



REPÚBLICA DE COLOMBIA  
RAMA JUDICIAL DEL PODER PÚBLICO  
JUZGADO SEXTO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE POPAYÁN

Popayán, Mayo trece (13) de dos mil veinte (2020)

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

SENTENCIA No. 72

I. ANTECEDENTES

1. La demanda<sup>1</sup>

Procede el Juzgado a decidir la demanda que a través del medio de control de reparación directa, promovió JORLY JULIETH PINTA RENTERIA, identificada con la C.C. N° 1.113.669.352, AYDALI PINTA GUZMAN, identificada con C.C. N° 29.658.652, ELIER PINTA GUZMAN, identificado con la C.C. N° 94.327.430 y JOSE LIBIO PINTA GUZMAN identificado con la C.C. N° 94.314.854, en contra de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, tendiente a que se declare la responsabilidad administrativa y patrimonialmente de la demandada, a raíz del accidente de tránsito acaecido el 23 de octubre de 2013 en el kilómetro 42 de la vía Popayán – Cali, donde falleció la señora ROSA IRENE GUZMAN VARGAS, por la falta de señalización y mantenimiento de la vías.

Solicitaron que se condene a la entidad demandada, a pagar a título de indemnización las siguientes sumas de dinero:

- Por perjuicios inmateriales:

- Por concepto de perjuicios morales, La suma equivalente a 100 smlmv a favor de AYDALY PINTA GUZMAN, ELIER PINTA GUZMAN y JOSE LIBIO PINTA GUZMAN, y para JORLY JULIETH PINTA RENTERIA 50 smlmv. A raíz del profundo dolor, pena, agobio, angustia y desesperación, por el fallecimiento de la señora ROSA IRENE GUZMAN VARGAS.

---

<sup>1</sup>Folios 44-49 cdno ppal.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

- Por perjuicios materiales

-En la modalidad de daño emergente:

Solicitó se reconociera la suma equivalente a 100 smlmv, a favor de los actores, por concepto gastos fúnebres.

-En la modalidad de lucro cesante:

Reclamó la suma de \$42.493.599 pesos, a favor de JORLY JULIETH PINTA RENTERIA.

1.1. Hechos que sirven de fundamento

Como fundamento fáctico de las pretensiones, la parte demandante a través de su mandatario judicial, sostuvo lo siguiente:

El día 23 de octubre de 2013 siendo aproximadamente las 14:30 horas, la señora ROSA IRENE GUZMAN VARGAS se movilizaba sobre la vía Popayán – Cali, en calidad de parrillera en una motocicleta de placas CWX-59B, que era conducía por su hijo ELIER PINTA GUZMAN. Cuando se encontraban sobre el kilómetro 42 de dicha vía fueron arrollados por un vehículo tipo escalera de placas SYB-334 de propiedad del señor OMAR ESNILSON RODRIGUEZ GOMEZ, produciéndole inmediatamente la muerte a ROSA IRENE GUZMAN VARGAS.

En el informe de Policía Judicial en relación con las características de la vía sobre la cual murió la señora GUZMAN VARGAS (Q.E.P.D.), se dijo: “(...) vía principal panamericana que comunica a Popayán con Cali. El sitio del accidente es Bermas, Curvas, en asfalto, con demarcación, sin señalizar, llevaban a cabo obras de reparación, sin señalización preventiva ya que se trata de un tramo de curvas sucesivas (...)”.

Exteriorizó que en el protocolo de necropsia de fecha 25 de octubre de 2013 de la ESE NORTE DEL CAUCA, realizado al cuerpo de ROSA IRENE VARGAS, se indicó: “(...) en un pare por reparaciones de la vía, sin señalización, fue arrollada por el vehículo tipo escalera de placas SYN334 que le ocasionaron la muerte de manera inmediata (...)”.

En el mismo protocolo se expuso que la causa de la muerte fue debido a “(...) choque neurogénico secundario a trauma contundente en la cabeza que lesiona de manera grave y masiva el cerebro y cerebelo. El mecanismo del trauma es trauma contundente en la cabeza de la fallecida, provocado por vehículo pesado, desde atrás hacia adelante (...)”.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

Refirió que la motocicleta en la que se movilizaba la señora IRENE, a raíz del accidente de tránsito, sufrió varios daños.

Explicó que la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA le asiste el deber de mantenimiento de las vías, además de la señalización con fines de preservar la seguridad vial de la infraestructura pública de transporte a su cargo, directamente o a través de concesionarios contratistas (Decreto 4165 de 2011), tal como lo prescribe el artículo 113 de la Ley 769 de 2002, las Resoluciones 1050 de 2004 y 4577 de 2009 y demás normas concordantes.

## 2. Contestación de los demandados

### 2.1.- OMAR ESNILSON RODRIGUEZ GOMEZ<sup>2</sup>.

El apoderado del señor OMAR ESNILSON RODRIGUEZ GOMEZ, indicó que se opone a todas las pretensiones de la demanda, ya que el accidente de tránsito en el que falleció la señora ROSA IRENE VARGAS, ocurrió por responsabilidad absoluta de los trabajadores adscritos a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y/o al concesionario vial MALLA VIAL DEL CAUCA Y VALLE DEL CAUCA, quienes al tratar de parar el tráfico sin las debidas precauciones, no colocaron en las curvas anteriores al sitio de la colisión, las señales preventivas que permitieran advertir que el tráfico debería detenerse.

Además se opone a las pretensiones, por no estar probadas.

Alegó que el 23 de octubre de 2013, la entidad responsable del mantenimiento de la vía Popayán- Santander de Quilichao, se encontraba iniciando labores de acordonamiento vial para iniciar las obras de reparcho en el sitio preciso del accidente, el cual se caracteriza por su curvas sucesivas.

Dicho personal contrariando las normas de seguridad vial, procedieron a clausurar intempestivamente la marcha por el carril derecho sentido SUR-NORTE (Popayán-Cali), sin que se hubiese colocado ninguna clase de señalización preventiva en las curvas sucesivas antes del sitio del siniestro y fue en ese preciso momento en donde sin dar espacio alguno y en plena curva uno de los llamados paleteros trata de evitar que un furgón y una motocicleta choquen contra el obstáculo que ya había colocado en la vía. En ese preciso instante el furgón no alcanzó a parar, derribando al paletero que infructuosamente trataba de detener el tráfico y en ese momento cuando al golpear al furgón por la parte trasera, el conductor de la chiva escalera no alcanzó a ver que además del camión estaba la moto, percatándose de ello solo cuando pudo ver que detrás del bus había alguien arrollado.

