



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE**

Villavicencio, veintinueve (29) de mayo de dos mil veinte (2020)

**REFERENCIA: REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTE: RODE CAROLINA ROJAS ULLOA Y OTROS
DEMANDADO: DEPARTAMENTO DEL META Y OTROS
RADICACIÓN: 50 001 33 33 001 2015 00594 00**

1. Asunto

Procede el juzgado a proferir sentencia de conformidad con lo establecido en el inciso final del artículo 181 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (C.P.A.C.A.), en el proceso que en ejercicio del medio de control de Reparación Directa, instauraron a través de apoderado judicial RODE CAROLINA ROJAS ULLOA, ALBA RUTH ULLOA RAMÍREZ, LUIS GONZALO CASTAÑEDA ULLOA y OLGA LUCÍA ULLOA RAMÍREZ contra el DEPARTAMENTO DEL META, la AGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL META - AIM y el CONSORCIO MURESP conformado por las personas jurídicas CONSTRUCTORA ESPARTA LTDA, MURCIA MURCIA S.A., CONTRUCCIONES LTDA. y la señora ANA ELVIA CARRANZA ACOSTA.

2. Antecedentes

2.1 Pretensiones

2.1.1. Que el DEPARTAMENTO DEL META, LA AGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL META y EL CONSORCIO MURESP conformado por las personas jurídicas CONSTRUCTORA ESPARTA LTDA, MURCIA MURCIA S.A., CONTRUCCIONES LTDA. y la señora ANA ELVIA CARRANZA ACOSTA, sean declarados administrativa y patrimonialmente responsables por los daños y perjuicios ocasionados a los demandantes con el accidente sufrido por RODE CAROLINA ROJAS ULLOA el 6 de marzo de 2014.

2.1.2. Como consecuencia de dicha declaratoria, se les condene solidariamente o en proporción a su participación o influencia en los hechos, al reconocimiento y pago a título de reparación del daño ocasionado, los perjuicios materiales e inmateriales, los cuales estima en la suma de \$126.748.400 por concepto de lucro cesante; \$44.748.000 por concepto de daño emergente; perjuicios de orden moral en proporción de (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, tanto para la demandante como para su progenitora; (70) s.m.l.m.v. para su hermano y (35) s.m.l.m.v. para su tía y por último, la cantidad de (100) s.m.l.m.v. por concepto de daño a la salud.

2.2. Hechos

En la audiencia inicial celebrada el 8 de mayo de 2018 (fols. 706 a 711 y C.D. 715) el despacho estableció los hechos probados y/o aceptados por las partes, y aquellos que requerían prueba, así:

- El día 6 de marzo de 2014, las 12:53 a.m. RODE CAROLINA ROJAS ULLOA al movilizarse en la motocicleta de placas MUJ 39C sufrió un accidente en el anillo vial frente a la estación de servicio Gasollano (fol. 140 a 148).
- Ese mismo día la demandante fue atendida en la Clínica Meta de Villavicencio donde permaneció hospitalizada hasta el 31 de marzo de 2014, por presentar herida en la cabeza, maxilar inferior, diáfisis del fémur, tibia izquierda y clavícula, por lo que tuvieron que practicarle tratamientos de conducto, lavado



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE**

quirúrgicos, desbridamientos y cirugías para componer sus fracturas con clavos, frondas y barras trasversales (fol. 53 a 139 y 292 a 314).

- Al momento de la ocurrencia de los hechos, RODE CAROLINA ROJAS ULLOA estudiaba Administración de Salud Ocupacional en la Corporación Universitaria Minuto de Dios "Uniminuto" de Villavicencio (fol. 156 y 157) y laboraba en el Centro de Estética Élite (fol. 162).
- El Instituto de Desarrollo del Meta "IDM", hoy Agencia para la Infraestructura del Meta "AIM" celebró contrato interadministrativo No. 0232 de 2010 con la Universidad Distrital Francisco José del Caldas, para controlar mediante interventoría técnica y legal, las obras contratadas por el IDM, no obstante, el 31 de enero de 2011 se autorizó la cesión del contrato a la Universidad de Cundinamarca "UDEC" (CD. Fol. 282).

Por lo tanto, no están acreditados los siguientes hechos los cuales serían objeto de prueba:

- Las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el accidente, específicamente si se debió a la existencia de un hueco, por cuanto en dicho sitio se adelantaban trabajos de mantenimiento, y si en el lugar y momento en que ocurrió el mismo habían señales de tránsito que advirtieran la existencia de huecos o de obra en la vía, así como el límite de velocidad permitido en el sector.
- Si el accidente se produjo por culpa de la víctima al transitar por el lugar sin la debida precaución y cuidado y, con exceso de velocidad.
- Si entre el Instituto de Desarrollo del Meta, "IDM" y el Consorcio MURESP (MURCIA MURCIA S.A., CONSTRUCTORA ESPARTA LTDA., MC CONSTRUCCIONES LTDA. y ANA ELVÍA CARRANZA ACOSTA) se celebró el Contrato No. 088 de 2011, para el mejoramiento de vías de éste Municipio, mediante la realización de estudios, diseño y construcción del anillo vial, calle 1 entre el parque fundadores y la intersección Catama y mejoramiento de la avenida los Maracos calle 15 entre el anillo vial y carrera 15 Éste del municipio de Villavicencio

3. Actuación procesal

3.1. La demanda correspondió a este juzgado mediante reparto del 4 de diciembre de 2015, conforme se observa en el acta obrante a folio 214 del expediente; se admitió con proveído del 15 de febrero de 2016 (fol. 217) y su reforma presentada oportunamente fue admitida con auto del 17 de abril de 2017 (fol. 412).

3.2. Mediante auto del 20 de junio de 2017 (fol. 416), se tuvo por contestada la demanda por parte de la AGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL META (fol. 254 a 258); el DEPARTAMENTO DEL META (316 a 328), la sociedad M.C. CONTRUCCIONES LTDA. (fol.329 a 334) y de la sociedad MURCIA MURCIA S.A (fol. 350 a 361), así mismo, por no haber sido presentada, se tuvo por no contestada por parte de la señora ANA ELVIA CARRANZA ACOSTA.

