



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CASANARE
CARRERA 20 No. 8-90 PISO 2, INTERIOR 2
TELEFAX 6359097

Yopal, Casanare, dos (2) de julio de dos mil quince (2015)

Referencia:	Radicación No. 85001-3333-002-2013-00180-01
Acción:	REPARACIÓN DIRECTA
Demandante:	EDILMA PÉREZ en nombre propio y en representación de su menor hija ALBA CAROLINA MANRIQUE PÉREZ; PEDRO BURGOS en calidad de padre de la víctima; EDNA XIMENA PIRIACHE PÉREZ, WILMER YORMINSON PÉREZ, ÁLVARO ALFONSO MANRIQUE PÉREZ, HEIDY VIVIANA PÉREZ, CÉSAR ARLEY BURGOS ROSAS, DIANA YICELA BURGOS ROSAS, EDUAR FRANCISCO BURGOS ROSAS, PEDRO ALBERTO BURGOS ROSAS en calidad de hermanos de la víctima.
Demandado:	INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVIAS); A&P INGENIERÍA LTDA; VIGA INGENIERÍA LTDA; INGENIERÍA Y GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A., otrora integrantes del consorcio A&P; y ASTRID DELGADO AMAYA.
Asunto:	ACCIDENTE EN VÍA DE TRÁNSITO

MAGISTRADO PONENTE: JOSÉ ANTONIO FIGUEROA BURBANO

I. OBJETO

Procede este Tribunal a resolver el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante y por A&P INGENIERÍA LTDA, VIGA INGENIERÍA LTDA, INGENIERÍA Y GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A., otrora integrantes del consorcio A&P, y por la ingeniera ASTRID DELGADO AMAYA contra la sentencia proferida por el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Yopal el 28 de noviembre de 2014, a través de la cual se accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda.

II. HECHOS RELEVANTES

De la revisión de la actuación se establece que:

1.- El día 15 de abril de 2012 el señor DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ se desplazaba sobre la vía que de paz de Ariporo conduce a la ciudad de Yopal, como parrillero, en compañía del señor JOSÉ OLDIMAR SANDOVAL en una motocicleta de marca Kawasaki KMX 125 y de placas NO98B.

2.- Sobre el km 16+800 de la citada vía, aproximadamente a las 9 de la noche colisionaron contra unos elementos que se encontraban sobre el carril por el cual transitaban, accidente que ocasionó la muerte del señor DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ, quien falleció de manera inmediata.

3.- En el sector donde se presentó la colisión se estaba ejecutando una obra pública por parte del INVIAS, quien mediante contrato núm. 2131 de 2011 pactó la

construcción de "LA ESTACIÓN DE PEAJE ARAGUANÉY CON INFRAESTRUCTURA PROVISIONAL DE LA VÍA YOPAL PAZ DE ARIPORO PR16+800, RUTA 6513, DEPARTAMENTO DE CASANARE MODULO 1".

4.- En la demanda se afirma que al momento del accidente no existía la señalización suficiente (no existían señales luminosas, no había iluminación artificial, no había palettero que direccionara el tráfico en el sector de la vía) ni había indicación alguna del cerramiento del carril y solamente se encontraba en la vía una cinta amarilla de peligro.

5.- Así mismo se indicó que la supervisión de la obra fue otorgada a la ingeniera ASTRID DELGADO AMAYA y que la Secretaría de Tránsito y Transporte Departamental del Casanare no expidió ningún acto administrativo que concediera licencia para intervenir en vía pública, ni se realizó aprobación del plan de manejo del tránsito de conformidad con lo establecido en el capítulo 4 numeral 4.7.4.6 del anexo de la Resolución 1050 del 05 de mayo de 2004.

6.- Señaló también que de conformidad con los documentos expedidos por la Policía Nacional y el INVIAS hubo una serie de accidentes de tránsito en la misma zona donde ocurrió el accidente objeto de litigio y por materiales dejados en la vía.

7.- Los demandantes ostentan la calidad de familiares del occiso, quien para la época de los hechos trabajaba como obrero en la empresa ESPRI OBRAS LTDA., recibiendo como retribución la suma de \$1.238.880 mensuales.

8.- En el presente proceso, los accionantes solicitaron declarar administrativa y extracontractualmente responsables al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS), a las empresas A&P INGENIERÍA LIMITADA, VIGA INGENIERÍA LTDA., INGENIERÍA & GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A., en su calidad de integrantes del CONSORCIO AP y a la señora ASTRID DELGADO AMAYA que ostentaba la calidad de interventora.

Y consecuencialmente ordenar y condenar a la demandada al pago de:

- a) Perjuicios morales el equivalente a 100 SMLMV para EDILMA PÉREZ y PEDRO BURGOS en calidad de padres del occiso, y 50 SMLMV para ALBA CAROLINA MANRIQUE PÉREZ, EDNA XIMENA PIRIACHE PÉREZ, WILMER YORMINSON PÉREZ, ÁLVARO ALFONSO MANRIQUE PÉREZ, HEIDY VIVIANA PÉREZ, CÉSAR ARLEY BURGOS ROSAS, DIANA YICELA BURGOS ROSAS, EDUAR FRANCISCO BURGOS ROSAS en calidad de hermanos.
- b) Lucro cesante consolidado la suma de \$16.048.500 para los señores EDILMA PÉREZ y PEDRO BURGOS, por lo que ha dejado de ingresar a su patrimonio y acorde con la ayuda que les daba el occiso.
- c) Lucro cesante futuro la suma de \$ 283.952.550 a favor de EDILMA PÉREZ y PEDRO BURGOS en consideración a lo que dejará de ingresar a su patrimonio.
- d) Finalmente solicitaron el cumplimiento de las anteriores condenas de conformidad con lo establecido en los artículos 192 a 195 de la Ley 1437 de 2011 y 307 del CGP, con su respectiva indexación e intereses moratorios.

III. EL FALLO RECURRIDO

Es la sentencia proferida por el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Yopal el 28 de noviembre de 2014, a través de la cual el a quo:

1.- Declaró administrativamente responsables a las empresas A&P INGENIERÍA LTDA., INGENIERÍA LTDA., INGENIERÍA GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A., otrora integrantes del consorcio A&P y a la señora ASTRID DELGADO AMAYA, en su condición de interventora, por los perjuicios causados a los demandantes.

2.- Y consecuentemente los condenó a indemnizar los perjuicios morales ocasionados a los demandantes EDILMA PÉREZ y PEDRO BURGOS, padres del occiso, a razón de 50 SMLMV para cada uno.

Advirtió que el pago de la referida suma debía realizarse de manera solidaria entre las empresas A&P INGENIERÍA LTDA., INGENIERÍA LTDA., INGENIERÍA GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A., conformantes del consorcio A&P, quienes debían pagar el 70 % y la señora ASTRID DELGADO AMAYA con el 30%.

Dispuso que el cumplimiento de la sentencia en los términos señalados en los artículos 187 y 192 del CPACA.

3.- No reconoció perjuicios morales para los hermanos por no probarse ningún tipo de lazo afectivo o sentimental de estos respecto del occiso.

4.- Exoneró de responsabilidad al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS).

4.- Y negó las demás pretensiones de la demanda.

Para adoptar esta decisión, en síntesis, el juzgador de primera instancia consideró que:

a) Acorde con el manual de señalización vial del Ministerio de Transporte, más concretamente del capítulo de señalización de calles y carreteras afectadas por obras:

- Las señales de advertencia de la obra en vía pública deben ser ubicadas sin excepción en el lugar donde se ejecuta la misma.
- Deben colocarse conforme al diseño y alineación de la vía y de tal forma que el conductor tenga suficiente tiempo para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo.
- Por regla general deben instalarse al lado derecho de la vía; en caso de carreteras y vías urbanas rápidas, la primera señal de advertencia de la existencia de la obra debe colocarse aproximadamente a 400 mts de su inicio y en vías de alta velocidad y acceso limitado la distancia de las señales de prevención debe aumentarse a 400 metros o más y colocar señales informativas antes de las preventivas que indiquen la proximidad de una obra en construcción.
- Es competencia de la entidad contratante establecer la responsabilidad de la instalación de señales en las obras que se realicen en la vía o en zonas adyacentes.

- Existen 3 tipos de señales verticales a saber, las preventivas (advierten sobre los peligros potenciales existentes en la zona), las reglamentarias (son las que se requieren cuando por una obra se afecta el tránsito en la zona) y las informativas (usadas en la ejecución de obras para indicar con anterioridad el trabajo que se realiza).
- Debieron existir dispositivos tales como: barricadas (formadas por bandas o listones horizontales reflectivos con longitud entre 2.0 y 2.4 metros y una altura de 0.20 metros), barreras plásticas flexibles (usadas para restringir y canalizar el tránsito vehicular cuando hay cierre de vía), delineadores tubulares (usados para hacer cerramientos de obras) y banderero con banderas y paletas.

Y de lo anterior concluyó que en el caso que se analiza se debieron instalar por parte del contratista (consorcio A&P) como mínimo tanto señales informativas como preventivas, lo cual no se hizo, modificando, remplazando o cubriendo las existentes en la zona, conforme a la nueva condición generada por la obra en la vía, la cual representaba efectivamente un peligro y afectaba el tránsito puesto que el carril por donde transitaban los motociclistas se encontraba lleno de huecos y escombros.

- b) El problema jurídico era determinar la existencia de daño que haya ocasionado perjuicio a los demandantes y permitiera estructurar alguna responsabilidad de la parte demandada y estructurar algún tipo de responsabilidad conforme a los regímenes de imputación existentes o si por el contrario se estructuraba alguna causal que rompiera el nexo causal.
- c) No existía responsabilidad por parte del INVÍAS toda vez que si bien es cierto es el encargado del mantenimiento de las vías nacionales, esta obligación fue subrogada con la realización del contrato, puesto que el Consorcio A&P adquirió el compromiso de mantener señalizado el sector contratado de acuerdo con las estipulaciones y especificaciones vigentes; la interventoría del contrato fue realizada por la señora ASTRID DELGADO AMAYA, por lo que esta era la competente para realizar la vigilancia y control de la ejecución de la obra en nombre del INVÍAS y de exigir el cumplimiento de la instalación de las respectivas señales.
- d) En lo concerniente a la responsabilidad y conducta del consorcio A&P, manifestó que en cada una de las instalaciones en la vía deben ser puestas las señales mencionadas de conformidad con el manual de señalización del Ministerio de Tránsito y Transporte y en atención a la normatividad vigente para la materia; por ende, aparte de que se logró configurar la falla en el servicio por no haber instalado en el lugar de la obra la señalización correspondiente, se logró demostrar la existencia de solo dos señales de advertencia (la de disminución de velocidad y la de carril cerrado) razón por la cual le resultan imputables la falla del servicio y el daño aducido en la demanda, puesto que pese a tener la obligación de instalar la señalización indicada omitió el deber de hacerlo y de ello deviene el hecho generador del daño.
- e) Con relación a la responsabilidad de la señora ASTRID DELGADO AMAYA señaló que su labor de interventoría del contrato núm. 2131 de 2011, respecto al tema de vigilancia y control de la instalación de la señalización de la obra se llevó a cabo de manera negligente e

irresponsable, en atención a lo estipulado en el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 según el cual todas las órdenes y sugerencias impartidas por el interventor deben darse por escrito y no en forma verbal, y si bien es cierto que dentro de la foliatura se encuentra una copia del pantallazo de un correo electrónico enviado al contratista, mediante el cual se informa que la propuesta de señalización enviada a este no cumple los requerimientos del manual de señalización, esto no basta para predicar lo contrario, debiendo realizar unas actuaciones serias de interventoría de comprobación de campo continuas para verificar el real estado de señalización y plasmar los correspondientes hallazgos mediante escritos o requerimientos, además de comunicar dicha situación al INVÍAS mediante informe, lo cual no se probó que se hubiese realizado.