---

<sup>2</sup> Fls.- 66-69 cdno ppal.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

Por lo expuesto propuso las excepciones de:

- Falta de legitimación en la causa por pasiva.
- Culpa de un tercero.
- E inexistencia de prueba de la responsabilidad

## 2.2.- DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.<sup>3</sup>

Mediante auto I-1450 del 27 de septiembre de 2017, el cual se encuentra debidamente ejecutoriado, se desestimó la contestación de la demanda presentada por la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI, ya que la notificación de la demanda se surtió el 5 de agosto de 2016, por lo que a partir del 8 del mismo mes y año inicio a correr el término común de 25 días dispuesto en el inciso 5º del artículo 199 de CPACA, y a su vencimiento empezó a correr el término de 30 días previsto en el artículo 172 ibídem.

Así, la ANI tenía para contestar la demanda hasta el 25 de octubre de 2016, y la misma presentó escrito de contestación el 2 de noviembre de 2016, tornándose extemporánea.

## 2.3. Del llamado en garantía- Seguros La Equidad<sup>4</sup>

El apoderado de Equidad Seguros, se opuso a todas y cada una de las pretensiones, declaraciones y condenas de la demanda, por no evidenciarse que los daños y perjuicios hayan sido ocasionados por el asegurado OMAR ESNILSON RODRIGUEZ GOMEZ, es decir, que las pretensiones carecen de fundamento de hecho y de derecho que las cimente, en el entendido que no se puede imputar responsabilidad a título de culpa, ya que no se han configurado los postulados de la responsabilidad civil de tipo extracontractual, como consecuencia de los hechos que dan pie al proceso de reparación directa por el cual se vinculó por parte del despacho al señor RODRIGUEZ GOMEZ.

Refirió que se opone a que se valoren y se tengan en cuenta los fundamentos de derecho esgrimidos por la parte actora, en tanto si bien se trae a colación normatividad jurídica, la misma es inapropiada puesto que los hechos y fundamentos facticos no reflejan y aun no se ha probado que los demandados hayan sido los responsables directos del accidente de tránsito por el que se demanda, así como tampoco se ha logrado establecer responsabilidad en contra de EQUIDAD SEGUROS y en contra del conductor del vehículo de placas SYB334.

---

<sup>3</sup> Fls.- 73-77 cdno ppal.

<sup>4</sup> Fls.- 13-33 cdno llamado en garantía – Seguros la Equidad.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

Por lo expuesto propuso las excepciones:

- Inepta demanda por falta de agotamiento de requisito de procedibilidad y/o falta de legitimación en la causa para vincular al proceso al señor OMAR ESNILSON RODRIGUEZ GOMEZ y a la EQUIDAD SEGUROS.
- Hecho y/o culpa de un tercero.
- Ruptura del nexo causal por caso fortuito y/o fuerza mayor.
- Carencia de los elementos estructurales de la responsabilidad civil.
- Carga de la prueba.
- Y límite de responsabilidad de aseguradora.

### 3. Relación de etapas surtidas

La demanda se presentó el 12 de enero de 2016<sup>5</sup>, siendo admitida mediante auto interlocutorio N° 411 del 6 de abril 2016<sup>6</sup>, en el cual se vinculó como parte accionada al señor OMAR ENILSON RODRIGUEZ GOMEZ. El 27 de septiembre de 2017 se aceptó el llamamiento en garantía efectuado por el demandado RODRIGUEZ GOMEZ a la EQUIDAD SEGUROS<sup>7</sup>. Se cumplió con las ritualidades propias del proceso según lo preceptuado por el artículo 179 del CPACA, así: una vez se corrió traslado de las excepciones propuestas según se registra en el Sistema de Información Siglo XXI, fijada la fecha para la celebración de la audiencia inicial ésta se llevó a cabo el día 26 de julio de 2018<sup>8</sup>, fijándose en ella la fecha para la audiencia de pruebas, la que se realizó 7 de diciembre de 2018<sup>9</sup>, en donde se clausuró la etapa probatoria y se corrió traslado a las partes para la presentación por escrito de los alegatos de conclusión y se le concedió al Ministerio Público la oportunidad para rendir concepto de fondo.

### 4. Los alegatos de conclusión

#### 4.1. De la parte actora<sup>10</sup>

El apoderado de la parte actora, presentó sus alegatos de conclusión, en los siguientes términos:

Se deben acceder a las pretensiones de la demanda, en razón a que se acreditó la responsabilidad extracontractual de la entidad accionada, ya que con de los medios de pruebas allegados, se probó el daño antijurídico y la imputabilidad atribuible al Estado.

---

<sup>5</sup> Fl.- 51 cdno ppal.

<sup>6</sup> Fls.- 53-54 cdno ppal

<sup>7</sup> Fls.- 108-109 cdno ppal..

<sup>8</sup> Fls.- 114-118 cdno ppal..

<sup>9</sup> Fls.- 122-123 cdno ppal.

<sup>10</sup> Fl.- 126 cdno ppal.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

En tratándose de fallas de la administración por falla de colocación de dispositivos de señalización vial como causa generadora de accidentes de tránsito, el Consejo de Estado ha expuesto que resulta admisible la responsabilidad del Estado.

#### 4.2. De la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI.

La ANI en esta instancia del proceso, decidió guardar silencio.

#### 4.3. Del llamado en garantía – Equidad Seguros<sup>11</sup>

El apoderado de la Equidad Seguros, refirió que de la pruebas, fundamentos facticos y jurídicos aducidos en el expediente, se observó que posiblemente el accidente se originó por la falta de prevención y cuidado de las entidades que tenían a su cargo el mantenimiento de la vía donde sucedió el siniestro.

Se pudo avizorar que quienes realizaban los trabajos de mantenimiento sobre la vía y/o quienes debieron encargarse del control y manejo del tráfico por el lugar donde se realizaban las reparaciones y/o mantenimiento de la vía fueron negligentes y por su falta de previsibilidad dan lugar a que ocurra el siniestro por el cual se demanda.

Lo anterior por cuanto muchos metros antes del lugar donde ocurrió el accidente, no se colocaron señales de tránsito alusivas a los trabajos que se estaban realizando en la vía, lo que hace imposible a los conductores percatarse de los trabajos realizados y poder movilizarse a una velocidad adecuada, por las circunstancias descritas.