3.3. De otra parte, en ese mismo auto, se tuvo por no contestada la reforma de la demanda por parte del DEPARTAMENTO DEL META, la sociedad M.C. CONTRUCCIONES LTDA., la Sociedad MURCIA MURCIA S.A. y la señora ANA ELVIA CARRANZA ACOSTA, y por contestada por parte de la AGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL META (fol. 413 y 414).



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE**

3.4. Mediante auto del 14 de agosto de 2017 (fol. 431), se admitió el llamamiento en garantía, solicitado por la AGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL META, a la COMPAÑÍA ASEGURADORA CONFIANZA S.A. y la UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA – UDEC.

3.5. Mediante proveído del 22 de enero de 2018 (fol. 679), se tuvo por no contestada la demanda ni su reforma por parte de la sociedad constructora ESPARTA Ltda. y por haber sido presentado dentro de la oportunidad legal, se tuvo por contestado el llamamiento en garantía por parte de la COMPAÑÍA ASEGURADORA CONFIANZA S.A. (fol. 464 al 478) y de la UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA (fol. 520 a 528) y se fijó fecha y hora para llevar a cabo Audiencia Inicial, la cual fue celebrada el 8 de mayo del mismo año (fols. 706 a 711 y C.D. fol. 715).

3.6. El 14 de marzo de 2019 se llevó a cabo la Audiencia de Pruebas y al finalizar la misma, se declaró clausurada la etapa probatoria (fol. 748) y conforme lo permite el inciso final del artículo 181 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (C.P.A.C.A.), se prescindió de la celebración de la Audiencia de Alegaciones y Juzgamiento, exhortándose a las partes para que dentro de los diez días siguientes presentaran sus alegatos por escrito.

4. Alegatos de conclusión

4.1. Parte actora (fol. 771 a 789).

La parte demandante sostuvo que la señalización de obras en la vía era ineficiente, ineficaz e insuficiente y no cumplía los requerimientos legales establecidos para garantizar la seguridad de los usuarios.

Aseguró que, a través de las pruebas documentales arrimadas y los testimonios recolectados de las personas que en el primer momento estuvieron presentes en el lugar de los hechos, se logró demostrar los elementos de la responsabilidad, dado que a través de sus manifestaciones se probó el daño causado a la víctima y la falla en el servicio la cual resulta imputable a la administración, puesto que se demostró que tanto las autoridades como el contratista e interventor, incumplieron sus obligaciones de inspección, vigilancia y control de las obras en ejecución; así como de señalización e implementación de medidas necesarias para la correcta ejecución del contrato de obra.

Afirmó que no pueden ser atendibles los argumentos que pretenden la exoneración de la responsabilidad de las demandadas, porque ellas no demostraron haber satisfecho los deberes legales a su cargo; por el contrario se encuentra demostrado el daño antijurídico que la víctima no está en la obligación de soportar y su imputación al Estado, elementos que fundamentan la responsabilidad patrimonial, conforme al artículo 90 de la Constitución cuya implementación desplazó la ilicitud de la conducta causante del daño (falla en el servicio o culpa del Estado) al daño mismo, siempre y cuando sea antijurídico, cambiando la naturaleza de la institución de sancionatoria a reparatoria, tomando en cuenta, no tanto al agente merecedor del daño, sino a la víctima merecedora de reparación.

Por último, Presentó un análisis del material probatorio acopiado y de la responsabilidad atribuible a cada una de las demandadas, resaltando los aspectos que desde su punto de vista confirman su teoría del caso, ratificando su solicitud de que se realicen las declaraciones y las condenas de los perjuicios materiales y morales pretendidos en la demanda.



RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE

4.2. Parte demandada

4.2.1 DEPARTAMENTO DEL META (fol. 753 a 758)

El Departamento del Meta solicitó el rechazo de las pretensiones de la demanda, pues no contribuyó a la creación de riesgo alguno. Igualmente, que debe tenerse en cuenta que la conducción de motocicletas es una actividad de altísimo riesgo, más aún si se realiza de en horas nocturnas y mientras llueve y que en ese orden debía empezarse por analizar si la conductora era diestra en esa materia, a qué velocidad se desplazaba y si el vehículo estaba en buenas condiciones mecánicas, así como las situaciones que rodearon el acontecimiento, relacionadas al parecer con la presencia de asaltantes en la zona, según se describió en la demanda, que hubieran podido alterar la psiquis de la demandante.

4.2.2 M.C CONSTRUCCIONES LTDA. (fol. 759 a 761)

M.C CONSTRUCCIONES LTDA., indicó que no hay lugar a la declaratoria de su responsabilidad porque en su caso se configura la falta de legitimación en la causa por pasiva, dado que aunque inicialmente integró el CONSORCIO MURESP, con el 1% de participación, posteriormente cedió ese derecho, como quedó consignado en Acta No. 001 de 2014 que remitió en su momento a la Agencia para la Infraestructura del Meta "AIM" obteniendo de parte de la entidad la autorización mediante Resolución No. 562 de 2014 y añadió que aún durante el tiempo de su participación en el mencionado consorcio no tuvo a cargo la ejecución del proyecto realizado con ocasión del Contrato de Obra No. 088 de 2011, el cual fue dirigido y gerenciado por la sociedad MURCIA MURCIA S.A.

Aseguró que con el plan de manejo aportado por el CONSORCIO MURESP en el curso del proceso logró establecerse que éste contaba con la señalización correspondiente, aspecto que fue corroborado con las anotaciones del Acta de Primer Respondiente, también allegada al expediente, con lo que se demostró que el accidente ocurrido fue producto del exceso de velocidad con que se desplazaba la demandante sin prever las normas de tránsito y haciendo caso omiso a las condiciones climáticas, faltando a su deber objetivo de cuidado; así como a la negligencia e impericia, con las que la demandante conducía la motocicleta las cuales constituyen culpa exclusiva de la víctima y solicitó que por ello se nieguen las pretensiones de la demandante.