Agregó que esta omisión de la interventora excluye de responsabilidad al referido Instituto quien para todos los efectos de la interventoría, control y vigilancia del contrato núm. 2131 subrogó dicha obligación en cabeza de esta demandada, quien debió informar las falencias presentadas para que este adoptara los correctivos necesarios, por lo que no se le puede exigir responsabilidad sobre situaciones por él desconocidas.

- f) Frente a la conducta desplegada por los señores JOSÉ OLDIMAR SANDOVAL y DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ manifestó que en vista de que estos se encontraban en estado de embriaguez al momento del accidente podía endilgarse la existencia del hecho de un tercero respecto de JOSÉ OLDIMAR SANDOVAL y la culpa de la víctima, los cuales concurren en la ocurrencia del daño, por cuanto al transitar un vehículo en estado de embriaguez se afecta la capacidad psicomotriz, sin embargo de encontrarse la obra con óptimas condiciones de señalización el resultado hubiese sido diferente.

Con base en lo anterior, concluyó que la actuación desplegada por JOSÉ OLDIMAR SANDOVAL y su parrillero DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ y la omisión de las empresas demandadas y la interventora concurrieron en la causación del daño, pues de no existir obra en la vía o de encontrarse en óptimas condiciones de señalización probablemente no se hubiese ocasionado el accidente. Por tales razones determinó una reducción proporcional del 50 %.

IV. EL RECURSO DE APELACIÓN

La ingeniera ASTRID DELGADO AMAYA, las sociedades A&P INGENIERÍA LTDA., VIGA INGENIERÍA LTDA. (Actualmente VIGA INGENIERÍA S.A.S.), e INGENIERÍA & GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A. (INGERPROYECTOS S.A.), otrora integrantes del consorcio A&P y la parte demandante, impugnaron la sentencia de primera instancia en escritos que reposan en folios 764 a 800, 801 a 822 y 823 a 842 respectivamente, en resumen así:

1. ASTRID DELGADO AMAYA

Solicitó la revocatoria de la sentencia por existir responsabilidad exclusiva de la víctima, la participación determinante de un tercero y con base en los siguientes argumentos:

- En desarrollo de la investigación penal adelantada por la Fiscalía 33 seccional de la ciudad de Yopal radicada bajo el número 2012-0110 se logró establecer que el occiso se encontraba en estado de embriaguez grado III, y que el conductor de la motocicleta, se encontraba en estado de embriaguez grado II.
- Esta demandada, en desarrollo de la obra, dio cumplimiento a la aceptación de la oferta núm. 1489 de 2011 en los términos establecido en el manual de interventoría y el de señalización que hacía parte integral del contrato.
- El a quo planteó un escenario de especulaciones, al considerar que en caso de encontrarse en mejor estado la vía “tal vez” el resultado hubiese sido diferente, pero no consideró el hecho de que si el occiso hubiese llevado casco, o no hubiese llevado carga, no hubiesen adelantado en sitio prohibido o ido con exceso de velocidad, probablemente también lo hubiese sido, aunado al hecho que determinó bajo su parecer cuál era la señalización apropiada para el caso de una vía en construcción sin atender los conocimientos propios requeridos para ello y desconociendo las pruebas con las que se pretendía demostrar las actuaciones realizadas.
- Fue evidente la temeridad por parte del apoderado de la parte demandante, pues pese a que desde el comienzo sabía del estado de embriaguez tanto de la víctima como del conductor de la motocicleta al momento del accidente, nunca manifestó nada al respecto, queriendo hacer ver que él era una persona intachable y colaboradora con el sustento de la familia.
- No existe pronunciamiento sobre la solicitud de compulsar copias por la falsedad del testimonio de JOSE OLDIMAR SANDOVAL ESQUIVEL, respecto de no haber presentado o solicitado acuerdo de principio de oportunidad o la indemnización integral a las víctimas.
- Se desconoció el hecho de que las anotaciones, instrucciones y gestiones dadas por esta demandada como interventora fueron plasmadas en la bitácora de obra.
- Existe responsabilidad por parte del INVÍAS, toda vez que el contratista y el interventor llegan con posterioridad a la planeación y estudios del contrato adhiriéndose a las condiciones de contratación, y este debió aplicar los principios de planeación, economía, celeridad, legalidad al momento de exigir la señalización debida.
- La tacha de documentos y fotografías, legal y oportunamente allegados al proceso, por parte del a quo pese a no haber sido solicitada por ninguna de las partes del proceso.
- La realidad probatoria, a juicios de esta apelante demuestra que se efectuó una verdadera labor de interventoría, el cumplimiento de lo ordenado por el INVÍAS, se dieron las debidas instrucciones por escrito con relación a la señalización, la instalación de la misma y la responsabilidad tanto del señor JOSE OLDIMAR ESQUIVEL como del occiso por la ingesta de bebidas alcohólicas, la violación de reglamentos, el exceso de velocidad, la no utilización de equipo de protección, la sobrecarga que llevaban en bolsas (carnes y otros insumos de mercado).
- El no pronunciamiento como señala la norma por parte del a quo acerca de las excepciones planteadas por la recurrente y el no pronunciamiento por la parte demandante acerca de la contestación de la demanda, de las excepciones propuestas y de las pruebas aportadas, permiten establecer la temeridad por parte del apoderado de la parte demandante, quien conocía la situación real en que se produjo el accidente y no realizó pronunciamiento al respecto.
- La interventoría fue desarrollada a cabalidad desde el comienzo, exigiendo desde la ejecución del contrato la colocación e implementación de las

señales de tránsito de conformidad con la reglamentación contractual¹, sin embargo el juez de primera instancia no realizó el estudio en debida forma para sacar las conclusiones y tomó de manera parcial el contenido de unas y otras, analizó en lo conveniente para las apreciaciones del despacho y no verificó el hecho de que la señalización existente en la zona fue arrasada por el derrape de la motocicleta.

- Aseveró que el a quo desconoció las siguientes pruebas aportadas de manera oportuna al proceso:
 - Copia simple de la bitácora de obra del contrato núm. 2131 de 2011, aportada tanto por la parte demandante, como por el INVÍAS, en donde se puede verificar entre otras cosas, las visitas realizadas por parte del INVÍAS a la obra sin realizar manifestación alguna de inconformidad con la señalización de la obra.
 - Fotocopia de la aceptación de oferta 1489 de 2011 entre ASTRID DELGADO AMAYA y el INVÍAS.
 - Impresión en color del capítulo 4 señalización de calles y carreteras afectadas por obras públicas del INVÍAS.
 - Impresión en color de la figura 9.11 y 9.113 del manual de señalización para el contrato.
 - Fotocopia del oficio DT-CAS.20020 expedido por el INVÍAS.
 - Copia simple de los estudios previos SA-MC-SGT-SRN-XX-2011.
 - Copia simple del anexo técnico selección abreviado módulo 1-SGT-XXX-2011 (Construcción de la estación de peaje ARAGUANÉY con la infraestructura provisional, en la vía YOPAL-PAZ DE ARIPORO, pr 16+800, ruta 6513).
 - Copia del email de fecha 7 de febrero del contratista a la interventora.
 - Copia simple de los archivos adjuntos en el email de fecha 7 de febrero enviados a la interventora por parte del contratista.
 - Copia simple de los archivos adjuntos en el email de fecha 8 de febrero enviados por parte de la interventora al contratista.
 - Copia simple del oficio CE-012-003 remitido por parte del Consorcio A&P a la señora ASTRID DELGADO AMAYA, haciendo entrega de los diseños.
 - Copia simple del acta de aprobación de estudios y diseños de fecha 16 de febrero de 2011 suscrita por el representante legal del consorcio A&P y la interventora.
 - Copia simple del oficio 1489/2011-005 de fecha 3 de febrero de 2011 requerimiento de la interventoría para la iniciación de actividades.
 - Copia simple del oficio 1489/2011-001 de fecha 5 de marzo de 2011 requerimiento de la interventoría al contratista para el cumplimiento de la señalización. Radicado en el INVÍAS.
 - Copia simple del acta de comité técnico de avance del 13 de abril de 2012, en donde se refleja que uno de los temas tratados por parte de la interventora es la señalización vial, información sobre la cual tuvo conocimiento el INVÍAS.
 - Copia simple del oficio 1489/2011-026 de fecha 20 de abril de 2011, radicado en la Dirección Regional del INVÍAS informando sobre el accidente presentado.
 - Impresión de 100 fotografías que comprueban el cumplimiento de las disposiciones contractuales, legales y reglamentarias.
 - Tampoco tiene en cuenta la señalización otorgada por parte
- Adujo vulneración del principio de legalidad, bajo el cual se debe realizar una real valoración de las pruebas y dar aplicación a lo señalado por la Corte Constitucional y no la interpretación errada dada por el despacho; igualmente el desconocimiento por parte del a quo de la manifestación realizada por el señor JOSE OLDIMAR en la audiencia de testimonio en la cual reconoce la presencia de señalización en la vía, la cual no vio por el estado de embriaguez en el que se encontraba; equivocada lectura e interpretación por parte del juez de primera instancia respecto del manual de

¹ Trae a colación la Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, con el fin de demostrar que la instalación de las señales se hizo con la autorización del INVÍAS, después de presentado el plan de señalización y desvíos.

señalización, quien a su vez realiza de perito, al determinar qué señalización consideraba pertinente existiera en la vía.