Las apreciaciones en mención se acreditan con el informe FPJ – 11 del 23 de enero de 2014, allegado al proceso, en el cual quedó consignado como factor determinante para la producción del siniestro, lo siguiente:

*“10.2 FACTOR HUMANO: CONCESIONARIA MALLA VIAL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA: PERSONA ENCARGADA DEL CONTROL Y SUPERVISION DEL PLAN DE SEGURIDAD Y MANEJO DE TRAFICO, EN LA OBRA DE RESTAURACION Y MANTENIMIENTO DEL TRAMO VIAL DONDE OCURRIO EL ACCIDENTE, NO UBICA LOS ELEMENTOS (SEÑALES) DESCRITOS EN EL MANUAL DE SEÑALIZACIÓN, CAPITULO 4: SEÑALIZACIÓN DE CALLE Y CARRETERAS AFECTADAS POR OBRAS, CON LO CUALES SE REQUIERE MINIMIZAR EL IMPACTO GENERADO A LAS CONDICIONES HABITUALES DE MOVILIZACIÓN Y DESPLZAMIENTO DE LOS USUARIOS DE LAS VÍAS (PEATONES, VEHICULOS, CICLISTAS, ETC.)*

---

<sup>11</sup> Fls.- 127-129 cdno ppal.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

*DEJANDO EL RESULTADO DE TAL NEGLIGENCIA AL AZAR, SIN TENER EN CUENTA LA SEGURIDAD, BIENESTAR Y PROTECCIÓN, A QUE TIENEN DERECHO TODOS LOS USUARIOS QUE TRANSITAN EN EL CORREDOR VIAL DONDE SE GENEREN LAS OBRAS DE ADECUACIÓN, MANTENIMIENTO O RESTAURACION D ELA VIA."*

Bajo el mismo lineamiento, el señor agente de tránsito RICARDO ARBELAES FRANCO, quien acudió al lugar de los hechos a levantar el informe de tránsito, e indicó que la causa del accidente fue la falta de señalización de la vía consistente en que se estaba haciendo mantenimiento dentro de la misma, lo que tomó por sorpresa a los conductores de los automotores, quienes no pudieron tomar las medidas necesarias para evitar el siniestro.

Situación con la que coincidieron los testimonios recepcionados, quienes indicaron que metros antes del accidente no había señalización, que el vehículo tipo chiva se transportaba a velocidad adecuada y que fue el hecho de la realización de mantenimiento de las vías, sin la señalización adecuada da lugar al accidente.

Por lo dicho, la culpa exclusiva del siniestro recae en cabeza de la demandada directa AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y/o de los entes públicos que tienen a su cuidado el mantenimiento y preservación de las vía, como en la que ocurrió el accidente, situación por la que el señor OMAR ESNILSON RODRIGUEZ GOMEZ y la Equidad Seguros, se eximen de toda responsabilidad por los hechos que dan origen al proceso. En consecuencia solicitó que no se imputaran condenas en contra de los mencionados.

## 5. Concepto del Ministerio Público

El Ministerio Público no presentó concepto.

## II. CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

### 1. Presupuestos procesales

#### 1.1. Caducidad, procedibilidad del medio de control y competencia

Las pretensiones de la parte demandante se sustentan en hechos acaecidos el día 23 de octubre de 2013, por lo que los dos años para presentar la demanda de que trata el numeral 2, literal i) del artículo 164 del CPACA, irían hasta el 24 de octubre de 2015. Sin embargo el 23 de octubre de 2015 se radicó la solicitud de conciliación extrajudicial, suspendiéndose así el término de caducidad, faltando 2 días para que operara el mismo.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

La constancia de conciliación fracasada fue entregada el 12 de enero de 2016, data en la cual se interpuso la demanda<sup>12</sup>, es decir, dentro del término de ley.

Además, teniendo en cuenta la naturaleza del medio de control, la cuantía y el lugar de ocurrencia de los hechos, este Juzgado es competente para conocer del presente asunto en primera instancia conforme lo prevé el artículo 155 numeral 6° de la Ley 1437 de 2011.

## 2. El problema jurídico

Le corresponde al Juzgado establecer ¿Si la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y el señor OMAR ESNILSON RODRIGUEZ, deben indemnizar los perjuicios causados a la parte demandante con ocasión de la muerte de la señora ROSA IRENE GUZMAN VARGAS el día 23 de octubre de 2013 en accidente de tránsito?

Y como problema jurídico asociado, se deberá determinar la responsabilidad del llamado en garantía de acuerdo a la cláusulas y límites y deducibles de la póliza de seguros.

## 3.- Tesis del Despacho

Conforme al material probatorio, se evidencia que para la fecha de los hechos la obra que se ejecutaba aproximadamente sobre el kilómetro 42 de la vía Popayán-Cali (mismo sentido vial), no contaba con medidas de señalización vial que le permitiera a los conductores y peatones que se movilizaban por dicho corredor vial, percatarse de la situación anormal de la vía, a fin de que estos tomaran medidas de precaución frente a esa situación redujeran la velocidad de los vehículos.

Teniendo en cuenta las circunstancias de tiempo, modo y lugar en la que ocurrió el accidente de tránsito el 23 de octubre de 2013, en el kilómetro 42 de la vía Popayán-Cali en donde falleció la señora ROSA IRENE GUZMAN, el despacho considera que fue la falta de señalización que indicara el inicio de la obra y posteriormente el desvió del carril o cierre, que provocó que el conductor de la chiva no se percatara de la restricción de tráfico sobre la vía por cuenta de las obras, con el fin de desacelerar el vehículo y atender la señal de pare en forma oportuna, tal como lo expone el manual de señalización vial frente a la obras públicas, lo que causó que este a su vez impactara contra los vehículos y el velocípedo que se encontraban en la parte delantera y causara el desafortunado accidente.

---

<sup>12</sup> Fls.- 52 cdno ppal.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

No se logró acreditar que el conductor de la chiva el día de los hechos, se movilizará a alta velocidad y estuviera distraído, y que por dichas razones no pudiera observar la detención a raíz de la obra pública que se estaba ejecutando, a contrario sensu, la causa del accidente tal como se explicó anteriormente, lo fue la falta de señalización de la obra.

#### 4. Lo probado en el proceso

##### 4.1. El daño

Conforme al registro civil de defunción visible a folio 9 del cuaderno de principal, se tiene que ROSA IRENE GUZMAN VARGAS falleció el 23 de octubre de 2013.