4.2.3. MURCIA Y MURCIA S.A. (fol. 762 a 769)

La SOCIEDAD MURCIA Y MURCIA **S.A.** indicó que deben ser desestimadas las pretensiones de la demanda porque el daño existe, pero no puede ser atribuido a los demandados, pues si bien están demostradas las lesiones físicas sufridas por la demandante, ello no es suficiente para decretar la responsabilidad del extremo pasivo, en razón a que se demostró en el transcurso del proceso, que la causa determinante del accidente no fue la falta de señalización, sino el exceso de velocidad de la demandante en su intento de huir de un asalto y su decisión de salir de la vía y tomar un atajo; así mismo, que cumplió con su deber de señalar debidamente el carreteable, como lo demostraron el testimonio de Luis Fredy Aguilar Pascuas, el plan de manejo de tráfico, las fotografías aportadas en la demanda, el control de seguridad industrial, el informe mensual de interventoría del 3 de abril de 2013.

4.2.4. UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA (fol. 790 a 792)

La UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA señaló que evacuada la etapa probatoria debe concluirse que no hay lugar a su llamamiento en garantía por cuanto no se demostró que su interventoría en el asunto hubiese sido defectuosa, sino que por el contrario



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE**

pudo verificarse, no solo con el informe de interventoría No. 33 correspondiente al periodo del 15 de febrero y el 14 de marzo de 2014, sino en el Acta de Control de Seguridad Industrial y así mismo con algunos de los testimonios recaudados, que durante la realización de la misma, día a día, aún en fecha de la ocurrencia de los hechos, de manera escrita y verbal propendió rigurosamente por el cumplimiento de la señalización, demarcación e iluminación ejecutando a cabalidad su obligación de dar seguimiento del objeto de su contrato, resaltando las falencias del ejecutor de la obra para su respectiva corrección e insistiendo en la necesidad de publicar en medios de comunicación la existencia de la obra, a fin de concientizar a los transeúntes y evitar incidentes.

Resaltó el testimonio del señor Luis Fredy Aguilar, Coordinador del Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo de Murcia Construcciones, quien indicó entre otros aspectos, que la polisombra es señalización y criticó el de la agente de tránsito que levantó el croquis del accidente quien se limitó a mencionar que había una mala señalización sin precisar por qué razón la consideraba de ese modo y no logró explicar a satisfacción sus propias anotaciones en el documento que elaboró.

Por último, concluyó que desde su punto de vista la responsabilidad del accidente recae en un tercero, los ladrones que intimidaron a la demandante, provocando que ésta en un acto natural y humano de fuga, obviara la señalización puesta en la obra y terminara accidentada.

Sujetos procesales que no alegaron de conclusión.

No presentaron alegatos de conclusión la Agencia para la Infraestructura del Meta, la sociedad M.C Construcciones Ltda., la constructora Esparta Ltda., ni la señora Ana Elvia Carranza Acosta.

4.3. Ministerio público

No presentó concepto previo a sentencia.

5. Consideraciones

5.1. PRESUPUESTOS PROCESALES: Se encuentran reunidos en su integridad, demanda en forma, competencia de este Juzgado para conocer del asunto por tratarse de una reparación directa proveniente de la acción u omisión de agentes del Estado, cuya cuantía no supera los 500 S.M.M.L.V. (numeral 6° del artículo 155 del C.P.A.C.A.); lo mismo que capacidad para ser parte y para comparecer al proceso de los sujetos procesales, quienes están representados a través de apoderado judicial legalmente constituido.

5.2. EL PROBLEMA JURÍDICO

Se contrae a determinar si los demandados son administrativa y patrimonialmente responsables de los daños causados a los demandantes, con ocasión de las lesiones sufridas por la señora RODE CAROLINA ROJAS ULLOA el 6 de marzo de 2014 al caer a una excavación presente en obra pública que se realizaba sobre el anillo vial a la altura de la estación de servicio "Gasollano" y en caso de darse tal declaración, si la aseguradora CONFIANZA S.A. y la UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA como llamados en garantía deben asumir el pago de la condena impuesta con cargo a la respectiva póliza de responsabilidad civil extracontractual.



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE**

Según la **parte demandante**, la señalización de las obras en la vía era ineficiente, ineficaz e insuficiente y no satisfacía los requerimientos legales establecidos para garantizar la seguridad de los usuarios y así logró demostrarse en el curso del proceso, al igual que el daño causado a la víctima y la responsabilidad del Estado a título de falla en el servicio, puesto que se demostró que tanto las autoridades como el contratista e interventor, incumplieron sus obligaciones de inspección, vigilancia y control de las obras en ejecución; así como las de señalización e implementación de medidas necesarias para la correcta ejecución del contrato de obra.

Por su parte, la **entidades demandadas**, en términos generales sostienen que la conducción de motocicleta es una actividad riesgosa, maniobra que al parecer la demandante realizaba acaloradamente en su intento por huir de un asalto, con exceso de velocidad, sin prever las normas de tránsito y haciendo caso omiso a la señalización existente en el sitio, faltando a su deber objetivo de cuidado, con negligencia e impericia, a lo que se añadió su decisión de salir de la vía y tomar un atajo, lo cual contribuye a edificar las causales exonerativas de culpabilidad denominadas: culpa exclusiva de la víctima e incidencia de un tercero, razón por la que deben negarse las pretensiones de la demandante.

Para **el Despacho**, las pretensiones de la demanda no están llamadas a prosperar por cuanto si bien se encuentra acreditado el daño sufrido por la señorita RODE CAROLINA ROJAS ULLOA, con ocasión al accidente de tránsito ocurrido el 6 de marzo de 2014, con los medios de prueba que obran en el proceso no fue posible establecer que tal circunstancia hubiera sido consecuencia de una falta de señalización de la obra cuya ejecución se encontraba a cargo del contratista, así como tampoco el incumplimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control por parte de la AIM y de la Interventoría del contrato de obra pública.

Para resolver el problema jurídico planteado se hace necesario aludir a los siguientes temas: (i) responsabilidad del Estado por la omisión de señalización en obras públicas; ii) caso concreto.

i) Responsabilidad del Estado por la omisión de señalización en obras públicas.