2. Sociedades A&P INGENIERÍA LTDA., VIGA INGENIERÍA LTDA. (Actualmente VIGA INGENIERÍA S.A.S.), e INGENIERÍA & GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A. (INGERPROYECTOS S.A.), otrora integrantes del consorcio A&P:

Solicitaron la revocatoria de la sentencia argumentando la existencia de responsabilidad exclusiva de la víctima, la participación determinante de un tercero con base en los siguientes argumentos:

- El cumplimiento de las obligaciones legales por parte de la interventora ASTRID DELGADO AMAYA, quien realizó desde el inicio todas las actuaciones encaminadas a la correcta señalización de la obra.
- La exclusión por parte del a quo en la sentencia, de elementos probatorios determinantes en el proceso, sin que hayan sido cuestionado durante el proceso algunos de estos, tales como la bitácora de obra, el informe de interventoría elevado con ocasión del accidente y los informes rendidos por el recurrente, los cuales no fueron tenidos en cuenta durante el proceso, vulnerando de esta manera el derecho fundamental al debido proceso.
- El hecho de que el juez se haya convertido en perito dentro del proceso, al determinar qué clase de señalización hubiese sido la requerida en el lugar del accidente y en la obra realizada, las condiciones atmosféricas y omitir la señalada por la interventora en el informe con ocasión del accidente, desconociendo de esta manera la prohibición que tienen las partes y el juez para intervenir como peritos en las actuaciones de las que son partes.
- El a quo omitió el hecho de que la comunidad, con el fin de proporcionar ayuda a la víctima y al conductor de la motocicleta, retiraron la señalización ubicada en el límite de la obra y que en el informe de tránsito se indica que la causa del accidente es el exceso de velocidad y el estado de embriaguez aparente.
- Aparte de la omisión de las señales existentes en la carretera demostradas en los informes aportados al proceso el juez de primera instancia no valoró la afirmación hecha en la declaración en donde se informó que como consecuencia de la presencia de una camioneta pick-up en el carril por donde transitaba, conllevó al conductor a efectuar un adelantamiento y reingreso al carril por donde transitaba con la colisión en la obra de manera inmediata.
- El Consorcio A&P suscribió contrato núm. 2131 de 2011 para la construcción del peaje Arguaney, dentro del cual se estableció como parte integral la aplicación del manual de señalización capítulo 4, figuras 9.11 y 9.13, cumplida en su totalidad, lo cual fue plenamente probado mediante la intervención de la señora ASTRID DELGADO AMAYA en calidad de interventora del contrato.
- La parte demandante ocultó deliberadamente el estado de embriaguez que presentó tanto la víctima como el señor JOSE OLDIMAR SANDOVAL al momento de la ocurrencia del accidente, comprometiendo seriamente la credibilidad de los hechos.
- Se demostró la violación de reglamentos por parte de la víctima y del señor JOSE OLDIMAR SANDOVAL, elementos determinantes para la ocurrencia del accidente.
- Se demostró la causal de exoneración de la responsabilidad denominada hecho de un tercero rompiéndose el nexo de causalidad existente entre el

daño y la responsabilidad, puesto que el daño en este caso fue producido por un tercero, el cual acepta la responsabilidad frente a la comisión del delito de homicidio culposo, en el proceso penal adelantado.

3. Parte demandante

Este sujeto procesal solicitó:

- Declarar responsabilidad en cabeza del INVÍAS puesto que no diseñó ni planeó un documento contentivo del plan de manejo del tránsito para el lugar donde se iba a ejecutar la obra pública, ni tuvo en cuenta el impacto de que la misma iba a generar en el tráfico automotor, pese a tener conocimiento sobre la alta accidentalidad sobre la vía donde ocurrió el accidente.
- El reconocimiento de los perjuicios morales para los hermanos de la víctima, de conformidad con los planteamientos dados por esta Corporación² y por el Consejo de Estado, porque el hecho de que unos hijos no fueran hijos del mismo padre y de la misma madre no implicaba que existiera animadversión o enemistad entre ellos.
- Y el reconocimiento de la condena en un 100%, en razón de que no existe plena prueba sobre la ebriedad del conductor de la motocicleta, y en caso de existir, porque dicha situación no fue la causa eficiente del daño inferido³, cosa que no sucede con el actuar de la administración el cual fue la génesis del evento, pues de estar en óptimas condiciones la señalización en la carretera, el accidente se hubiera evitado.

V. ACTUACIÓN PROCESAL SEGUNDA INSTANCIA

Previo reparto, el expediente arribó al despacho del sustanciador el 4 de marzo de 2015 (fl.2.C5); se admitió el recurso por autos del 5 y 10 siguientes (fl.5 y 12 C5); mediante proveído del 10 de abril del mismo año se corrió traslado para alegar de conclusión (fl.15 C5), el cual fue aprovechado por la ingeniera ASTRID DELGADO AMAYA (fl. 40-78 C5), por las sociedades A&P INGENIERÍA LTDA., VIGA INGENIERÍA LTDA. (Actualmente VIGA INGENIERÍA S.A.S.), e INGENIERÍA & GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A. (INGERPROYECTOS S.A.), otrora integrantes del consorcio A&P (fl.17 a 39 C5) y por el Ministerio Público (79 a 102 C5) en los siguientes términos:

1. ASTRID DELGADO AMAYA

En sus alegaciones ratificó lo señalado en el recurso de apelación y en el escrito de contestación de la demanda, argumentando en síntesis lo siguiente:

La falta de imparcialidad del a quo para valorar las pruebas allegadas al proceso; el hecho de que la víctima se encontrara en estado de embriaguez, algo determinante en la ocurrencia del accidente; el cumplimiento de las funciones de la interventora, demostradas con la bitácora de obra, los informes

² Trae a colación sentencia proferido por el doctor JOSE ANTONIO FIGUEROA BURBANO de fecha 3 de noviembre de 2014 sobre la presunción de la aflicción de los hermanos víctimas demandantes y sentencia del 7 de junio de 2012 con ponencia del doctor NESTOR TRUJILLO GONZALEZ radicada bajo el número 85001-3331-001-2009-00025-01, demandante: Doris Gutiérrez Perdomo y otros, demandado: Nación-Ministerio de Defensa.

³ Refiere pronunciamiento del Consejo de Estado dado mediante sentencia del 26 de septiembre de 2013, CP. Enrique Gil Botero. Radicado: 85001-2331-000-1995-00971-01. Demandante: JESÚS ALONSO ANGARITA JIMÉNEZ, con el fin de indicar que en lo que respecta a la culpa exclusiva de la víctima se requiere la presencia de un actuar (positivo o negativo) y que este sea determinante en el hecho y que en caso de demostrar que el comportamiento del afectado fue determinante y decisivo en la generación del daño se libera de responsabilidad.

de interventoría, los comités técnicos con supervisión del INVÍAS, el cumplimiento de las obligaciones propias emanadas del contrato de interventoría; y la existencia de responsabilidad por parte del INVÍAS, quien desde el comienzo estableció la obligación de colocar la señalización de conformidad con lo establecido en el manual de señalización, más concretamente en los numerales 9.11 y 9.13, por lo que la interventora no podía llegar con posterioridad a realizar modificaciones al contrato.

Recalcó el hecho de que el juzgador de primera instancia se convirtiera en un perito dentro del proceso, al concluir cuál era la clase de señalización a ubicar en el sector y en la obra desarrollada, y que el conductor de la motocicleta en la declaración reconociera la existencia de señales de tránsito en la zona del accidente .

2. Sociedades A&P INGENIERÍA LTDA., VIGA INGENIERÍA LTDA. (Actualmente VIGA INGENIERÍA S.A.S.), e INGENIERÍA & GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A. (INGERPROYECTOS S.A.), integrantes del consorcio A&P:

Hicieron una breve síntesis de los fundamentos de la sentencia recurrida, de las actuaciones procesales de las partes adelantadas en el juzgado de primera instancia, así como de las consideraciones realizadas por el a quo al acervo probatorio y ratificaron en esencia los argumentos de la apelación.

Se pronunciaron respecto de la apelación presentada por el demandante, indicando que confundía los elementos constitutivos de una obra pública, una obra por delegación de una entidad pública y la obtención de una licencia para la ejecución de una obra en la vía pública, reiterando que su actuación se encontraba encaminada a obtener un beneficio mediante hechos y elementos que conllevan a la confusión, toda vez que la obra fue ejecutada bajo los parámetros indicados en el contrato.

3. El Ministerio Público

Citó jurisprudencia del Consejo de Estado⁴ con el fin de explicar el régimen de responsabilidad del Estado y la concreción de la falla en el servicio.

Determinó que efectivamente existía un daño antijurídico, puesto que el accidente se efectuó en vía pública donde se realizaba una obra pública y que no era relevante el hecho de que el occiso se encontrara en estado de embriaguez, puesto que no era la persona que conducía la motocicleta.

Indicó que el INVÍAS pese a tener la obligación de mantener las vías nacionales en óptimo estado, de conformidad con el informe elevado por los policías que atendieron el accidente se dedujo que la vía se encontraba en regular situación, hecho claramente influyente en la ocurrencia del accidente, independientemente de que la persona que esté conduciendo se encuentre en estado de embriaguez o en la más alta sobriedad y con toda la pericia del caso.

Señaló que existe responsabilidad por parte del contratista y de la interventora quienes debieron actuar de conformidad con particularidades propias del desarrollo de una obra pública y más de una vía nacional de primera categoría; y finalmente solicitó analizar en forma detallada el acervo probatorio existente en

⁴ Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia de 16 de agosto de 2007, expediente núm. 30114, radicado 41001233100019930758501. C.P. Ramiro Saavedra Becerra.

el proceso, puesto que el actuar imprudente e irresponsable debió haberse probado respecto del conductor más no del occiso puesto que su ingesta de licor no fue determinante en la ocurrencia del accidente, por lo que el hecho de que la víctima estuviese tomando no implica concausa de responsabilidad.

VI. CONSIDERACIONES

1.- PRONUNCIAMIENTO SOBRE NULIDADES, PRESUPUESTOS PROCESALES, REQUISITOS DE PROCEDIBILIDAD Y CADUCIDAD

Revisada la actuación surtida hasta el momento, en cumplimiento del control de legalidad establecido en el artículo 132 del CGP, no se observan irregularidades procedimentales que conlleven a declarar la nulidad total o parcial de lo actuado. Por el contrario, se encuentra cumplido el procedimiento previsto en los artículos 247 siguientes y concordantes del CPACA, es decir, se agotó el debido proceso establecido en el artículo 29 de la Constitución Política.

Esta Corporación es competente para resolver la apelación en atención a la naturaleza del asunto, el lugar donde ocurrieron los hechos y el factor funcional, acorde con las previsiones de los artículos 153, 155 y 156 del CPACA. Y no hay reparos respecto de los demás presupuestos procesales (capacidad para ser parte, capacidad para comparecer al proceso y demanda en forma).

Se agotó la conciliación previa ante la Procuraduría y no se configura la caducidad.

Por lo tanto, la decisión será de mérito.

2.- PROBLEMAS JURÍDICOS

Del análisis de la sentencia de primera instancia con relación a los recursos de apelación interpuestos, se establece que los problemas jurídicos a resolver en el presente caso son los siguientes:

PROBLEMA PRINCIPAL:

¿La muerte del señor DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ ocurrió por culpa exclusiva de la víctima y/o por culpa exclusiva de un tercero, como lo aseveran las Sociedades A&P INGENIERÍA LTDA., VIGA INGENIERÍA LTDA. (Actualmente VIGA INGENIERÍA S.A.S.), e INGENIERÍA & GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A. (INGERPROYECTOS S.A.), otrora integrantes del consorcio A&P y la ingeniera ASTRID DELGADO AMAYA, o por el contrario obedece a concausas tal como lo señaló el juzgador de primera instancia?

PROBLEMAS SUBSIDIARIOS:

¿Si la citada muerte obedece a concausas, tal como lo señaló el a quo en el fallo recurrido, deben responder por los daños las Sociedades A&P INGENIERÍA LTDA., VIGA INGENIERÍA LTDA. (Actualmente VIGA INGENIERÍA S.A.S.), e INGENIERÍA & GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A. (INGERPROYECTOS S.A.), otrora integrantes del consorcio A&P, el INVÍAS y la interventora ASTRID DELGADO AMAYA?