De la inspección técnica a cadáver de fecha 23 de octubre de 2013, realizada al cuerpo de ROSA IRENE GUZMAN VARGAS, se tiene<sup>13</sup>:

*“III. DESCRIPCION DEL LUGAR DE LA DILIGENCIA (incluyendo los hallazgos y procedimientos realizados)*

*La vía principal componente a la vía Panamericana que comunica Popayán con Cali; en el sector de pescador Km 42 en el sentido vial Popayán Cali: se hallan 01 cuerpo sin vida vestido de sexo femenino, 01 motocicleta color azul de placas CWX59B con abolladuras, 01 vehículo tipo Bus Escalera (chiva) de placas SYB334 con golpes y hundimientos en su parte anterior; en el sentido Cali – Popayán se encuentra 01 camión de placas TZY446 marca jac color blanco, con abolladuras en su parte anterior y posterior, se procede a realizar el acordamiento y protección del lugar de los hechos con el fin de recopilar evidencias físicas y fotográficamente de la misma forma se procede a tomar una entrevista a un testigo, y a realizar el croquis de los hechos presentados en el sector de Km 42 de la vía Popayán Cali.*

Se tiene protocolo de fecha 24 de octubre de 2013, realizado al cuerpo de la señora ROSA IRENE GUZMAN VARGAS, en el cual se estableció<sup>14</sup>:

*“OPINION.*

*De acuerdo a los hallazgos físicos y la evidencia encontrada en el procedimiento de necropsia a la fallecida ROSA IRENE GUZMAN VARGAS, (...), falleció al recibir múltiples lesiones contundentes ocasionadas por vehículo automotor, principalmente trauma craneoencefálico severo que comprometió*

<sup>13</sup> Fls.- 25-31 cdno ppal y 93-99 cdno pbas.

<sup>14</sup> Fls.- 18-24 cdno ppal y 79-88 cdno pbas.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

*el sistema nervioso central, mientras se encontraba en la vía Panamericana, Popayán-Cali, KM 42, el día 23 de octubre de 2013 a las 14:30 horas.*

(...).

*CAUSA DE MUERTE: Choque neurogénico secundario a trauma contundente en la cabeza que lesiona de manera grave y masiva el cerebro y cerebelo. El mecanismo del trauma es trauma contundente en la cabeza de la fallecida, provocado por vehículo pesado, desde atrás hacia adelante, fractura el cráneo en varios puntos, provoca heridas en cuero cabelludo y a través de las mismas pérdida de masa encefálica y hemorragia masiva. La pérdida del conocimiento por choque neurogénico es inmediato y finalmente provoca la interrupción de las funciones cerebrales básicas. El efecto es una cesación de todos los impulsos neurológicos (choque neurogénico) incluyendo los que manejan el ritmo cardiaco y la respiración. Sobreviene entonces el paro cardiorespiratorio y en segundo o pocos minutos la muerte del individuo.*

4.2. Sobre los hechos materia de la demanda para saber si el daño es antijurídico.

-De la prueba documental:

Se tiene informe de Policía de accidentes de Tránsito N° C-1356867, de fecha 23 de octubre de 2013<sup>15</sup>, en el que se consigna:

- Clase de accidente: choque con vehículo.
- Lugar: Km 42 vía Popayán – Cali.
- Localidad o comuna: Vereda la Independencia.
- Fecha: 23-10-2013.
- Hora de ocurrencia: 14:30.
- Características del lugar: área – rural, diseño – tramo de vía, tiempo – normal.
- Características de las vías: geométricas – curva, pendiente con bermas; utilización – doble sentido; calzadas – una; carriles – dos; material – asfalto; estado – buena; condiciones – seca; iluminación artificial - sin; señales – no adelantar; demarcación – línea borde y línea de carril.

Frente a los conductores y vehículos involucrados se consignó:

- 01) ELIER PINTA GUZMAN; vehículo- motocicleta de placas CWX59B, marca Auteco Baja, modelo 2007, color azul, de servicio particular.
- 02) LEONARDO FABIO SANCHEZ LENIS; vehículo de placas TZY446, marca JAC, modelo 29012, color blanco.

---

<sup>15</sup> Fls.- 22-26 cdno pbas.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

- 03) RODRIGUEZ GOMEZ OMAR ESNILSAON; vehículo tipo bus, de placas SYB334, marca Dodge, color – amarillo verde, de servicio público.

En lo que respecta a las víctimas:

- 01) GUZMAN VARGAS ROSA IRENE; condición – pasajera, sexo – femenino, gravedad – muerto.

En el informe como observación se evidencia: *“Hipótesis de la vía Cod. 301 Ausencia Total o parcial de las señales”*.

Obra informe ejecutivo – FPJ-3 del 23 de octubre de 2013, suscrito por el patrullero RICARDO ABELARDIS FRANCO, el cual indicó<sup>16</sup>:

*“el día de hoy miércoles 23 de octubre de 2013 cuando nos encontrábamos patrullando sobre nuestra jurisdicción nos encontramos sobre el kilómetro 40 un accidente de tránsito con un occiso y 03 personas lesionadas con un vía pendiente, curva, una calzada, doble sentido, dos carriles, berma a los dos lados de la vía, con línea de borde, doble línea central continua, se encuentra una señal reglamentaria SR-26 (PROHIBIDO ADELANTAR) en el lugar de los hechos sentido Popayán Cali, vía asfaltada, superficie seca, se encuentran personas curiosas en el lugar, se acordonó el lugar de los hechos y se inicia la inspección a lugares con el método de búsqueda punto a punto en el lugar se encontraba una persona lesionada que posteriormente fue trasladada que corresponde al señor WILSON CANSALES HOLGUIN (...), de 42 años de edad, (...), como primer hallazgo se encuentra un occiso de sexo femenino en posición cubito dorsal, quien vestía pantalón color negro, zapatos color rosado, camisa tipo buso manga larga color blanco y chaleco reflectivo color negro, quien presentaba trauma craneoencefálico con exposición de masa encefálica, presenta exposición de sistema óseo y sistema muscular en el miembro superior derecho a nivel de flexión del codo, tercio superior antebrazo, tercio medio antebrazo, tercio inferior antebrazo, se encuentra sobre capa asfáltica de forma horizontal al sentido de la vía sobre el carril derecho y berma sentido Popayán Cali orientación de la cabeza se encuentra sobre la berma y los pies sobre el carril, quien en vida respondía al nombre de ROSA IRENE GUZMAN VARGAS C.C. 31.148.366 de Palmira Valle, de 57 años de edad, nacida el 28-08-1953 en Sandona Nariño, estado civil viuda, ocupación ama de casa, residente en la carrera 33ª No. 66.156 Palmira Valle, (...), como segundo hallazgo se encuentra un casco de protección para motocicleta al lado izquierdo de la cabeza del occiso con rastros de flujo sanguíneo y rallones por razonamiento con la capa asfáltica, como tercer hallazgo se encuentra un vehículo tipo motocicleta color azul marca Bajaj línea Boxer*