El artículo 90 de la Constitución Política de 1991, prevé que el Estado deberá responder por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas, por tanto, para declarar responsabilidad estatal se requiere la concurrencia de estos dos presupuestos: (i) *la existencia de un daño antijurídico*, y (ii) *que ese daño antijurídico le sea imputable a la entidad pública, bajo cualquiera de los títulos de atribución de responsabilidad: falla del servicio, daño especial y/o riesgo excepcional*.

Los criterios de imputabilidad, han sido establecidos por la jurisprudencia de lo contencioso administrativa, bajo dos títulos básicos: un régimen subjetivo, de falla en el servicio, evento en el cual, además de la demostración de la existencia de un daño, se exige para su imputación que ese menoscabo haya sido causado por acción u omisión predicable de las entidades estatales y que dicha conducta resulte anómala o desconocedora del ordenamiento jurídico; y un régimen objetivo, como es el caso de los que se derivan del riesgo excepcional o de la noción de daño especial, en los cuales el estudio no se centra en la naturaleza de la conducta estatal, la cual en muchas ocasiones se muestra acorde a derecho, sino que comporta el análisis en torno a precisar si el daño sufrido por el asociado se muestra como un desequilibrio injustificado en las cargas públicas que deben soportar normalmente las personas por el hecho de vivir en sociedad.



RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE

Ahora bien, la falla del servicio o la falta en la prestación del mismo se configura por retardo, por irregularidad, por ineficiencia, por omisión o por ausencia del mismo. El retardo se da cuando la Administración actúa tardíamente ante la ciudadanía en prestar el servicio; la irregularidad, por su parte, se configura cuando se presta el servicio en forma diferente a como debe hacerse en condiciones normales, contrariando las normas, reglamentos u órdenes que lo regulan y la ineficiencia se presenta cuando la Administración presta el servicio, pero no con diligencia y eficacia, como es su deber legal. Y obviamente se estaría ante 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 ciudadanía¹.

El Consejo de Estado, igualmente ha precisado que en los casos en que se endilgan daños o perjuicios a la administración relacionados con la *falla del servicio por omisión*, se debe en primer lugar, determinar cuál era la carga obligacional y después analizar si a quien se le endilga la incumplió. Así lo dijo la alta Corporación²: "*En definitiva, una vez se haya identificado el contenido obligacional a cargo de la entidad pública accionada en el caso concreto, con base tanto en el examen de los preceptos constitucionales o legales que programan la actividad y las decisiones de la misma, como también en el sentido de las disposiciones reglamentarias e, incluso, de los pronunciamientos judiciales -de haberlos- que hubieren precisado el alcance de las obligaciones y deberes de cuidado a cargo de la entidad respectiva y en la contextualización de dichos elementos en el cuadro fáctico del supuesto específico bajo estudio, debe proceder a establecerse si el sujeto accionado defraudó las expectativas de actuación que se desprendían del que constituye su rol, de este modo configurado*".

Sobre los daños producidos por la falta de señalización en obras públicas, el Consejo de Estado ha indicado que el régimen de responsabilidad aplicable en estos eventos es la falla del servicio por el incumplimiento de las funciones que el ordenamiento jurídico le ha asignado a la administración, que de configurarse desencadenaría la obligación indemnizatoria a cargo del Estado³.

En efecto, la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), en su artículo 101, hace alusión al deber de señalización las obras en *vía pública*, en ese sentido dispuso:

*"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.***

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

El Manual de Señalización Vial (Resolución 1050 de 2004 del Ministerio de Transporte) en el capítulo 4.3 regula lo pertinente para la canalización del tránsito en las carreteras afectadas por obras, al respecto dispuso:

Es competencia de la entidad contratante establecer la responsabilidad de la instalación de señales en las obras que se realicen en la vía o en zonas adyacentes a ella. Las señales verticales de tránsito que se emplean en zonas de construcción, rehabilitación, mantenimiento y ejecución de obras viales,

¹ Sentencia del 30 de noviembre de 2006, expediente No. 14.880.

² Consejo de Estado. Sección Tercera. Subsección A. Sentencia del 25 de agosto de 2011.C.P.: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ. Radicación número: 66001-23-31-000-1997-03870-01(17613).

³ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A. Sentencia del 7 de abril de 2011, ponente: Mauricio Fajardo Gómez. Radicado: 52001-2331-000-1999-00518-01 (20750).



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE**

están incluidas y contempladas en los mismos grupos que el resto de las señales de tránsito, es decir, preventivas, reglamentarias e informativas.

(...)

*Todas las señales que se utilicen en la ejecución de obras **deberán ser reflectivas** (...) Para las señales verticales se utilizarán materiales reflectivos Tipo I o de características superiores, sin embargo, para carreteras y vías urbanas rápidas, es aconsejable utilizar lámina reflectiva Tipo III.*

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

Las señales que requieran una mayor permanencia en el sitio de las obras, se instalarán en soportes fijos y aquellas que requieran una menor permanencia, se instalarán en soportes portátiles. En carreteras y vías urbanas rápidas, la primera señal de prevención que advierta la existencia de la obra deberá colocarse aproximadamente a 400 metros antes de su inicio. En zonas urbanas, para las arterias o vías de menor jerarquía, se recomienda colocar la primera señal a una distancia entre 100 y 200 metros (...) (negrilla del Despacho)

Según el referido manual, en las obras que intervienen vías públicas deben existir:

Señales verticales	Señales preventivas Señales reglamentarias Señales informativas
Dispositivos para la canalización del tránsito	Barricadas Conos Delineadores tubulares Canecas Barreras plásticas flexibles (maletines) Tabiques, cintas plásticas y mallas Reja portátil peatonal
Dispositivos luminosos	Reflectores Luces de identificación de peligro (luces intermitentes) Lámparas de encendido eléctrico continuo Luces de advertencia en barricadas Señales de mensaje luminoso
Dispositivos manuales	Banderas y paletas Linternas

De acuerdo con lo anterior, se concluye que la señalización de las obras en las vías públicas durante las horas **nocturnas** debe cumplir con los requisitos de los **dispositivos luminosos** contemplados en el aludido manual; tanto en carreteras o vías externas al perímetro urbano como dentro del mismo para prevenir el riesgo previsible y la mitigar los efectos adversos de las intervenciones materiales en la malla vial, atendiendo las circunstancias relacionadas con la complejidad de los trabajos, área afectada, extensión de las obras, flujos vehiculares, duración etcétera.