¿Tienen derecho o no a la indemnización derivada del accidente los padres y hermanos de DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ y en caso afirmativo a la indemnización plena o a un porcentaje de la misma por disminución en razón de la concausa?

Para resolverlos consideraremos los siguientes aspectos:

2.1.- De la responsabilidad patrimonial del Estado

De conformidad con el artículo 90 de la Constitución Política, el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos causados por la acción u omisión de las autoridades públicas, que le sean imputables. En consecuencia, es necesario dilucidar en cada caso concreto si se configuran los elementos previstos en esta norma para que nazca el deber del Estado de responder, esto es, el daño antijurídico y la imputabilidad del mismo al demandado.

No hay duda de que con el artículo 90 de la actual Carta Política, el fundamento de la responsabilidad del Estado se desplazó de la ilicitud de la conducta causante del daño (falla del servicio o culpa del Estado) al daño mismo, siempre y cuando este sea antijurídico e imputable al Estado.

Ese cambio constitucional varió fundamentalmente la naturaleza y la finalidad de la institución que de sancionatoria pasa a ser reparatoria, teniendo en cuenta para ello no solo al agente del daño sino a la víctima como destinataria de la reparación.

Esa visión amplia acerca de la responsabilidad del Estado incluye los daños que origina su acción in jurídica como su conducta lícita. Por ende, es en ese contexto donde toma profunda relevancia el concepto de daño antijurídico contenido en el mandamiento constitucional del artículo 90, pues sobre él se edifica la responsabilidad del Estado, a condición de que el daño le sea imputable.

2.2.- Del daño

Tradicionalmente el daño ha sido concebido como una lesión de un bien jurídico por la acción o la omisión de los particulares, el Estado en alguna de sus manifestaciones (Nación, departamentos, municipios, entidades descentralizadas, etc.) e incluso por las cosas.

Actualmente, en materia administrativa, el daño antijurídico no significa simplemente la lesión real o potencial causada en contra de la norma (antijuridicidad causal o desde el origen) sino también el concepto de imputación o atribuibilidad (según varios criterios, tales como la ilegalidad del acto, la ruptura del equilibrio de las cargas públicas entre los asociados, responsabilidad objetiva, presunción de culpa, el riesgo creado en peligro de terceros y, según algunos autores el enriquecimiento indebido), que permiten trasladar los efectos negativos del hecho dañoso desde el patrimonio de la víctima hacia el patrimonio de la administración y, eventualmente, dirimir también el reparto de responsabilidades entre aquella y el agente físico causante del daño, como ocurre con el llamamiento en garantía y la acción de repetición e incluso en los casos de disminución del monto de la indemnización por concurrencia de culpas. La utilización de uno u otro criterio de imputación, dependerá en concreto de cada caso específico de lesividad.

El Honorable Consejo de Estado, al referirse a este tema ha dicho:

“El daño es uno de los presupuestos o elementos que estructuran la responsabilidad del Estado, común a todos los regímenes (falla del servicio, presunción de falla, daño especial, trabajos públicos, etc.), a tal punto que la ausencia de aquél imposibilita el surgimiento de ésta. Esto significa que no puede haber responsabilidad si falta el daño. Ahora bien, para que el daño sea resarcible o indemnizable la doctrina y la jurisprudencia han establecido que debe reunir las características de cierto, concreto o determinado y personal. En efecto, en la materia que se estudia la doctrina es uniforme al demandar la certeza del perjuicio. Tal es el caso de los autores Mazeaud y Tunc, quienes sobre el particular afirman: “Al exigir que el perjuicio sea cierto, se entiende que no debe ser por ello simplemente hipotético, eventual. Es preciso que el juez tenga la certeza de que el demandante se habría encontrado en una situación mejor si el demandado no hubiera realizado el acto que se le reprocha. Pero importa poco que el perjuicio de que se queje la víctima se haya realizado ya o que deba tan sólo producirse en lo futuro. Ciertamente, cuando el perjuicio es actual, la cuestión no se plantea: su existencia no ofrece duda alguna. Pero un perjuicio futuro puede presentar muy bien los mismos caracteres de certidumbre. Con frecuencia, las consecuencias de un acto o de una situación son ineluctables; de ellas resultará necesariamente en el porvenir un perjuicio cierto. Por eso, no hay que distinguir entre el perjuicio actual y el perjuicio futuro; sino entre el perjuicio cierto y el perjuicio eventual, hipotético...”. De igual manera, el tratadista Adriano de Cupis enseña sobre el particular: “El daño futuro es un daño jurídicamente relevante en cuanto revista los caracteres de certidumbre, por lo que puede parificarse al daño presente en tanto en cuanto pueda aparecer como un daño cierto, ya que la simple posibilidad o eventualidad, no bastan a la hora de exigir su responsabilidad. Con la expresión cierto se significa tanto el interés a que afecta como que lo produce, y que por afectarlo motiva el nacimiento de la responsabilidad”. En el mismo sentido el profesor Jorge Peirano Facio: “De acuerdo a la enseñanza constante de la doctrina el primer carácter que debe presentar el perjuicio para configurarse como relevante a los efectos de responsabilidad extracontractual es el de ser cierto. “En un segundo sentido se habla de perjuicio incierto aludiendo a los daños cuya existencia no está del todo establecida, pudiéndose plantear dudas acerca de su realidad... En el sentido que ahora le atribuimos consideramos, pues, perjuicio aquél que es real y efectivo, y no meramente hipotético o eventual. El criterio esencial para determinar en qué casos un perjuicio es cierto, resulta de apreciar que de no mediar su producción la condición de la víctima del evento dañoso sería mejor de lo que es a consecuencia del mismo. ”Próximo al daño futuro, pero discernible de él en la mayoría de los casos, se encuentra el daño eventual. La diferencia fundamental entre estos dos tipos de daño se caracteriza suficientemente cuando se recuerda que el daño futuro no es sino una variedad del daño cierto, en tanto que el concepto de daño eventual se opone, precisamente y en forma radical, al concepto de certeza: daño eventual equivale, al daño que no es cierto; o sea, el daño fundado en suposiciones o conjeturas⁵”.

2.3.- De la imputación del daño

Señalamos atrás que el artículo 90 de la Constitución Política contempla el deber del Estado de responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas; por ende, esta norma es la que le sirve de fundamento al artículo 86 del Código Contencioso Administrativo para consagrar la acción de reparación directa, a cuyo manto se interpuso la presente acción.

También dejamos establecido que la imputación del daño puede surgir de

⁵ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia del 7 de mayo de 1998, C.P. Ricardo Hoyos Duque, radicado: 10397, Accionante: Cecilia Palacio de Donado y otros, demandado: Superintendencia Bancaria y Otros. En similar sentido existen otros pronunciamientos de la misma corporación Sentencia 5393 del 89/03/16. Ponente: Carlos Betancur Jaramillo. Actor: José Dolores Bautista y otros; 5739 del 90/05/25. Ponente: Carlos Betancur Jaramillo; 6298 del 94/03/04. Ponente: Juan de Dios Montes Hernández; 5881 del 90/06/14; 4335 del 90/09/20; 6783 del 94/02/17, 9763 del 94/10/27. Ponente: Julio Cesar Uribe Acosta. Actor: Osvaldo Pomar y Otra y 5835 del 90/09/27. Consejero Ponente: Dr. Gustavo de Greiff R. Actor: Norberto Duque Naranjo.

diversos títulos, entre ellos los siguientes:

- Responsabilidad objetiva, para aquellos casos en que el ordenamiento jurídico ha dispuesto que el Estado compromete su responsabilidad sin necesidad de que medie algún elemento subjetivo, es decir, el dolo, la culpa o falla del servicio. Por ende, lo relevante para establecer responsabilidad en este caso es la presencia del daño y la relación de causalidad entre el hecho o acción ejercida y el daño. No es necesario analizar el dolo, culpa o falla del servicio de quien realizó la acción.
- Falla del servicio probada, en la cual, al contrario de lo que ocurre en la responsabilidad objetiva, quien la aduzca, debe demostrar el elemento subjetivo (dolo o culpa en alguna de sus manifestaciones). En estos casos, por tanto, debe demostrarse el hecho (falla del servicio), el perjuicio sufrido por el demandante, y la relación de causalidad entre el hecho y el daño.

La regla general dentro de nuestro sistema jurídico es la falla del servicio probada. Por ende, si no hay norma especial que indique que el caso sometido a consideración y decisión de los jueces, debe aplicarse este tipo de imputación para establecer la responsabilidad estatal.

- Falla presunta, en donde el ordenamiento dispone que dado un determinado hecho, la culpa o falla del servicio se presume. Esta forma de responsabilidad se aplica a las denominadas actividades peligrosas, entre ellas, el manejo de las armas y las actividades del transporte.

Aquí entonces, basta demostrar que el daño se produjo con ocasión de la ejecución de una actividad peligrosa, para que se presuma la culpa en cabeza de quien ejecutaba dicha actividad. Si la entidad demandada pretende liberarse de responsabilidad debe comprobar que actuó correcta y diligentemente, es decir, que no existieron defectos en su obrar, es decir, no se configura la conducta que se le imputa; o porque se demuestre la ausencia de nexo causal - por existir causas extrañas, tales como fuerza mayor, culpa exclusiva de la víctima o el hecho exclusivo y determinante de un tercero-, a los que se pueda atribuir exclusivamente la producción del daño.

- Daño especial, para su configuración se requiere que concurren tres factores: que la administración despliegue una actuación legítima durante la cual causó un daño; que el particular no esté obligado a soportarlo porque realmente hay una ruptura de la igualdad frente a las cargas públicas; y que entre la actuación de la administración y el rompimiento de esa igualdad exista un nexo de causalidad.

Dentro de esta teoría ubican algunos también la forma de responsabilidad denominada “*riesgo excepcional*”, que fue definido por el H. Consejo de Estado en sentencia del 20 de febrero de 1989, C.P. Antonio J. De Irisarri, expediente 4655 así:

“Según esta teoría, el Estado compromete su responsabilidad cuando quiera que en la construcción de una obra o en la prestación de un servicio, desarrollados en beneficio de la comunidad, emplea medios o utiliza recursos que colocan a los administrados, bien en sus personas o en sus patrimonios, en situación de quedar expuestos a experimentar un ‘riesgo de naturaleza excepcional’ que, dada su particular gravedad, excede notoriamente las cargas que normalmente han de soportar los administrados

como contrapartida de los beneficios que derivan de la ejecución de la obra o de la prestación del servicio"

2.4. Relación de las pruebas

Al proceso fueron regular y oportunamente aportadas las siguientes pruebas relevantes:

2.4.1. Registro civil de nacimiento y de defunción de DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ en los que consta que nació el día 18 de septiembre de 1979, que era hijo de los señores Edilma Pérez y Pedro María Burgos y que su muerte ocurrió el 15 de abril de 2012 a las 21:00 horas (fls. 18 y 19 C1).

2.4.2. Registros civiles de nacimiento de Edilma Pérez, Pedro Burgos, Alba Carolina Manrique Pérez, Edna Ximena Piriache Pérez, Wilmer Yorminson Pérez, Álvaro Alfonso Manrique Pérez, Heidy Viviana Pérez, César Arley Burgos Rosas, Diana Yicela Burgos Rosas, Eduar Francisco Burgos Rosas, Pedro Alberto Burgos Rosas e Hilan Leonardo Burgos Rosas.