<sup>16</sup> Fls.- 27-30 cdno pbas.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

de placas CWX-59B, motor No. NA76884, chasis No. DUB4796FA01760, modelo 2007, de propiedad de AIDALI PINTA GUZMAN C.C. 29.658.652, la cual presenta daños como abolladuras, roturas en toda la parte anterior superior derecha, anterior inferior derecha, medio superior derecha, medio inferior derecha, posterior superior derecho, posterior inferior derecho y en la parte media superior izquierda, dicho vehículo se encontraba sobre la vía con volcamiento lateral derecho sobre el carril derecho y berma, sentido y trayectoria Popayán Cali, la cual era conducida por el señor ELIER PINTA GUZMAN (...), como parrillero venia la señora ROSA IRENE GUZMAN VARAGAS, (...), como cuarto hallazgo se encuentra un vehículo tipo bus escalera, marca DODGE de placas SYB-334, afiliado a la empresa transtambio, (...), el vehículo presenta daños en la parte anterior inferior derecha y anterior inferior izquierda, presenta rozamiento en la llanta delantera derecha y flujo sanguíneo adherido a ella, el vehículo se encuentra sobre la vía en el carril derecho sentido Popayán Cali cuya trayectoria era el mismo sentido, como quinto hallazgo se encuentra una señal temporal (desvió) sobre la berma y zona verde del lado derecho sentido Popayán Cali, como sexto hallazgo se encuentra un vehículo tipo camión color blanco, marca JAC, de placas TZY-446, modelo 2012, (...), el vehículo presenta daños en la parte posterior inferior izquierdo, posterior inferior derecho con roturas abolladuras y fragmentos de pintura de orto vehículo, también presenta abolladuras en la parte anterior inferior derecho, el vehículo se encuentra ubicado en el carril izquierdo sentido Popayán Cali cuya trayectoria era el mismo sentido, como séptimo hallazgo se encuentra un cono reflectivo y una paleta pare y siga sobre la zona verde lado derecho sentido Popayán Cali, al realizar las labores investigativas en el lugar el señor Carlos Andrés Saldarriaga Correa (...) usuario de la vía nos da su versión de los hechos mediante formato de entrevista la cual se anexa como evidencia recolectada, se investiga sobre las personas lesionadas donde nos manifiestan fueron trasladados al hospital de piendamó se procede realizar la fijación del lugar del accidente mediante bosquejo topográfico (croquis) y fotográficamente se realiza inspección técnica a cadáver al occiso, se traslada el occiso hasta las instalaciones de la morgue del municipio de Piendamó (...), nos trasladamos al hospital E.S.E piendamó donde mediante documento se le solicita el examen médico físico de embriaguez para el conductor del vehículo motocicleta CWX-59B el señor Elier Pinta Guzmán (...), arrojando el resultado negativo, para el conductor del vehículo bus escalera de placas SYB-334 el señor Omar Esnilson Rodríguez Gómez (...), arrojando el resultado negativo, para el conductor del vehículo camión de placas TZY-446 el señor Leonardo Fabio Sánchez Lenis (...), arrojando el resultado negativo, nos disponemos en realizar demás documentación para entrega de diligencias a LA FISCALIA."

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

Se tiene investigación de campo suscrita por el Sr. LUIS CARLOS REYES OCHOA del Laboratorio Móvil de Criminalística – OMEGA 22, en el cual se establece la causa del accidente de tránsito donde falleció la señora ROSA IRENE GUZMAN VARGAS, Concluyéndose:

“LOS TRES VEHÍCULOS SE MOVILIZABAN EN EL MISMO SENTIDO VIAL, POPAYÁN-CALI; EN INMEDIACIONES DEL KILÓMETRO 42, SE UBICA UNA BARRICADA PARA DETENER EL TRÁFICO, UTILIZANDO UNA VALLA CON LA PALABRA DESVIÓ; ALLÍ SE DETIENE EL VEHÍCULO TIPO MOTOCICLETA, EN ORIENTACIÓN LATERAL IZQUIERDA, CON DOS OCUPANTES EN ELLA; SEÑOR CONDUCTOR DEL CAMIÓN AL VER LA DETENCIÓN DEL VEHÍCULO TIPO MOTOCICLETA A CAUSA DE TRABAJOS EN LA VÍA, AMINORA LA MARCHA, Y ES IMPACTADO EN LA PARTE POSTERIOR POR UN VEHÍCULO TIPO BUS ESCALERA QUE TRANSITABA DETRÁS DE ÉL; A CONSECUENCIA DE DICHO IMPACTO, GOLPEA CON EL VÉRTICE ANTERIOR DERECHO DE SU MÓVIL LA ZONA MEDIA-TANQUE DE COMBUSTIBLE DEL VEHÍCULO TIPO MOTOCICLETA, EL CUAL GIRA Y GOLPEA CON EL MANILLAR Y MANIGUETA EL PANEL FRONTAL DEL CAMIÓN GENERÁNDOSE LOS DAÑOS EN DICHO MÓVIL, LUEGO VEHÍCULO Y OCUPANTES CAEN AL PISO SOBRE LA CARPETA DE RODANDO; MOTOCICLETA QUEDA EN VOLCAMIENTO LATERAL DERECHO; ASÍ MISMO EN SU RECORRIDO EL CAMIÓN, GOLPEA LA VALLA Y A UNA PERSONA QUE SE ENCONTRABA CERCA DE UN CONO EN CUYO INTERIOR CONTENÍA UNA PALETA “PARE Y SIGA”, DETENIENDO EL CAMIÓN MAS ADELANTE EN EL CARRIL IZQUIERDO EN EL SENTIDO VIAL POPAYÁN-CALI, SE DESCONOCE EL MOTIVO POR EL CUAL EL SEÑOR CONDUCTOR, REALIZO LA DETENCIÓN DE MÓVIL EN DICHO PUNTO.

SEÑOR CONDUCTOR DEL BUS ESCALERA QUE CIRCULABA DETRÁS DEL CAMIÓN; CUANDO EL CAMIÓN AMINORA LA MARCHA, NO ADVIERTE TAL HECHO, NO TIENE RANGO DE DIVISIÓN PARA UBICAR LA PRESENCIA DEL VEHÍCULO TIPO MOTOCICLETA QUE ESTABA DETENIDO DELANTE DEL CAMIÓN Y DE LA VALLA DE ADVERTENCIA QUE ESTABA FRENTE A LA MOTOCICLETA, NO ALCANZA A CONTENER ADECUADAMENTE SU MÓVIL, GOLPEANDO LA ZONA POSTERIOR DEL CAMIÓN FUERTEMENTE CON LA ZONA ANTERIOR DEL BUS; COMO EL CAMIÓN SALE EXPELIDO HACIA ADELANTE GOLPEANDO LA MOTOCICLETA, GENERANDO LA CAÍDA DE VEHÍCULO Y OCUPANTES; LA LLANTA DELANTERA DERECHA DEL BUS ESCALERA, SOBREPASA LA PARTE LATERAL DEL TREN DELANTERO DE LA MOTO QUE ENCUENTRA EN VOLCAMIENTO LATERAL DERECHO; LUEGO CON EL PERFIL EXTERNO DE LA LLANTA, LE GENERA UNA PRESIÓN FUERTE Y ARRASTRAMIENTO AL CASCO DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD EN SU LADO DERECHO-, ELEMENTO QUE TENÍA COLOCADO LA SEÑORA ACOMPAÑANTE DE LA MOTOCICLETA, A CAUSA DE LO ANTERIOR EL CRÁNEO DE LA SEÑORA SUFRE APLASTAMIENTO CON EXPOSICIÓN DE MASA ENCEFÁLICA Y UNA