Con base en ello, se analizarán las circunstancias concretas del presente caso, a fin de establecer si efectivamente se logró comprobar el incumplimiento de una obligación legal o reglamentaria a cargo del contratista y por esa vía la responsabilidad solidaria del Estado.

ii) Caso Concreto

En el presente caso, la parte actora pretende se declare responsable administrativa y patrimonialmente al DEPARTAMENTO DEL META, a la AGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL META - AIM y al CONSORCIO MURESP por las lesiones sufridas por RODE CAROLINA ROJAS ULLOA al caer a una excavación presente en una obra pública que se realizaba sobre el anillo vial a la altura de la estación de servicio



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE**

“Gasollano” por cuanto al parecer, la vía no contaba con señales preventivas adecuadas.

En contra posición, las demandadas sostuvieron que la vía se encontraba suficientemente señalizada, y que no se acreditó la falla en el servicio alegada, indicando que las situaciones particulares que rodearon los hechos dan lugar a la declaratoria de la existencia de las causales eximentes de responsabilidad denominadas: culpa exclusiva de la víctima y hecho de un tercero.

Conforme al artículo 90 de la Constitución, son dos los elementos constitutivos de la responsabilidad de la administración: 1. que haya un daño antijurídico y 2. que éste sea imputable a una acción u omisión de una autoridad pública. La parte demandante dentro del relato de su demanda alude a estos dos elementos para presentar el daño sufrido y las omisiones que endilga a las demandadas como sustento fáctico de sus pretensiones y en razón de las cuales imputa la responsabilidad que solicita, sea declarada en esta sentencia.

A fin de resolver la cuestión litigiosa, el despacho hará un análisis de las pruebas practicadas a fin de establecer i) el daño y las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el mismo ii) y la falla del servicio de la administración, específicamente si el accidente se debió a la carencia de señales de tránsito que advirtieran la existencia de obra en la vía o el límite de velocidad permitido y iii) por ultimo se analizará el nexo causal entre el daño y la actuación de la administración.

i) El daño.

En relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar, de conformidad con los medios de convicción allegados al proceso, se encuentra plenamente acreditado que el día 6 de marzo de 2014, aproximadamente a la media noche, la señora RODE CAROLINA ROJAS ULLOA, al movilizarse en una motocicleta⁴ sobre el anillo vial, en el tramo que del terminal de transportes de esta ciudad conduce a la séptima brigada a la altura de la estación de servicio Gasollano (fol. 140 a 148), sufrió un accidente, cayendo a una excavación en una obra pública que allí se adelantaba, que le ocasionó heridas de consideración en la cabeza, maxilar inferior, diáfisis del fémur, tibia izquierda y clavícula, según la historia clínica obrante a folios 53 a 139 y 292 a 314, con lo cual quedó demostrada la ocurrencia del daño.

ii) La falla del servicio.

A fin de establecer si en el caso concreto esos daños deben ser atribuidos a la Administración Pública, específicamente si se debió a la carencia de señales de tránsito que advirtieran la existencia de obra en la vía, o a otra causa diferente, el despacho analizará el material probatorio arrimado al expediente, a fin de establecer si en el caso concreto esos daños resultan imputables a las entidades demandadas a título de falla en el servicio, y si en consecuencia, tienen el deber jurídico de resarcir los perjuicios que de los mismos se derivan.

Para comprobar su teoría del caso, la parte demandante trajo al estrado a la Agente de Tránsito BLANCA NUBIA PERDOMO, quien rindió un testimonio titubeante, cargado de inconsistencias e inseguridad y falta de atención, indicando que para el día de los acontecimientos se encontraba en el turno de la noche (8:00 p.m.) a (7:00 a.m.). Adujo que normalmente junto con su compañera suelen esperar en una estación de servicio hasta que se presenta alguna novedad en la ciudad, cuya área deben cubrir en su totalidad; que el día de los acontecimientos, escucharon por radio lo sucedido y

⁴ Auteco Kymco de placas MUK 39C modelo 2013



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE**

vieron salir hacia el sitio a una ambulancia e inmediatamente se desplazaron al lugar, tardando en llegar allí aproximadamente entre 10 y 15 minutos.

Durante su testimonio, un tanto contradictorio, la declarante se empeñó en resaltar la mala señalización del sitio donde ocurrió el accidente, en otros apartes de su relato, se fincó en afirmar su inexistencia. También recurrió a respuestas evasivas afirmando: "no sé", "no recuerdo", con las que dio respuesta a preguntas tan importantes como: "¿qué señalización existía y cuántas en el lugar de los hechos que indicaran obra o desvío?".

Al ser inquirida para que explicara un poco acerca de la ubicación del accidente y formularsele otra serie de preguntas, señaló que la lesionada se dirigía del terminal a la Séptima Brigada, y transitaba sobre el tramo en el que la vía había sido habilitada en doble sentido a 2 carriles y que la excavación donde cayó estaba al extremo izquierdo de esa vía, en la dirección anotada, aproximadamente a 2 o 3 metros, en un terreno despavimentado, intuyendo que la lesionada se perdió de vía y siguió hacia donde fue a caer, porque el sitio era confuso a causa de la mala señalización.

Otros detalles de los que se tuvo conocimiento a través de su declaración fueron: que clasificó el estado de salud de la accidentada como "código azul", indicativo de "persona grave"; que en el incidente en el que tanto la conductora como la motocicleta en la que se movilizaba fueron a parar dentro del box culvert, no advirtió la existencia de otro vehículo involucrado; que pudo observar lona verde a los 2 costados y por la mitad de la vía, excepto una pequeña porción de aproximadamente 5 o 6 metros, por donde perfectamente cabía un automóvil; que solicitó, como parte de su rutina, un examen de embriaguez a la lesionada cuyo resultado fue negativo; que en el sitio había varias personas al parecer amigos de la mujer herida queriendo tomar fotografías, pero ninguno quiso servir de testigo y que no contempló entre las posibles causas del accidente el exceso de velocidad por cuanto no presenció el accidente ni observó huella de frenado que pudiera indicarlo.