De su lectura se deduce que los dos primeros son los padres del occiso DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ y los demás hermanos del mismo.

Examinada la documentación allegada se advierte que el señor Hilan Leonardo Burgos Rosas, no otorgó poder para demandar (fls. 20-31 C1).

2.4.3. Copia simple de contrato de obra a término, suscrito entre Espri Obras LTDA. y el señor DIDIER HUMBERTO BURGOS PEREZ, para desarrollar entre el 01 de febrero y el 30 de abril de 2012, mediante el cual se señala que el occiso se desempeñaba como obrero en la referida empresa devengando un salario de \$ 1.283.880 (fls. 45-49 C1).

2.4.4. Certificación emitida por el representante legal de la empresa Espri Obras LTDA. donde se refiere que el occiso se desempeñó como obrero desde el día 01 de febrero hasta el 14 de abril de 2012 (fl. 50 C1).

2.4.5. Certificación suscrita por la Fiscal 33 Delegada ante los Jueces Penales del Circuito de la ciudad de Yopal, indicando que se adelanta noticia criminal 850016001174201200110 por el delito de homicidio culposo en contra de responsables en averiguación, causado en DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ, determinando como causa básica de la muerte *"choque hipovolémico y neurogénico secundarios a politraumatismo severo"* y como manera de la muerte *"violento accidente de tránsito"* (fl. 54 C1).

2.4.6. Copia simple del contrato núm. 2131 de 2011 suscrito entre el Consorcio A&P y el INVÍAS, del cual se resalta lo siguiente:

- Objeto: "Construcción de la estación de peaje Arguaney con infraestructura provisional en la vía Yopal-Paz de Ariporo PR16+800, Ruta 6513, Departamento de Casanare módulo 1" (fls. 57-64 C1).
- Término: desde la orden de iniciación que impartirá el jefe del instituto hasta el 31 de diciembre de 2011.
- Valor: se estipuló que sería el que resulte de multiplicar las cantidades de obra ejecutadas por los precios unitarios estipulados en la propuesta y se estimó que el precio ascendía a \$229.459.501.

- Asunción de riesgos: el contratista asumirá de forma obligatoria los riesgos previsibles identificados y plasmados en el pliego de condiciones y aceptados en su propuesta.
- Interventoría: a cargo de un interventor contratado por el INVÍAS, encargado de vigilar el cumplimiento de las obligaciones del contratista.
- Supervisión del contrato: a través del director de la Dirección Territorial de Casanare y el jefe de la Unidad Ejecutora del instituto o por quienes estos designen.
- Señalización y responsabilidad. En el parágrafo de la cláusula 10 del contrato se pactó que *"desde la orden de iniciación de las obras y hasta la entrega y recibo definitivos 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 el sector señalado, de acuerdo con las estipulaciones y especificaciones vigentes sobre la materia. Desde ese momento el CONTRATISTA es el único responsable en el sector contratado de la conservación, señalización y el mantenimiento de tránsito. El incumplimiento de esta obligación durante la ejecución del contrato, causará al contratista las sanciones proporcionales al valor del contrato y/o al de los daños causados a terceros durante la construcción, sin perjuicios de las demás acciones a que haya lugar"*

2.4.7. Oficio DT-CAS 24643 de fecha 24 de mayo de 2012 mediante el cual se anexa copia del informe de accidentalidad por el administrador vial y los documentos soportes de los accidentes ocurridos en las vías a cargo de la administración para el mes de marzo de 2012 (fls. 65-91 C1 y 12-20 C4).

2.4.8. Oficio remitido por el Consorcio Casanare Administración vial grupo 03, mediante el cual se hace entrega de los documentos soportes de accidentes reportados en el mes de abril de 2012 (fls. 90-116 C1), entre los cuales se encuentra el informe policial de accidente de tránsito núm. C-916563, sufrido por el occiso, donde se relaciona posible estado de embriaguez y exceso de velocidad por parte de las personas que iban en la motocicleta y se refieren las siguientes condiciones de la vía (fls. 92-94 C1):

- La carretera se encuentra con huecos y sin iluminación artificial.
- Ausencia parcial de señales.

2.4.9. Oficio de fecha 17 de julio de 2012, remitido por el coordinador del grupo de seguridad vial del Ministerio de Transporte, mediante el cual se señala la clase de señalización vigente desde el año 2008 y la indicada para colocar atendiendo la clase de obra a desarrollar (fls. 119-123 C1), a saber:

- SPO-01. TRABAJOS EN LA VÍA: esta señal se empleará para advertir la proximidad a un tramo de la vía que se ve afectado por la ejecución de una obra que perturba el tránsito por la calzada o sus zonas aledañas.
- SOP-02. MAQUINARIA EN LA VÍA: esta señal se empleará para advertir la proximidad a un sector por el que habitualmente circula equipo pesado para el desarrollo de obras.
- SPO-03. BANDERERO: esta señal se empleará para advertir a los conductores la aproximación a un tramo de vía que estará regulado por personal de la obra, el cual utilizará señales manuales.
- Señales reglamentarias.
- SRO-01. VÍA CERRADA.

- SRO-02. DESVÍO.
- SRO-03. PASO UNO A UNO.
- Señales informativas: SIO-01. Aproximación a obra en la vía, SIO-02. SIO-03. Información de inicio a fin de obra, SIO-04. Carril cerrado.
- Barricadas.
- Conos.
- Dispositivos luminosos.
- Reflectores.
- Luces de identificación de peligro (luces intermitentes).

2.4.10. Copia del reporte de iniciación FPJ-1 en donde se relata una síntesis cronológica de los hechos de la siguiente manera (fls. 119-123 C1):

“Siendo las 21:00 horas del día 15-04-2012, el radioperador de la seccional de tránsito y transportes, nos informa vía avantel, que en la vía marginal de la selva, Yopal-Paz de Ariporo, a la altura del kilómetro 16-800, había ocurrido accidente de tránsito, clase choque, lugar al cual nos dirigimos de inmediato hallando (1) una motocicleta marca Kawasaki de placa FNU98B tirada sobre la vía, la cual minutos antes había colisionado con material de asfalto (escombros) resultando lesionado e señor JOSE OLDIMAR SANDVAL ESQUIVEL, CC. No. 17.814.611 de Yopal (Casanare) es trasladado por la ambulancia hacia el hospital de Yopal y el señor DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ, CC. No. 74.849.311 de Orocué (Casanare) quien falleció en el lugar de los hechos, el personal de laboratorio móvil de criminalística realiza la inspección al cadáver e igualmente procedió a fijar el lugar de los hechos mediante croquis (...)”. Sic para todo el texto.

2.4.11. Copia de la inspección técnica realizada al cadáver de la cual se resalta (fls. 128-131 C1):

“(...) al llegar al lugar de los hechos donde se presentó el accidente de tránsito vía Yopal-Paz de Ariporo KM 16+800 donde se trató de vía pública área rural tramo de vía, tiempo seco al momento de la diligencia noche vía comprendida por una calzada en material asfalto donde uno de los carriles se encuentra en servicio y el otro en reparación, con líneas de borde blanco continuas y visibles y línea continua en sentido Paz de Ariporo-Yopal y segmentada en sentido Yopal-Paz de Ariporo, en el sitio se halló 01 vehículo tipo motocicleta comprometido en el suceso y 01 cuerpo sin signos vitales de quien en vida respondía al nombre de DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ (...)” Sic para todo el texto.

2.4.12. Copia del manual de señalización en su capítulo 4 correspondiente a la señalización de calles y carreteras afectadas por obras (fls. 233-267 C1 y 436-470 C2).

2.4.13. Copia de la Bitácora desarrollada con ocasión del contrato núm. 2131 de 2011, en donde se encuentran cada una de las anotaciones realizadas por la interventora, las sugerencias dadas por la misma tanto para la realización de la obra como para la señalización de la misma y las inscripciones propias del desarrollo de la obra (fls. 268-292 y 471-495 C2).

2.4.14. Escrito contentivo de los estudios y documentos previos realizados para la construcción de la estación de peaje Arguaney y con infraestructura

provisional en la vía Yopal- Paz de Ariporo, PR16+800, ruta 6513 (fls. 294-324 y 497-527 C2).

- 2.4.15. Copia del correo electrónico remitido por el Consorcio A&P a la interventora del contrato señora ASTRID DELGADO AMAYA, el 7 de febrero de 2012 en donde se señalan las clases de propuestas de señalización presentadas en reunión con el INVÍAS, una de construcción de la zona de administración y otra para inicio de intervención en la vía (fls. 325-327 C2).
- 2.4.16. Copia del correo electrónico remitido por la señora ASTRID DELGADO AMAYA al Consorcio A&P el 8 de febrero de 2012, mediante el cual señala que la referida propuesta no cumple con lo establecido en el manual de señalización vigente, remitiendo con él copia del citado manual y sugiriendo el uso de las señales contempladas en los numerales 9.13 y 9.11 (fl. 328 C2).
- 2.4.17. Copia simple del oficio CE-012-003 de fecha 14 de febrero de 2012 remitido por el director técnico del contrato informando entre otras cosas los diseños de la señalización temporal de obra con sus respectivas observaciones a la señora ASTRID DELGADO AMAYA (fls. 329-332 C2).
- 2.4.18. Carta suscrita por la interventora del contrato y remitida al Consorcio A&P informando que de conformidad con los lineamientos planteados por el INVÍAS se requiere para el inicio de la obra instalación de señalización de conformidad con la figura 9.13 del manual de señalización (fl. 333 C2).
- 2.4.19. Oficio núm. 1489/2011-001 de fecha 5 de marzo de 2012 remitido por la señora PATRICIA DÍAZ SAAVEDRA presidente de interventoría al director técnico del Consorcio A&P, con copia al supervisor del INVÍAS, informando sobre el incumplimiento de la señalización nocturna, por parte del consorcio (fl. 334 C2).
- 2.4.20. Copia del informe del accidente ocurrido el día 15 de abril de 2012 realizado por la señora ASTRID DELGADO AMAYA en su calidad de interventora y remitido al INVÍAS informando los hechos que dieron lugar al accidente, la señalización instalada en el lugar de los hechos, las medidas adoptadas después del suceso y anexando un registro fotográfico del lugar antes y después del 15 de abril de 2012 (fls. 338-348 y 560-569 C2).
- 2.4.21. Copia del oficio DT-CAS 60171 de 26 de diciembre de 2011 suscrito por el director territorial Casanare del INVÍAS impartiendo la orden a la señora ASTRID DELGADO AMAYA del inicio de la interventoría sobre la obra para la construcción del peaje ARAGUANÉY (fl. 573 C2).
- 2.4.22. Copia de la historia clínica de los señores DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ y JOSE OLDIMAR SANDOVAL ESQUIVEL, donde se refiere que este último ingresó con aliento alcohólico e hiperemia conjuntiva (fls. 350-372 C2).
- 2.4.23. Aparece registro fotográfico de la zona del accidente con la señalización allí ubicada a folios 392 a 422 del cuaderno 2.
- 2.4.24. Acta de entrega y recibo definitivo de la obras de fecha 27 de junio de 2012 (fls. 590-593 C2).