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

HEMORRAGIA QUE LE CAUSAN LA MUERTE, LUEGO LA MISMA LLANTA LE GENERA UNA HERIDA ABIERTA EN EL BRAZO Y ANTEBRAZO DERECHO. CABE ANOTAR QUE UN VEHÍCULO ESTABA ESTACIONADO (MOTOCICLETA) Y DOS ESTABAN EN MOVIMIENTO (CAMIÓN Y BUS ESCALERA), AL MOMENTO DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO.

AL GENERAR EL ANÁLISIS DE LAS POSICIONES FINALES DE LA VÍCTIMA Y VEHÍCULO TIPO MOTOCICLETA, SE ESTABLECE QUE FUERON MOVIDOS DE SUS POSICIONES FINALES, MUY PROBABLEMENTE POR LAS PERSONAS QUE LOS AUXILIARON LUEGO DE LA OCURRENCIA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO; ES DE ANOTAR QUE SEGÚN LAS IMÁGENES FOTOGRÁFICAS, EL CASCO QUE TENÍA COLOCADO FUE HALLADO AL LADO DE LA VÍCTIMAS, PERO LAS EVIDENCIAS INDICAN QUE AL MOMENTO DEL ACCIDENTE DICHO ELEMENTO ERA PORTADO Y QUE NO SE DESPRENDIÓ DE LA CABEZA DE LA VÍCTIMA, A CONSECUENCIA DEL IMPACTO.

#### 10.2. FACTOR DETERMINANTE.

FACTOR HUMANO: CONCESIONARIA MALLA VIAL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA: PERSONA ENCARGADA DEL CONTROL Y SUPERVISIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD Y MANEJO DE TRÁFICO, EN LA OBRA DE RESTAURACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL TRAMO VIAL DONDE OCURRIÓ EL ACCIDENTE, NO UBICA LOS ELEMENTOS (SEÑALES) DESCRITOS EN EL MANUAL DE SEÑALIZACIÓN, CAPITULO 4: SEÑALIZACIÓN DE CALLE Y CARRETERAS AFECTADAS POR OBRAS; CON LOS CUALES SE QUIERE MINIMIZAR EL IMPACTO GENERADO A LAS CONDICIONES HABITUALES DE MOVILIZACIÓN Y DESPLAZAMIENTO DE LOS USUARIOS DE LAS VÍAS (PEATONES, VEHÍCULOS, CICLISTAS, ETC.) POR LA EJECUCIÓN DE UNA OBRA.

DEJANDO EL RESULTADO DE TAL NEGLIGENCIA AL AZAR, SIN TENER EN CUENTA LA SEGURIDAD, BIENESTAR Y PROTECCIÓN, A QUE TIENEN DERECHO TODOS LOS USUARIOS QUE TRANSITAN EN EL CORREDOR VIAL DONDE SE GENEREN LAS OBRAS DE ADECUACIÓN, MANTENIMIENTO O RESTAURACIÓN DE LA VÍA.

#### 10.2. FACTOR CONTRIBUYENTE.

FACTOR HUMANO CONDUCTORES TIPO CAMIÓN Y BUS ESCALERA: FALTA DE PRECAUCIÓN EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS, RELACIONA CON NO ESTAR PENDIENTE DE LA VÍA; SEÑOR CONDUCTOR DEL CAMIÓN.  
FALTA DE PRECAUCIÓN EN LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS, RELACIONADA CON NO ESTAR PENDIENTE DE LA VÍA Y DE LAS ACCIONES DE LOS CONDUCTORES, SEÑOR BUS ESCALERA.”

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

-De la prueba testimonial:

En la audiencia de pruebas celebrada el 7 de diciembre de 2018, se llevó a cabo el interrogatorio de ELIER PINTA GUZMAN y se recepcionó los testimonios de RICARDO ABELARDES FRANCO, LUIS CARLOS RUIZ RUIZ, KELY PATRICIA SAMBONI y de YENI ESPERANZA MUÑOZ MARTINEZ, quienes frente a los hechos del 23 de octubre de 2013, indicaron:

- ELIER PINTA GUZMAN:

Indicó que la fecha del accidente de tránsito en donde murió la señora Rosa Irene Guzmán, fue "el 23 de octubre de 2015". Para dicho entonces conducía uno de los vehículos involucrados en el siniestro, una motocicleta en la cual falleció su madre.

Explicó que el accidente ocurrió entre la 1 y 2 de la tarde, iban pasando Piendamó, se encontraba orillado en su carril, y detrás de ellos una turbo, porque estaban arreglando la vía. Donde estaban había un letrero que decía precaución, en ese momento ve que el señor guardavía sale a la mitad de la calle con la paleta de "PARE", señaló que se la hizo a un carro, cuando sintió que un vehículo tipo chiva le pegó a la turbo y a la moto que conducía, por lo que los hace caer, cayendo su madre debajo de la chiva, por lo que de inmediato se paró a sacar a su progenitora "de debajo de la chiva", y que en ese momento venía subiendo una caravana de Policías de Tránsito, por lo que los uniformados se acercaron a verificar lo ocurrido, procediendo a tomarle los signos vitales a su progenitora, la cual estaba ya sin vida. A él lo llevaron para el hospital de Piendamó y al guardavía lo remitieron para Popayán porque estaba muy grave.

Refirió que previó a donde realizaron el pare de los vehículos no había señalización que indicaran que estaban arreglando la vía, la señalización solo existía donde estaba la turbo parqueada y la motocicleta que conducía, esperando que dieran vía.

Exteriorizó que el accidente tránsito ocurrió por falta de precaución del conductor del vehículo escalera-chiva, es decir, por venir descuidado, ya que no pudo ver que adelante habían más carros parqueados ni al guardavía con la señal de "PARE".

Explicó que donde ellos estaban parados esperando que les dieran vía, más adelante hay una curva, y que detrás de ellos, por donde venía la chiva, la vía es recta.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

Adujo que al momento del accidente tanto él como su señora madre portaban casco y los chalecos reflectivos.