A petición de las partes, dio lectura a su propio informe de accidente de tránsito (folio 140 y 141) y lo explicó diciendo que si alguna anotación acerca de medidas hizo en el mismo, fue porque al momento de elaborarlo, juiciosamente las verificó. De ésta manera se tuvo la oportunidad de escuchar de viva voz a la autora del referido informativo, acerca de la descripción del terreno: una vía recta, plana, a doble sentido de 2 carriles; sobre la hipótesis del porqué pudo haberse originado el accidente, leyó lo allí consignado: corresponde al código 301 "mala señalización de la vía" e indicó que como novedad consignó: "De la entrada donde está ubicada la lona hacia la estructura donde cayó la motocicleta hay aproximadamente 30 metros y 4 metros de caída".

Así mismo, concurrieron como testigos los señores **NICOLÁS JOSÉ CUBILLOS SAN JUAN** y **CARLOS ANDRÉS PÉREZ ARIAS**, el primero de los mencionados amigo de los hermanos de RODE CAROLINA y de su padre, aunque indicó no conocerla, también aseguró haber sabido del accidente que sufrió la demandante, porque GONZALO, uno de los hermanos de la mencionada le pidió prestada la suma de \$800.000, que destinaría al pago de los gastos de la clínica en razón a que, según le comentó, ya se había cubierto el tope máximo del SOAT y debían cancelar el excedente; y el segundo, sin parentesco para con alguna de las partes, tan solo acudió al estrado a testificar que aproximadamente el 20 de agosto del 2015, le compró la motocicleta accidentada y en muy malas condiciones a la demandante mediante traspaso abierto por valor de \$800.000.

De otro lado, para refutar los argumentos de la parte actora, y a petición de la sociedad MURCIA MURCIA S.A. concurrió también a testificar el señor **LUIS FREDY AGUILAR**



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE**

PASCUAS, profesional en Salud Ocupacional, Coordinador HC de seguridad y salud en el trabajo al servicio de la mencionada empresa, quien narró que tenía por tarea realizar seguimiento a las actividades de prevención frente a posibles riesgos laborales que pudiera sufrir el personal de la compañía que ejecutaba la obra de diseño y construcción del anillo vial, así como garantizar la señalización preventiva adecuada de la obra y la implementación del Plan de Manejo de Tráfico que había sido aprobado por la Secretaría de Movilidad Villavicencio.

Explicó que para el desarrollo de la obra se hizo necesaria la edificación de un box culvert frente a la Plaza Llanoabastos que le diera paso a la fuente hídrica que pasa por el sector para canalizar el cauce, siendo en la mencionada excavación el lugar donde se accidentó la demandante y aseguró que para la fecha de los acontecimientos la obra contaba con todas las señales de advertencia, pues había señalización vertical, de aproximación, demarcación de áreas de trabajo con polisombras, cintas de peligro, información de desvío a 100 m., obra en la vía a 300 m., velocidad máxima para transitar por el tramo, delimitación de senderos para garantizar tránsito seguro y pasacalles informativos.

Añadió que a la mañana siguiente del acontecimiento, junto con el ingeniero residente, constataron que la señalización preventiva se hallaba en su lugar, además se reunieron con otros ingenieros de la obra a fin de recolectar pruebas de la gestión que se realizó para la intervención del tramo. Que la interventora, Universidad de Cundinamarca UDEC, siguió de cerca el desarrollo de la obra y su exigencia siempre se encaminó a garantizar la seguridad de los usuarios de la vía y por lo tanto, aunque nunca les hizo un llamado de atención, hubo acompañamiento de su parte en el día a día y requirió con anterioridad a la ocurrencia del accidente, la adición o montaje de 2 reflectores apuntando hacia los puntos donde se ubicaban los desvíos, para aumentar la visibilidad de los usuarios; manifestó que se dio estricto cumplimiento del Plan de Manejo de Tráfico, propuesto por el constructor y aprobado por la Secretaria de Movilidad de Villavicencio, la sensibilización y concientización de la comunidad mediante la repartición de volantes y la emisión de cuñas radiales de la realización de la obra que se desarrollaba en el sector; sugerencias que el contratista acató, velando porque la señalización se mantuviera las 24 horas de manera que, aseguró, la noche del accidente la vía estaba adecuadamente señalizada y las lámparas mencionadas reforzaban el alumbrado público que iluminaba la vía.

Aseveró que la obra contaba con toda la señalización: vallas grandes colocadas en los extremos de la obra, avisos "reflectivos de 700 candelas" que anunciaban: "transite con precaución", "obra en la vía a 300 m.", "desvío a 100 m.", "velocidad máxima 30 km/h", "maquinaria en la vía", además de las barricadas, colombinas y cintas que siempre permanecieron en la vía y recibieron constante mantenimiento, porque para la empresa era la manera de blindarse de la responsabilidad ante cualquier eventualidad y dejar de colocarlas implicaba desacatar el Plan de Manejo de Tránsito aprobado por la Secretaría de Tránsito de Villavicencio, propiciar inconvenientes indeseados con la Interventoría y dar oportunidad para que las autoridades de tránsito, en especial el Agente Villalobos, Comandante de esa fuerza, con quien siempre mantuvo permanente comunicación y de quien recibió constante apoyo, le llamara la atención.

Vehementemente le atribuyó a la alta velocidad, la causa eficiente del accidente, pues ello explicaría que la lesionada no haya atendido la advertencia de la barricada, de fácil visibilidad con 3 franjas rojas y blancas, tal cual lo establece el manual de señalización, y hubiera pasado por el lado de la misma parando directamente en el box culvert ubicado a 60 metros del borde de la carretera, pues de haber ido a una velocidad de 40 kilómetros por hora, perfectamente hubiera podido detenerse para evitar el accidente. Admitió que entre la barricada y la polisombra que demarcaba el



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE**

sitió había un espacio que correspondía a la entrada a un predio en el que funcionaba un taller y que por acuerdo con la propietaria, así se manejó ese tramo y aseguró que el accidente de la demandante fue el único que se presentó en el sitio, pues si bien también hubo choques, ellos tuvieron lugar sobre la vía y siempre por exceso de velocidad que era la constatación que se presentaba porque la vía se presta para transitar a alta velocidad.

