractual del Instituto Nacional de Vías y de las Constructoras Signum Ltda y Solanos Ltda, por los perjuicios sufridos por el accionante Fredy Quintero Guarín como consecuencia del accidente ocurrido el 6 de abril de 2008 por falta de señalización cuando se desplazaba en la vía Honda - Guaduas - Villeta, Ruta 50.

**TERCERO:** Como consecuencia de lo anterior y a título de reparación del daño, se condena **SOLIDARIAMENTE** al Instituto Nacional de Vías y a las Constructoras Signum Ltda y Solanos Ltda, a pagar a favor del demandante Fredy Quintero Guarín como daño moral veintiocho (28) salarios mínimos legales mensuales, conforme a la parte motiva de esta providencia.

**CUARTO:** Como consecuencia de lo anterior y a título de reparación del daño, se condena **SOLIDARIAMENTE** al Instituto Nacional de Vías y a las Constructoras Signum Ltda y Solanos Ltda, a pagar a favor del demandante Fredy Quintero Guarín a título de indemnización por lucro cesante la suma de setenta y cuatro millones trescientos cincuenta y cinco mil seiscientos ochenta y ocho mil PESOS M/CTE, (\$ 74.355.688.00)

**QUINTO: DECLARAR** que la proporción en que es responsable las sociedades Constructora Signum Ltda y la Constructora Solanos Ltda, corresponde al 100%. En tal virtud, el Instituto Nacional de Vías podrá repetir contra estos demandados, por el 100% de aquello que pague con ocasión de la presente condena.

**SEXTO:** negar las demás pretensiones de la demanda.

**SÉPTIMO:** Sin condena en costas.

**OCTAVO: CÚMPLASE** lo dispuesto en esta providencia, en los términos establecidos en los artículos 176 y 177 del Código Contencioso Administrativo.

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE, CÚMPLASE**



**JOSÉ ÉLVER MUÑOZ BARRERA**  
Magistrado



**MARÍA CRISTINA QUINTERO FACUNDO**  
Magistrada



**FERNANDO IREGUI CAMELO**  
Magistrado