2.4.25. Oficio 20452 de fecha 24 de junio de 2014 remitido por el comandante de tránsito del municipio informando que para la fecha del accidente, en el lugar, no existía retén alguno por parte de alguna autoridad de tránsito, por tratarse de vía nacional (fl. 10 C4).

2.4.26. Oficio remitido por la Fiscalía 33 Delegada ante los Juzgados Penales del Circuito de Yopal, mediante el cual se anexa copia del radicado No. 850016001174201200110 adelantado por delito de homicidio culposo y del cual se resaltan las siguientes piezas (fl. 25 C4):

- Informe de policía de accidente levantado con ocasión de los hechos sucedidos el 15 de abril de 2012 y en el que se indican las siguientes hipótesis con relación a la ocurrencia del mismo (fl. 27-33 C4):
 - Embriaguez aparente y exceso de velocidad.
 - Obstáculos en la vía.
 - Ausencia parcial de señales.
- Protocolo guía para el informe pericial sobre determinación clínica forense de embriaguez en el que se determina que el señor JOSE OLDIMAR SANDOVAL ESQUIVEL, conductor de la motocicleta, arroja cuadro clínico positivo para embriaguez grado II (fls. 34-36 C4).
- Informe fotográfico rendido por la seccional de tránsito y transporte de Casanare dentro del caso No. 850016001174201200110 (fl. 69-71 C4).
- Informe ejecutivo FPJ-3 donde se indican los siguientes hechos en forma cronológica y detallada (fls. 72-74 C4):

*“Siendo las 21:00 horas del día 15-04-2012, el radioperador de la seccional de tránsito y transportes, nos informa vía avantel, que en la vía marginal de la selva, YOPAL-Paz de Ariporo, a la altura del kilómetro 16+800, había ocurrido accidente de tránsito, clase choque, lugar al cual nos dirigimos de inmediato, hallando (1) motocicleta de placa FNU98B, marca Kawasaki, línea KMX125, modelo 2007, color verde, servicio particular, motor No. MX125C7A93297, chasis No. MX125C7A93297, tirada sobre la vía, **la cual minutos antes había colisionado con material alfalto (escombros)** sus ocupantes el señor de nombre José Oldimar Sandoval Esquivel, identificado con cédula de ciudadanía No. 74.814.611 de Yopal (Casanare), (...) resulta lesionado y es trasladado por la ambulancia hacia el hospital de Yopal, según dictamen médico presentó traumatismo superficial del abdomen, de la región lumbosacra y de la pelvis, parte no especificada y el señor Didier Humberto Burgos Pérez, identificado con cédula de ciudadanía No. 74.849.311 de Orocué (Casanare), natural de San Luis de Palenque (...) fallece en el lugar del accidente, se acordonó el lugar de los hechos se fijó mediante croquis y fotografías, se llama al personal de criminalística para realizar la inspección a cadáver, posteriormente es trasladada la motocicleta a la ciudad de Yopal, para ser inmovilizadas y dejadas bajo cadena de custodia en el parqueadero de razón social “El Ganadero” a disposición de la Fiscalía No. 32 URI-Yopal y nos trasladamos al hospital local de Yopal para solicitar la respectiva prueba de embriaguez la cual resulta positiva en grado II, de igual forma se solicita esperticio técnico de la motocicleta a la SIJIN y valoración médico legal por lesiones, se le informa sobre lo ocurrido por vía telefónica al doctor José David Fiscal 32 URI-Yopal, al occiso le solicitó examen de alcoholemia el personal de laboratorio móvil de criminalística.*

La motocicleta se moviliza en sentido Paz de Ariporo-Yopal y colisionó con los escombros de la obra del peaje que se estaba construyendo en el kilómetro 16+800, no se logró establecer quién era el conducto de la motocicleta puesto que uno de sus ocupantes falleció y el otro resultó lesionado y con embriaguez positiva, así mismo no hay testigos del hecho.” Sic para todo el texto

- Informe pericial de necropsia No. 2012010185001000056 en donde se refiere como causa de la muerte (fls. 105-119 C4):

“Politraumatismo severo que ocasionó estallido de vísceras y choque hipovolémico. Se ocasionó traumatismo severo craneano y fractura de cráneo que ocasionaron choque neurogénico por golpe contundente. Todo lo anterior desencadenó en una falla multisistémica y paro cardiorrespiratorio.

(...)

Manera de la muerte:

Violento en accidente de tránsito” Sic para todo el texto

- Informe de investigador de campo FPJ-11 rendido dentro del caso ya referido, donde se concluye (fls. 121-123 C4):

“Terminado con esta investigación señor Fiscal se desarrolló los puntos dados por ese despacho donde se hizo declaración al señor Fabián Francisco Franco Uribe con número de cédula 1.019.406.401 de Bogotá, miembro de la Policía Nacional con el grado de patrullero, donde manifestó que el lugar de los hechos solo se encontraba una cinta de aproximadamente 10 metros de largo, pero que no era reflectiva y que se encontraba ubicada en la mitad de la línea amarilla donde los separa los dos carriles y que no había iluminación artificial en el lugar donde ocurrieron los hechos.” Sic para todo el texto

- Resultados de los exámenes realizados al señor DIDIER HUMBERTO BURGOS con base en las muestras de sangre y orina remitidas al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en el cual se indica que se encontró una alcoholemia de 160 mg de etanol x 100 ml de sangre total (fl. 158 C4).
- Solicitud de audiencia preliminar en la cual se menciona como investigado al señor José Oldimar Sandoval Esquivel por los hechos ocurridos el día 15 de abril de 2012 (fls. 186-191 C4).
- Contrato de transacción del proceso penal No. 85001600011742012001110 suscrito entre los señores José Oldimar Sandoval y Pedro Burgos y Edilma Pérez, actuando estos últimos en calidad de víctimas, con el fin de lograr la extinción de la acción penal (fls. 197-198 C4). Allí se indica que los dos ciudadanos mencionados renuncian a la indemnización en virtud del vínculo existente entre el señor JOSÉ OLDIMAR SANDOVAL y los citados.
- Oficio remitido por el señor Javier Humberto Núñez Jiménez, apoderado del señor José Oldimar Sandoval Esquivel, con el que allega a la Fiscalía 33 Delegada ante los Jueces Penales del Circuito, álbum fotográfico de la zona del accidente para los días 15 y 21 de abril de 2012 (fls. 205-212 C4).
- Copia del oficio DT-CAS 48961 de fecha 10 de septiembre de 2014 remitido por parte del Director Territorial Casanare del Instituto Nacional de Vías, en el cual relaciona los siguientes documentos (fls. 219-297 C4):
 - Aceptación de oferta No. 1489 de 2011, suscrita con la ingeniera Astrid Delgado Amaya, que incluye anexo técnico para interventoría, invitación pública de mínima cuantía IP—MC-DT-CAS-92-2011, con el siguiente objeto: INTERVENTORÍA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE PEAJE ARAGNGUANÉY-LA VEREDA VÍA YOPAL-PAZ DE ARIPORO, RUTA 65. DIRECCIÓN TERRITORIAL CASANRE, así como el otrosí No. 1 del 14 de octubre de 2011, prórroga de 27 de diciembre de 2012, prórroga del 23 de marzo de

- 2012, una adicional de fecha 9 de mayo de 2012 y otrosí No. 2 del 22 de mayo de 2012.
- Copia de los requerimientos realizados a la firma contratista e interventoría: oficio 1489/2011-001 de fecha 5 de marzo de 2012, radicado INVÍAS 19660, oficio 1489/2011-022 de fecha 19 de abril de 2012, oficio DT-CAS-17665 del 19 de abril de 2012, oficio DT-CAS 19528 del 27 de abril de 2012 y oficio 1489/2011-026 de fecha 14 de mayo de 2012, radicado INVÍAS 46291.

2.4.27. Oficio 1489/2011-001 remitido por la ingeniera residente de interventoría Patricia Díaz en donde se refiere que en vista de las reiteradas solicitudes realizadas por parte de la interventoría acerca de la señalización nocturna y el incumplimiento de la misma, el contratista asumiría la responsabilidad en caso de la ocurrencia de algún accidente.

2.4.28. De la prueba testimonial recaudada en primera instancia se destaca lo siguiente:

A PETICIÓN DE LA PARTE DEMANDANTE	
JOSE OLDIMAR SANDOVAL Conductor de la motocicleta Cuñado del señor DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ	Manifestó que el día del accidente tomó aproximadamente entre 2 y 3 cervezas en el periodo comprendido entre la 1 y las 4 de la tarde, indicó que de regreso a Yopal llevaba aproximadamente 5 kilos de carne y que no tenía conocimiento de las obras que estaban realizando en ese sector. Señaló que antes de llegar al sitio del accidente había una camioneta pick up que estaba estacionada, la cual obstruyó minutos antes la señalización y que al sobrepasarla y regresar al carril por el que venía chocó con el obstáculo (hueco y escombros), por lo que no pudo manejar la situación de los nervios que le dieron. Respecto de la señalización indicó que se encontraba la normal, los avisos de reducción de velocidad, que habían unas barricadas y unas cintas no muy claras ubicadas muy encima de la obra, a dos o tres metros del obstáculo con el que chocaron. Manifestó igualmente que pese a ello venía concentrado más que todo en la vía porque estaba oscuro y no en la señalización existente. Aseveró que los dos llevaban casco, el occiso tenía chaleco reflectivo, iba aproximadamente a 60 km/h y que metros atrás de la obra había un retén de la policía aproximadamente a kilómetro y medio. Adujo que en horas de la mañana tomaron la misma vía pero en sentido contrario, era un trayecto que tomaba pero no de manera constante. Explicó que el occiso fue criado por su padre en la mayoría de tiempo y desde muy temprana edad se dedicó a trabajar en las fincas, que vivía en el campo y que después comenzó a laborar en el trabajo que el testigo le consiguió, empezó a hospedarse en la casa de este, sin embargo no le constaba la forma en que ayudaba a la mamá quien se encontraba enferma.
A PETICIÓN DE LA PARTE DEMANDADA	
ASTRID DELGADO AMAYA Ingeniera Interventora del contrato No. 2131 de 2011	Señaló que para la ejecución del contrato de interventoría se encontraba como ingeniera residente la ingeniera Patricia Díaz, que había un inspector de obra y que ella era la contratista como persona natural y la directora de obra. Indicó que desde el inicio del contrato se hizo la instalación de la señalización conforme a lo establecido en el contrato suscrito entre el INVÍAS y el consorcio A&P, a la señalización pactada en el presupuesto de obra y la indicada por el INVÍAS Adujo que las figuras colocadas en el lugar del accidente fueron las 9.11 y 9.13 establecidas en el manual de señalización para calles y carreteras y fueron las que el INVÍAS definió debían instalarse para la ejecución de la obra. Manifestó que no le constaba nada respecto del accidente porque no se encontraba presente, y que del mismo se enteró por una llamada de la ingeniera Patricia Díaz quien a su vez recibió una llamada de una persona que estaba en el sitio. Respecto de las indicaciones dadas por ella y del seguimiento realizado a la obra señaló que se llevaba una bitácora donde se dejaba constancia de las anotaciones diarias de la obra así como de los múltiples requerimientos realizados al contratista, hechos de los que se dejó constancia no solo en la bitácora de obra sino en los informes semanales y en el registro fotográfico realizado, información que fue entregada al INVÍAS a la terminación de la obra; al respecto indico que se hicieron bastantes llamados sobre el cambio de las señales verticales, las cuales requieren control diario.