Así mismo, dentro del material probatorio allegado por la parte demandante se encuentra 23 fotografías (fol. 195 a 212) con las que se pretende demostrar la omisión de los entes demandados frente al deber de señalización de la obra. En tales registros fotográficos se pueden observar imágenes de la víctima del accidente y del estado en el que quedó su vehículo luego de ser extraído del box coulvert, la vía cercada por polisombra verde con luminarias de alumbrado público y un poste esquinero con un reflector; al igual que una formaleta con sus respectivos parales que a juzgar por la imagen presente en el folio 209, se encuentra distante de la vía habilitada para el flujo de vehículos, perspectiva que se acompaña con la anotación que hiciera la Agente de Tránsito BLANCA NUBIA PERDOMO en su informe en el que leyó "De la entrada donde está ubicada la lona hacia la estructura donde cayó la motocicleta hay aproximadamente 30 metros" aunque haya testificado que tan solo 3 o 4 metros separaban a la excavación de la carretera.

Sobre el valor probatorio de las fotografías, Consejo de Estado⁵ señaló:

"(...)

3.7.2 Al igual que el dictamen pericial, la fotografía es un medio que el juez está en obligación de valorar dentro del conjunto probatorio partiendo de las reglas de la sana crítica. No obstante, la jurisprudencia ha establecido unos parámetros específicos para su correcta apreciación. En primer lugar, como es tradición tratándose de un documento, debe verificarse su autenticidad conforme a la normatividad correspondiente, dependiendo de si las imágenes fotográficas aportadas al proceso constituyen un documento público o privado. Pero superado este examen, el Consejo de Estado ha sostenido que las fotografías por sí solas no acreditan que la imagen capturada corresponda a los hechos que pretenden probarse a través de ellas. Debe tenerse certeza de la fecha en la que se capturaron las imágenes y, para ello, corresponde al juez efectuar un cotejo de las fotografías con testimonios, documentos u otros medios probatorios...

3.7.3 En este orden de ideas, el valor probatorio de las fotografías no depende únicamente de su autenticidad formal sino de la posibilidad de establecer si la imagen representa los hechos que se le atribuyen, y no otros diferentes en razón del tiempo, del lugar o del cambio de posición de los elementos dentro de la escena capturada. Para ello, el juez debe valerse de otros medios probatorios, apreciando razonablemente el conjunto".

Con base en lo anterior, las fotografías allegadas al expediente son pruebas documentales que éste administrador está en la obligación de examinar bajo el criterio de la sana crítica, una vez han sido verificados, como en efecto ocurrió en la audiencia de pruebas, aspectos como su autenticidad y la certeza de lo que se representó en cada una de las 23 fotografías obrantes a folios 195 a 212; en efecto, se trata de imágenes de la víctima del accidente y del estado en el que quedó su vehículo luego de ser extraído del box coulvert, la vía cercada por polisombra verde con luminarias

⁵ Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección tercera – subsección B 30 de marzo de 2017 C.P. Dr. Ramiro Pazos Guerrero, Radicado No. 47001-23-31-000-2009-00333-01 (41287)



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE**

de alumbrado público y un poste esquinero con un reflector; al igual que una formaleta con sus respectivos parales que a juzgar por la imagen presente en el folio 209, se encuentra distante de la vía habilitada para el flujo de vehículos, perspectiva que se acompasa con la anotación que hiciera la Agente de Tránsito BLANCA NUBIA PERDOMO en su informe en el que leyó: "De la entrada donde está ubicada la lona hacia la estructura donde cayó la motocicleta hay aproximadamente 30 metros" aunque haya testificado que tan solo 3 o 4 metros separaban a la excavación de la carretera.

Igualmente, se encuentra la historia clínica en la cual se describen las heridas que sufrió la señora RODE CAROLINA y de las explicaciones que ella entregó al momento en el que le brindaron la atención médica, entre las que se lee a folio 64 lo siguiente: "*refiere la paciente que hoy alrededor de la 1:00 a.m. presentó caída de aproximadamente 4 m. de altura desde su moto **por intento de urto** (sic)*".

Presente en la foliatura también se observa el formato Actuación del Primer Respondiente - FPJ – 3 (fol. 148) en el que se hizo constar que la actuación se surtió entre las 0:50 y la 1:25 de la madrugada, que no hubo necesidad de acordonar el lugar de los hechos y objetiva y desprevenidamente se plasmó como Observación: "*Informa la central de radio que frente a la Estación de Servicio Gasollano se había caído una señora por lo que se procede a verificar al llegar al lugar de los hechos se encuentra bomberos sacando la señora la cual había caído con todo y motocicleta, se desconoce el por qué se salió de la vía y **tomó este atajo***". (negrilla del despacho)

Acopiada entre las demás pruebas se halla también el Cd. No. 33 (fol. 765) contentivo del Informe Mensual de Interventoría Técnica y Legal al Contrato No. 088 de 2011, cuyo objeto corresponde al estudio, diseño y construcción del anillo vial de la calle 1ª del municipio de Villavicencio, realizado a través de Convenio Interadministrativo por la Universidad de Cundinamarca, correspondiente al lapso comprendido entre el 15 de febrero y el 14 de marzo del 2014, que atañe al caso que se examina, que recuérdese sucedió el 6 de marzo de esa anualidad; documento en el que, vale la pena resaltar, se encuentran anotaciones tan precisas como el estado del tiempo en horas de la mañana, tarde y noche, la supervisión y el acompañamiento prácticamente diario a la obra, observándose las siguientes anotaciones en relación con el Cerramiento (folio 243 a 244 del mencionado informativo):

"Verificación de lonas instaladas en el área de influencia del proyecto se encuentran en buen estado" (...) FICHA 9: Tránsito y Señalización

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES DE LA MEDIDA: • Se encuentran demarcadas las zonas de trabajo, al cual se anexó un registro fotográfico y descripción diciendo: "Verificación que toda el área de influencia del proyecto se encuentra señalizada y demarcada, en especial los puntos críticos los cuales están aislados.

(...)