- RICARDO ABELARDES FRANCO:

Refirió ser patrullero de la Policía Nacional. Para el 23 de octubre de 2013 se encontraba de turno en el peaje de Tunia en el grupo UNIR 2302, cuando fue notificado de un accidente tránsito ocurrido en el sector de Pescador, por lo que procedió a desplazarse con los compañeros de patrulla.

Al llegar al lugar de los hechos en el kilómetro de 42 de la vía Panamericana Popayán-Cali, observó que el lugar de los hechos se trataba de un tramo de curvas sucesivas, sin señalización alguna por parte del personal de la malla vial que en ese entonces se encontraba realizando unas obras sobre la vía. Una vez comenzaron a atender la diligencia, hubo personal de la malla vial tratando de señalizar el lugar, a raíz de la gravedad de los hechos.

En lugar de los hechos encontró un cuerpo sin vida de sexo femenino, de una señora al parecer mayor de 50 años, por la causa probable de un aplastamiento de su cráneo, situación que quedó plasmada en el acta de inspección técnica a cadáver, en cuyo documento dejó constancia que la vía no estaba señalizada frente a las obras que se estaban realizando, que permitieran advertir a los conductores.

Indicó que la señora Rosa portaba los elementos de seguridad exigidos para movilizarse en una motocicleta, y que la moto en la que se transportaba estaba en el sitio del bloqueo de la vía, en el “pare y siga”.

Adujo que al no haber señales preventivas con anterioridad al bloqueo, el vehículo que los embistió no se percató de lo sucedido y se encontró el bloqueo y a los obreros trabajando.

En los hechos resultaron más personas afectadas, entre ellos el obrero – palettero que cumplía funciones de bandelero de la obra de la malla vial.

Refirió que como Policía de tránsito de carreteras no puede asegurar la causa del accidente, sino una hipótesis del mismo, una causa probable, pero que la raíz del problema a su juicio de acuerdo a su experiencia, el siniestro se produjo por la ausencia de señalización en una obra que se llevó a cabo en una vía principal donde se traumatiza la normal movilidad de los vehículos, teniendo en cuenta que si es un tramo de curva y la velocidad que se maneja, debe de tenerse una consideración bastante amplia para la señalización de la vía, es decir, que la señal que indica el inicio de la obra hasta el punto donde se encuentra el

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

paletero, debe haber una distancia de 150 metros tal como lo establece el manual de señalización vial del año 2013 y 2015.

Explicó que el accidente ocurrió en un sector de curvas y contra curvas, situación por la que al no haber una debida señalización de la obra, el conductor se va haber "a gatas", imposibilitado a realizar maniobras, no teniendo espacio para reaccionar y se "lleva lo que este a su paso en el obstáculo que estaba allí".

- LUIS CARLOS RUIZ RUIZ:

Mencionó que el día de los hechos se movilizaba en un vehículo tipo chiva, la vía la estaban reparando, la cual tiene tres curvas, que en la segunda curva estaba la primera paletero donde estaba un valla, más abajo hay una curva donde está el otro paletero, que el paletero de abajo da paso, el de arriba no está donde debe estar, sino más abajo; adelante de ellos iba una turbo, la chiva llevaba las distancia correspondiente, detrás de ellos iba un doble troquel. El paletero de arriba corre para detener la turbo y no alcanza, por lo dicho vehículo frena en seco, el carro de atrás con la distancia que lleva frena pero se resbala y se va encima del turbo.

Exteriorizó que el accidente ocurrió más delante de Piendamó. Donde acaeció el siniestro no había ninguna señalización que indicara sobre una obra en la vía, a fin de percatarse.

Expresó que la chiva se movilizaba desde Bolívar Cauca a la ciudad de Cali. Durante la marcha de la chiva no observó ninguna falla mecánica.

Declaró que a raíz del accidente falleció una señora, no pudo observar quien la arrolló, y que dentro la chiva dos niños se golpearon.

Indicó que en el lugar de los hechos se estaban realizando obras de arreglo de la vía, y que antes de la obra no había ninguna señalización, simplemente estaba la valla donde se encontraba el paletero, el cual fue golpeado por la turbo.

- KELY PATRICIA SAMBONI:

Explicó que el día de los hechos se movilizaba en un bus escalera - chiva, la cual comenzó a frenar hasta que impacto al camión que estaba adelante, el cual se pasó llevando a un señor. Y que no sabe porque la chiva empezó a frenar.

Después escuchó que el accidente se había generado por falta de señalización, donde el primer carro freno de una y después la chiva lo golpeó.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

- YENI ESPERANZA MUÑOZ MARTINEZ:

Refirió que el día de los hechos se movilizaba desde Bolívar Cauca hacia la ciudad de Cali, en calidad de pasajera en una chiva afiliada a la empresa TRANSTIMBIO.

Exteriorizó que la chiva iba normal y que llegando a una curva sintió un frenón de la chiva porque un furgón frenó delante de ellos a raíz de las obras que estaban realizando en la vía, la cual no tenía señalización.

4.3.- Del encargado del mantenimiento de la vía – Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca.

El 29 de enero de 1999, entre el INVIAS (concedente) y la Unión temporal “DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA” (concesionario), celebraron el contrato 05 de 1999<sup>17</sup>, cuyo objeto consistía en “el otorgamiento al concesionario de una concesión para que realice, por su cuenta y riesgo, los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción, y rehabilitación y mejoramiento, la operación y el mantenimiento, la prestación de servicios y el uso de bienes de propiedad del INVIAS dados en concesión, para la cabal ejecución del proyecto Vial denominado MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, bajo el control y vigilancia del INVIAS.”.

El objeto del contrato comprende seis tramos, los cuales son:

“Tramo 1”

Es el sector comprendido entre Popayán y Santander de Quilichao, según se precisa en las Especificaciones Técnicas de Construcción, y Rehabilitación y Mejoramiento.

“Tramo 2”

Es el sector comprendido entre Santander de Quilichao y Palmira, y entre Y de Villarrica y Jamundí, según se precisa en las Especificaciones Técnicas de Construcción, y Rehabilitación y Mejoramiento.

“Tramo 3”

Es el sector comprendido entre Palmira y Buga, según se precisa en las Especificaciones Técnicas de Construcción, y Rehabilitación y Mejoramiento.

---

<sup>17</sup> Fls.- 224 cdno pbas.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

#### “Tramo 4”

Es el sector comprendido entre Cali y Palmira, según se precisa en las Especificaciones Técnicas de Construcción, y Rehabilitación y Mejoramiento.

#### “Tramo 5”

Es el sector comprendido entre Cali y Mediacanoa, según se precisa en las Especificaciones Técnicas de Construcción, y Rehabilitación y Mejoramiento.