2.5.- Valoración probatoria y análisis del caso

Las pruebas fueron regular y oportunamente allegadas al proceso, todas ellas son pertinentes, pues existe relación directa entre el objeto de la presente

acción y los medios de prueba aportados; todas resultan conducentes, si se tiene en cuenta que estamos en presencia de una acción de reparación directa, donde no hay reserva probatoria especial para demostrar hechos, por una parte y por otra, porque las pruebas fueron aportadas en forma lícita; y finalmente, todas ellas devienen eficaces en consideración a que son útiles para llevar al convencimiento del juzgador los hechos que se pretenden demostrar.

Durante el proceso se recibió declaración al conductor de la motocicleta, sobre la cual debe señalarse que es altamente sospechosa por las siguientes razones: es una persona triplemente interesada, pues él es quien se encuentra involucrado como autor material de homicidio culposo en la persona de DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ; este es cuñado del conductor de la motocicleta; y además, por la solicitud de copias hecha por el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Yopal (fl. 104 C5) es demandante conjuntamente con otras personas dentro de la radicación 2013-180.

Sin embargo, a pesar de que la versión resulta altamente sospechosa, cuando se valora esta prueba se encuentra que contiene confesión sobre los siguientes hechos: i) que él ingirió licor, lo cual es concordante con la prueba técnica; ii) que él realizó adelantamiento peligroso; iii) que él desatendió la señalización existente; iv) y que él conocía el estado de la vía por haber pasado por allí, conjuntamente con su parrillero, en la mañana del día de los hechos.

También resulta de ella que las señales estaban muy encima de la obra.

Analizados estos argumentos, el acervo probatorio allegado al expediente y los audios de las audiencias se encuentra demostrado lo siguiente:

2.5.1. DIDIER HUMBERTO BURGOS PEREZ tiene el siguiente parentesco con los demandantes.

DEMANDANTE	PARENTESCO
Pedro Burgos	Padre
Edilma Pérez	Madre
Alba Carolina Manrique Pérez	Hermana
Edna Ximena Piriache Pérez	Hermano
Wilmer Yorminson Pérez	Hermano
Álvaro Alfonso Manrique Pérez	Hermano
Heidy Viviana Pérez	Hermana
César Arley Burgos Rosas	Hermano
Diana Yicela Burgos Rosas	Hermana
Eduar Francisco Burgos Rosas	Hermano
Pedro Alberto Burgos Rosas	Hermano

2.5.2. El señor DIDIER HUMBERTO falleció el 15 de abril de 2012 en accidente de tránsito ocurrido en el kilómetro 16+800 en la vía que de Paz de Ariporo conduce a Yopal.

Según la prueba documental allegada, entre ellas el contrato, el croquis del accidente y las fotografías aportadas se deduce que el sitio donde se produjo el accidente es vía nacional recta, doble sentido una calzada, dos carriles, material asfalto, estado con huecos, condición seca, sin iluminación artificial y con

señales de velocidad y otra SIO-04 (carril cerrado), con demarcación central, línea de borde y línea de carril.

La motocicleta donde viajaban el occiso y el señor JOSÉ OLDIMAR SANDOVAL era de servicio particular, no contaba con seguro de responsabilidad civil pero sí con seguro obligatorio.

2.5.3. La orden de inicio de la interventoría sobre la obra por parte del director territorial de Casanare del INVÍAS se dio a partir del 26 de diciembre de 2011, designando al señor RICARDO ALONSO AVELLA CHAPARRO como encargado de la gestión técnica.

2.5.4. Se constató que al momento del accidente el señor JOSE OLDIMAR SANDOVAL, conductor de la motocicleta, se encontraba con grado II de alcoholemia, aspecto claramente relevante en la concreción del mismo.

Su acompañante, el occiso, se encontró en III grado de alcoholemia.

2.5.5. Respecto de la señalización se demostró que en la zona había barricadas y cintas, pero no existía la señalización ni el paletero ordenados por la interventora para iluminar el trayecto en horas de la noche.

2.5.6. Con relación a los accidentes presentados para los meses de marzo y abril en la carretera donde ocurrieron los hechos, se tiene que si bien es cierto se presentaron varios, los mismos fueron ocasionados por causas diferentes al estado de la carretera, ya fuera por exceso de velocidad y desobedecimiento de las señales de tránsito, entre otras (fl. 91 C1).

2.5.7. Respecto de la labor realizada por la interventora, se constató que desde el comienzo de la obra estuvo al tanto de las labores ejecutadas por el contratista, realizó visitas y requerimientos sobre las falencias presentadas en la obra y la señalización faltante.

De la bitácora de obra se establece que la señora ASTRID DELGADO AMAYA relacionó cada uno de los requerimientos hechos al contratista con respecto a la señalización de la obra, tal y como se relaciona a continuación:

- A folio 3 de la bitácora anotación de fecha 21 de febrero de 2012, se advierte tanto el comienzo de la instalación de la señalización que se hizo en la referida fecha como la finalización de la instalación de la misma la cual se hizo el día 22 del citado mes y año.
- A folio 7 de la bitácora se encuentra anotación de fecha 29 de febrero de 2012 donde se refiere la ocurrencia de accidente de tránsito pero por razones ajenas a la obra que cumplía con la señalización requerida y observación del 1 de marzo de 2012 donde la interventora exige al contratista los paleteros nocturnos y se requiere por el no cumplimiento de las antorchas en la vía.
- A folio 8 está observación del 2 de marzo de 2012 donde se indica que después de visita realizada a la obra a las 8:00 pm para verificar la señalización que se había indicado a través de las actas del comité y de la bitácora, no se encuentra la señalización sugerida para el control del tráfico en horas nocturnas, las cuales consistían en antorchas o luminarias y paleteros.

- A folio 9 del libro se advierte nuevamente requerimiento al contratista para el cumplimiento de la señalización requerida y establecida por el INVÍAS.
- A folio 10 de la bitácora, en acato de la exigencia efectuada el 3 de marzo de 2012, se encuentra que se realizó instalación de la señalización requerida por la interventora dejando letreros reflectivos.
- En folio 18 de la bitácora se encuentra observación del 4 de abril de 2012 donde se sugiere dejar únicamente la señalización de la figura 9.11 del manual de señalización del INVÍAS.
- En folio 19 del libro de obra se evidencia que la interventora NUEVAMENTE solicita al contratista dejar paleteros nocturnos para evitar la ocurrencia de accidentes
- A folio 20 de la bitácora se encuentra anotación donde se sugiere la instalación de 54 postes de iluminación a la entrada del peaje en sentido Yopal-Paz de Ariporo y 5 postes de iluminación en el sentido contrario.
- A folio 23 con fecha 14 de febrero de 2012 se indica que no se cuenta con señalización de paleteros, la barricada se encuentra en mal estado y se recomienda al contratista cambiarla.

2.5.8. Del informe realizado por la Seccional de Tránsito y Transporte de Casanare, incluidas las fotografías, se infiere que parte de la señalización existente en la zona fue arrastrada por el deslizamiento de la motocicleta, puesto que al parecer se estrelló directamente con la misma, así mismo se deduce la poca señalización nocturna en el lugar y la existencia de escombros de la obra. Por otro lado no es posible establecer la señalización colocada con anticipación a la obra pues todos los registros obrantes dentro del proceso solamente permiten inferir la ubicada en el punto del accidente.

Y del mismo material, se evidencia que las personas involucradas en el hecho no portaban ningún material de seguridad del que afirmó el señor JOSÉ OLDIMAR SANDOVAL llevaban, tales como casco y chaleco reflectivo.

2.5.9. En el informe allegado por la interventora y realizado con ocasión de la ocurrencia del accidente se indica el refuerzo de la señalización después de la ocurrencia del hecho que hoy nos atañe, sin embargo no hay manera de constatar la señalización colocada con antelación al mismo.

2.5.10. Se advierte de igual manera que las personas que iban en la motocicleta habían recorrido el mismo trayecto en las horas de la mañana cuando se desplazaron inicialmente al sector, por lo que debieron haber visto la zona donde se estaba realizando la obra en la carretera, encontrándose en estado de sobriedad.

2.5.11. De los documentos allegados por el director territorial terrestre del Instituto Nacional de Vías se resalta que el INVÍAS tenía previsto construir dos casetas de recaudo de peaje en la vía Yopal-Paz de Ariporo en el tramo Araguaney-La Nevera, y que la interventoría debía realizarse de conformidad con los requerimientos determinados por este y con el proceso de construcción adelantado.

2.5.12. De igual manera se destaca que los requerimientos realizados (fls. 280-282 C4) al consorcio acerca de la señalización nocturna de conformidad con lo señalado en el anexo técnico y en el Manual de Señalización Vial, tanto por la interventora demandada como por la ingeniera Patricia Díaz, fueron reiterados y

que pese a ello y al control constante que se ejercía sobre la obra, el consorcio hizo caso omiso a los constantes llamados.

2.6.- Análisis del problema jurídico principal: ¿La muerte del señor DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ ocurrió por culpa exclusiva de la víctima y/o por culpa exclusiva de un tercero, como lo aseveran las Sociedades A&P INGENIERÍA LTDA., VIGA INGENIERÍA LTDA. (Actualmente VIGA INGENIERÍA S.A.S.), e INGENIERÍA & GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A. (INGERPROYECTOS S.A.), otrora integrantes del Consorcio A&P y la ingeniera ASTRID DELGADO AMAYA, o por el contrario obedece a concausas tal como lo señaló el juzgador de primera instancia?

Desde ya se aclara que si del análisis resulta que el accidente ocurrió por culpa exclusiva de la víctima (DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ) o por culpa exclusiva del conductor de la motocicleta (JOSÉ OLDIMAR SANDOVAL) o de las dos personas señaladas, no habrá lugar al estudio de los dos problemas jurídicos subsidiarios planteados, por sustracción de materia.

Hecha esa aclaración, a continuación realizamos el correspondiente análisis:

2.6.1. Las sociedades A&P INGENIERÍA LTDA., VIGA INGENIERÍA LTDA. (Actualmente VIGA INGENIERÍA S.A.S.), e INGENIERÍA & GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A. (INGERPROYECTOS S.A.), otrora integrantes del Consorcio A&P y la interventora ASTRID DELGADO AMAYA adujeron culpa exclusiva de la víctima al haber viajado en III grado de embriaguez y como parrillero de una motocicleta conducida por una persona que se encontraba en II grado de alcoholemia.

2.6.2. El tercer grado de embriaguez del occiso y el II grado de alcoholemia del conductor de la motocicleta están demostradas de manera fehaciente en el proceso; es más, el mismo conductor de la motocicleta aceptó en su versión haber ingerido bebidas embriagantes el día de los hechos.