"Los elementos de señalización se encuentran limpios y en buen estado de funcionamiento, Se utilizan barricadas.

- La señalización está prevista durante la totalidad del tiempo de ejecución de la obra.*
- No obstruye la visibilidad de las señales existentes.*
- Se coordina el tráfico vehicular en área de influencia directa del proyecto con el fin de evitar incomodidades a la comunidad.*
- Se retira la señalización en el momento en el cual ya no es requerida".*

A folio 273 y 274, del Anexo 7.8 Acta de Control Seguridad Industrial, en relación con la señalización, iluminación y demarcación en el diligenciamiento de un formato a 3 columnas, que contemplaban: descripción, estado y observaciones, se apuntó:

REPÚBLICA DE COLOMBIA



RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE

"Uso: permanente. Estado: Bueno. Observaciones: "todas la áreas críticas se demarcan y señalizan con polisombra o cinta de peligro y colombinas"

Uso: según zona de trabajo. Estado: Bueno. Observaciones: "La señalización se encuentra ubicada en todo el tramo intervenido"

El referido Informe de Interventoría, constituye un importante instrumento al servicio de la administración de justicia en la tarea de desenmarañar el quid de éste asunto, como quiera que guarda estrecha relación con los demás de su índole adosados al expediente, no fue elaborado por una sola persona, sino que recopila informativos más pequeños, detallados de diferentes aspectos de la obra, proviene de una autoridad que precisamente se encargaba de supervigilar el proceder del contratista y garantizar la seguridad de los usuarios, logrando demostrar que estuvo muy pendiente del desarrollo de la obra y exigió el mejoramiento de las condiciones de visibilidad y el cumplimiento irrestricto del Plan de Manejo de Tráfico entre otros asuntos, razón por la que sus apreciaciones resultan de recibo para el despacho.

Así las cosas, teniendo en cuenta lo preceptuado en el artículo 167 del C.G.P. que indica que incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen y examinadas de manera conjunta los precitados medios de prueba, éste administrador de justicia arriba a la conclusión que en el presente caso, los daños no pueden ser atribuidos al contratista y mucho menos a la Administración Pública, pues se demostró que en el lugar de los hechos existían señales de tránsito que advertían la existencia de la obra en la vía; con las fotografías allegadas por la misma parte demandante, logró demostrarse que en el lugar habían postes de luz continuos, se desconoce a qué distancia el uno del otro, pero definitivamente puede afirmarse que el tramo habilitado para el tránsito vehicular, presentaba buenas condiciones de iluminación y la señalización necesaria para advertir a conductores y peatones del eventual peligro que representa la ejecución de la obra en el sitio en donde ocurrió el accidente.

De manera que contrario a lo pretendido por la parte demandante, otorgado el valor a todos los medios probatorios allegados se concluye que el accidente se produjo por razones que atañen única y exclusiva a la víctima, al transitar por el lugar sin la debida precaución y sin observancia del deber objetivo de cuidado, pues al parecer por un intento de hurto, dirigió su motocicleta por un sector que no estaba habilitado como vía, situación que se esbozó probatoriamente como antes se anotó, pero que fue obviada convenientemente por la parte demandante porque en nada contribuía a la demostración de su tesis del caso, razones éstas por las cuales el despacho negará las pretensiones de la demanda.

En este orden de ideas, y al no haberse incurrido en falla del servicio, no se hace necesario estudiar el tercer elemento de la responsabilidad, esto es, el nexo causal, por obvias razones.

Por último, se tendrá como apoderado judicial de la Universidad de Cundinamarca <UDECA> al abogado JORGE ALMARIO TÓRRES, en los términos y para los fines del poder conferido obrante a folio 817 del expediente; así mismo, se deja constancia que el apoderado del Departamento del Meta Dr. Arturo Ávila Ramírez radicó el 14 de enero de los cursantes, renuncia al poder acompañada de los documentos exigidos en el numeral 4º del artículo 76 del C.G.P. (fol. 811 y ss) la cual surtió efectos cinco (5) días después de su presentación, sin que la entidad demandada hubiese constituido un nuevo apoderado judicial que la represente en esta actuación judicial.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



**RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO
JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE**

6. COSTAS

Respecto a la condena en costas, advierte el despacho que en el presente proceso no se ventilaron asuntos de interés público y comoquiera que la sentencia fue totalmente adversa a los demandantes, en principio y en aplicación del criterio objetivo previsto en el artículo 365 del C.G.P., aplicable en virtud a lo dispuesto en el artículo 188 del C.P.A.C.A., procedería su imposición a cargo de éstos; sin embargo, verificado el expediente no se observa que las entidades demandadas hayan incurrido en algún tipo de expensa o gasto procesal que amerite su imposición, razón por la cual, y en aplicación del criterio valorativo señalado en el numeral 8° del artículo 365 ibídem, el despacho se abstendrá de condenar en costas a la parte actora.

7. DECISION

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Primero Administrativo Oral del Circuito de Villavicencio, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE:

PRIMERO: NEGAR las pretensiones de la demanda, que en ejercicio del medio de control de **REPARACIÓN DIRECTA** instauraron los señores **RODE CAROLINA ROJAS ULLOA, ALBA RUTH ULLOA RAMÍREZ, LUIS GONZALO CASTAÑEDA ULLOA y OLGA LUCÍA ULLOA RAMÍREZ** contra el **DEPARTAMENTO DEL META, la AGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL META - AIM y el CONSORCIO MURESP** conformado por las personas jurídicas **CONSTRUCTORA ESPARTA LTDA, MURCIA MURCIA S.A., CONTRUCCIONES LTDA.** y la señora **ANA ELVIA CARRANZA ACOSTA**, conforme lo expuesto en el cuerpo de esta providencia.

SEGUNDO: Sin condena en costas.

TERCERO: RECONER como apoderado judicial de la Universidad de Cundinamarca al abogado **JORGE ALMARIO TÓRRES**, en los términos y para los fines del poder conferido obrante a folio 817 del expediente.

CUARTO: Ejecutoriada esta sentencia, por Secretaria archívese las presentes diligencias, dejando las constancias del caso.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,


CARLOS ALBERTO HUERTAS BELLO
Juez