2.6.3. Acorde con nuestras disposiciones legales (Código Nacional de Tránsito), las cláusulas contractuales y los requerimientos hechos por la interventoría en forma reiterada a las empresas citadas, ellas estaban obligadas a colocar señales de tránsito idóneas y suficientes para evitar accidentes.

En efecto la Ley 769 de 2002 en su artículo 101 prevé:

“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 señalizará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas.

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

Toda persona de derecho público o privado interesada en realizar alguna intervención en la vía pública pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito local la licencia que se le conceda para tal propósito, el lugar de la intervención y su duración estimada con una antelación no inferior a ocho (8)

días, para que ésta le autorice y tome las medidas oportunas para mitigar el impacto que en la circulación pueda producir la intervención, pudiendo, si así lo amerita la índole de la labor, restringir o suspender el tránsito por la vía, disponiendo su traslado a trayectos alternos, y señalizándola de acuerdo con las restricciones que determine la autoridad competente. Una vez terminada la intervención, es responsabilidad de la persona de derecho público o privado, el retiro de todos los dispositivos de control de tránsito utilizados, so pena de ser multado por la autoridad de tránsito competente.

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

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

Al proceso se allegó el oficio de fecha 17 de julio de 2012, remitido por el coordinador del grupo de seguridad vial del Ministerio de Transporte (fls. 119-123 C1), donde se señalan las señales vigentes desde el año 2008, entre ellas las siguientes:

- SPO-01. TRABAJOS EN LA VÍA: esta señal se empleará para advertir la proximidad a un tramo de la vía que se ve afectado por la ejecución de una obra que perturba el tránsito por la calzada o sus zonas aledañas.
- SPO-03. BANDERERO: esta señal se empleará para advertir a los conductores la aproximación a un tramo de vía que estará regulado por personal de la obra, el cual utilizará señales manuales.
- Señales reglamentarias.
- SRO-01. VÍA CERRADA.
- SRO-02. DESVÍO.
- Señales informativas: SIO-01. Aproximación a obra en la vía, SIO-02. SIO-03. Información de inicio o fin de obra, SIO-04. Carril cerrado.
- Barricadas.
- Conos.
- Dispositivos luminosos.
- Reflectores.
- Luces de identificación de peligro (luces intermitentes).

En el presente caso, acorde con las pruebas allegadas, especialmente los reiterados requerimientos hechos por la interventora ASTRID DELGADO AMAYA y por el INVÍAS a través de la persona designada para efectuar el control y vigilancia del contrato, ingeniera PATRICIA DÍAZ, algunas señales no fueron colocadas por el Consorcio contratista: los dispositivos luminosos y paletero o banderero. La inexistencia de esas señales está corroborada también con el informe policivo del accidente y las piezas procesales trasladadas del proceso penal que se adelanta en la Fiscalía por homicidio culposo en la persona de quien en vida respondía al nombre de DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ.

Entonces, no resultan válidos los cuestionamientos hechos por la interventora y las compañías mencionadas en el sentido de que el juzgador de primera instancia se constituyó en perito para determinar cuáles eran las señales que debían colocarse para evitar accidentes. No, él y esta Corporación, por simple deducción de las normas y de las señales obligatorias con relación a las obras que se estaban ejecutando se pueden inferir cuáles señales debían colocarse para disminuir o anular el riesgo.

2.6.4. Sin embargo, cuando se analizan en conjunto las causas que concurrieron en la producción del accidente en donde falleció el señor Burgos Pérez, la conclusión es que aunque los contratistas no colocaron algunas señales de tránsito para advertir de la existencia de las obras que estaban construyendo, las cuales constituían un peligro para los transeúntes, lo cierto es que las causas determinantes son dos:

a.- La imprudencia absoluta del señor DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ al dedicarse a ingerir licor hasta quedar en tercer estado de embriaguez.

Encontrándose en ese estado, viajar de noche en calidad de parrillero en una motocicleta conducida por su cuñado, quien a su vez se encontraba en segundo grado de alicoramiento.

Y transportarse sin los elementos de seguridad establecidos por nuestra normatividad, de los cuales debe resaltarse que no portaba casco.

b.- Y la imprudencia también absoluta del conductor de la motocicleta al violar normas expresas de tránsito que prohíben conducir en estado de alicoramiento; y hacerlo llevando una persona embriagada como parrillero, sin casco y cargando además 5 kilos de carne.

Estas dos causas: culpa de la víctima y hecho de un tercero son las determinantes del accidente y de la muerte de quien en vida respondía al nombre de DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ. Para llegar a esa conclusión basta considerar que de acuerdo con el croquis del accidente levantado por la Policía, la vía era recta; las motocicletas están dotadas de luces para deambular de noche, lo que en circunstancias de sobriedad permitían al conductor observar la construcción que se estaba realizando y hacer las maniobras necesarias para evitar un choque, como frenado, sobrepaso al vehículo que se dice que estaba estacionado, previa verificación de que ningún otro vehículo venía por la vía, lo cual no ocurrió, según la propia manifestación del motociclista; y también el estado de sobriedad y el casco protector hubieran permitido al parrillero evitar o aminorar el golpe y/o sus efectos. Todo lo anterior permite concluir que el accidente y la muerte eran evitables, más aun teniendo en cuenta que motociclista y parrillero conocían el estado de la vía por haber pasado por allí en las horas de la mañana cuando estaban sobrios.

2.6.5. El señor agente del Ministerio Público manifestó en su concepto que el hecho de que el ciudadano DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ estuviera con III grado de embriaguez, de acuerdo con el examen de sangre practicado a su cadáver y que viajara como parrillero de la motocicleta conducida por su cuñado JOSÉ OLDIMAR SANDOVAL, no tenía ninguna incidencia en las resultas del proceso, especialmente en la indemnización reclamada pero el análisis probatorio realizado en el numeral inmediatamente anterior desvirtúa sus apreciaciones, motivo por el cual no se acogen.

Por el contrario, los mismos argumentos sirven para aceptar las argumentaciones expuestas en el recurso de apelación por las Sociedades A&P INGENIERÍA LTDA., VIGA INGENIERÍA LTDA. (Actualmente VIGA INGENIERÍA S.A.S.), e INGENIERÍA & GERENCIA DE PROYECTOS CIVILES S.A. (INGERPROYECTOS S.A.), otrora integrantes del Consorcio A&P y la ingeniera ASTRID DELGADO AMAYA.

Así las cosas, por las razones expuestas, se reitera que el accidente y la muerte se produjeron por culpa de la víctima y hecho de un tercero, razones más que suficientes para revocar el fallo de primera instancia y exonerar de responsabilidad a todos los demandados.

2.6.6.- Tal como se señaló al empezar a considerar los problemas jurídicos, en caso de encontrar que el hecho se produjo por culpa exclusiva de la víctima y de un tercero, por sustracción de materia es improcedente estudiar los dos problemas jurídicos subsidiarios planteados, pues ellos dependían de que existiera falla del servicio en cabeza del INVIAS y culpa de los demás demandados, lo que no ocurrió.

2.6.7.- Resta observar que aunque en el presente caso se encontró que las causas determinantes del accidente y de la muerte de DIDIER HUMBERTO BURGOS PÉREZ ocurrieron por culpa exclusiva de la víctima y del hecho de un tercero, es necesario exhortar al INVIAS, a los contratistas de las obras que se estaban ejecutando y a la interventora para que cumplan en su integridad los deberes y obligaciones señalados por el Código Nacional de Tránsito respecto de la postura de señales de tránsito suficientes e idóneas para garantizar la seguridad de los transeúntes, y más cuando el Ministerio de Transporte las tiene especificadas desde el año 2008, según se encontró probado dentro del presente proceso con el oficio de fecha 17 de julio de 2012, remitido por el coordinador del grupo de seguridad vial de ese Ministerio.

Esas señales son de obligatorio acatamiento, sirven para prevenir riesgos, garantizar la seguridad, la salud y la vida de los transeúntes, su integridad física, así como la integridad de la familia, y a la postre para evitar costosas condenas.

El INVIAS como beneficiario de las obras debe exigir las a través del supervisor y del funcionario delegado para la supervisión y la ejecución del contrato. No basta que se dejen escritas en la bitácora y cuando hay incumplimiento por parte del contratista, se pueden y deben imponer las multas a que haya lugar, y si la violación es grave, incluso puede dar lugar a la aplicación de las cláusulas exorbitantes previstas en el Estatuto contractual.

3.- Otras decisiones

Estando el proceso a Despacho para proferir sentencia ingresó la solicitud de copias que reposa en folio 104 del c.5, la cual se encuentra procedente, motivo por el cual se accederá.

V. COSTAS

Reiterando lo expuesto en múltiples sentencias proferidas después de la vigencia de la Ley 1437 de 2011, debe señalarse que en un Estado de Derecho como el que prevé nuestra Constitución (artículo 1 C.P.) resulta razonable ponderar en cada caso la actividad procesal de las partes para deducir de allí si hay lugar o no a condena en costas, teniendo en cuenta, por ejemplo, la conducta temeraria de la parte, si ella resulta dilatoria en la interposición de un recurso la proposición o trámite de un incidente, o el fundamento mismo de los actos procesales, pues algunos no son serios sino caprichosos, arbitrarios o algo similar.

Bajo estos presupuestos, para el caso que se analiza no resulta procedente la condena en costas en ninguna de las instancias.

En mérito de lo expuesto, el Tribunal Administrativo de Casanare administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

RESUELVE:

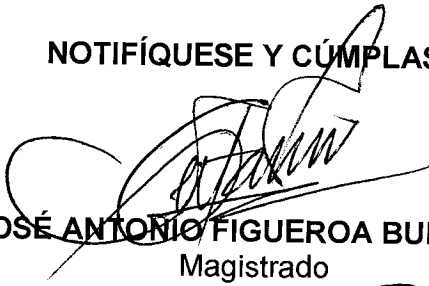
PRIMERO: **REVOCAR** los ordinales primero a quinto y octavo y noveno de la sentencia proferida por el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Yopal el 28 de noviembre de 2014. En su lugar **NEGAR** las pretensiones de la demanda por las razones expuestas en la parte motiva.

SEGUNDO: No condenar en costas.

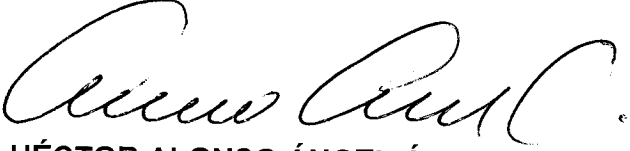
TERCERO: **ORDENAR** expedir copia íntegra, auténtica y legible de las copias solicitadas en oficio que reposa en el folio 104 del c.5 a costa de la peticionaria. La Secretaría le hará conocer inmediatamente mediante oficio el costo que deberá cubrir la solicitante y le informará el número de cuenta donde deberá consignarse dentro de los **3 días siguientes** al recibo del oficio.

CUARTO **ORDENAR** devolver la actuación al Despacho de origen cuando esta providencia esté ejecutoriada. Déjense las constancias del caso.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


JOSÉ ANTONIO FIGUEROA BURBANO
Magistrado

NÉSTOR TRUJILLO GONZÁLEZ⁶
Magistrado


HÉCTOR ALONSO ÁNGEL ÁNGEL
Magistrado

AAGP

⁶ Ausente con permiso