#### “Tramo 6”

Es el sector comprendido entre: i) Cencar - Aeropuerto – Recta Cali/Palmira, ii) Palmaseca y Cerrito, y iii) Rozo y Paso de la Torre, según se precisa en las Especificaciones Técnicas de Construcción, y Rehabilitación y Mejoramiento.

En el contrato se establecieron varias etapas de ejecución, entre ellas la de operación y mantenimiento (cláusula 7ª), estableciéndose en la cláusula 8ª el término de ejecución de dicha etapa, así:

#### CLÁUSULA 8. TERMINO DE EJECUCIÓN

El término de ejecución del presente Contrato se ha estimado en veinte (20) años contados a partir de la Fecha de Inicio de Ejecución. Sin embargo, el término real de la ejecución del presente Contrato se reducirá en los casos en que se presente la terminación anticipada del mismo, por la ocurrencia de cualquiera de los eventos a que se refiere la cláusula 10. De igual manera, el término de ejecución estimado podrá ampliarse cuando ocurra la suspensión total del Contrato, en los términos de la cláusula siguiente, o cuando se presente la circunstancia a que se refiere el numeral 11.9. de la cláusula 11. En este último caso, el término de ejecución del Contrato no superará el plazo de veinticinco (25) años contados desde la Fecha de Inicio de Ejecución.

El día 23 de enero de 2004, se suscribió una modificación al contrato 05 de 1999, en la cual se estipuló que el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO reemplazaba al INVIAS en el mencionado contrato y todas sus modificaciones, adiciones, otrosí, y demás documentos que se hayan generado en desarrollo del mismo.

Mediante el Decreto 4165 de 2011 el Gobierno Nacional dispuso:

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

*“ARTÍCULO 1o. CAMBIO DE NATURALEZA JURÍDICA Y DENOMINACIÓN DEL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES. Cámbiese la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) de establecimiento público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, que se denominará Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte.”*

De lo anterior se establece que la ANI en el contrato 05 de 1993 ostenta la calidad de concedente.

De acuerdo a los documentos que reposan en el medio magnético visibles a folio 224 del cuaderno de pruebas, se evidencia que se ha suscrito varios OTROSI al contrato 05 de 1993, modificando el plazo y el valor, entre otros temas.

Conforme a la prueba jurídicamente relevante en mención, procede el Despacho a establecer el daño, y determinar si el mismo se torna antijurídico y si es imputable a la demandada.

## 5. El daño antijurídico y la imputación - responsabilidad del estado

### 5.1 El daño

Conforme a lo consagrado por el artículo 90 Superior, el Estado tiene el deber de responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas, lo que significa que son requisitos indispensables para deducir la responsabilidad a cargo de la entidad demandada: el daño antijurídico y la imputación<sup>18</sup>.

Debe entenderse el daño antijurídico como el detrimento, perjuicio, menoscabo, dolor o molestia causado a alguien, en su persona, bienes, libertad, honor, afectos, creencias, etc., suponiendo la destrucción o disminución de ventajas o beneficios patrimoniales o extrapatrimoniales de que goza un individuo, sin que el ordenamiento jurídico le haya impuesto a la víctima el deber de soportarlo, es decir, que el daño carezca de causales de justificación<sup>19</sup>.

De manera tal que *"la fuente de la responsabilidad patrimonial del Estado es un daño que debe ser antijurídico, no porque la conducta del autor sea contraria*

---

<sup>18</sup> *“En cuanto a la imputación, se exige analizar dos esferas: la fáctica y la jurídica; en ésta última se determina la atribución conforme a un deber jurídico, que opera de acuerdo con los distintos títulos de imputación consolidados en el precedente de la Sala: falla en la prestación del servicio, daño especial y riesgo excepcional.”*. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección C. Consejero Ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa. Sentencia del primero (1°) de junio de dos mil quince (2015). Radicación número: 680012315000199901505 01 (31412).

<sup>19</sup> Consejo de Estado – Sección Tercera, Sent. del 27 de enero del 2000, M.P: Alier E. Hernández Enríquez.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

*al derecho, sino porque el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio, razón por la cual se reputa indemnizable*"<sup>20</sup>.

La Corte Constitucional ha entendido que esta acepción del daño antijurídico como fundamento del deber de reparación estatal armoniza plenamente con los principios y valores propios del Estado Social de Derecho debido a que al Estado corresponde la salvaguarda de los derechos y libertades de los administrados frente a la propia administración<sup>21</sup>. Igualmente ha considerado que se ajusta a distintos principios consagrados en la Constitución, tales como la solidaridad y la igualdad, y la garantía integral del patrimonio de los ciudadanos<sup>22</sup>.

De acuerdo con todo lo anterior se hace necesario verificar si de conformidad con el material probatorio obrante en el expediente, antes descrito, la parte actora ha sufrido un daño, entendido como el perjuicio o menoscabo en su patrimonio, en su persona física o en su aspecto moral, interno o relacional, que no debía soportar.

El daño que se pretende sea resarcido se concreta en la demanda, por la muerte de ROSA IRENE GUZMAN VARGAS, a raíz del accidente de tránsito ocurrido el 23 de octubre de 2013, en la vía que conduce de Popayán a Cali, exactamente en el kilómetro 42.

A continuación se debe determinar si el daño alegado por la parte actora con ocasión a los hechos del 23 de octubre de 2013, le es imputable a las demandadas y por ende se concibe como antijurídico.

## 5.2. Responsabilidad del Estado por daños causados a raíz de obras públicas y su señalización.

En aquellos eventos en que se pretende declarar administrativa y civilmente responsable a la administración por el advenimiento de un daño originado por la falta de señalización frente a las obras públicas, la jurisprudencia de sala de lo contencioso administrativo, especialmente la de la Sección Tercera del Consejo de Estado, ha indicado que el Estado debe responder por los accidentes que se causen por el mal cuidado y mantenimiento de las vías públicas, así como también por su falta de señalización, precisando que dicha responsabilidad no es de carácter absoluto en tanto debe demostrarse la existencia de un nexo de causalidad entre el daño sufrido y las acciones u omisiones de las entidades encargadas de la vía pública.

---

<sup>20</sup> Sentencia C-533 de 1996, Corte Constitucional

<sup>21</sup> Sentencia C-333 de 1996, Corte Constitucional

<sup>22</sup> Sentencia C-832 de 2001, Corte Constitucional

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

Por lo que ha indicado que las entidades en cargadas de las vías donde se elaboren obras públicas están en la obligación legal de señalar adecuadamente los tramos que presenten peligros para las personas, con el fin de garantizar la seguridad de los transeúntes. Dicha obligación ha sido entendida por parte de la doctrina dentro del “principio de señalización” en los siguientes términos:

*“Sobre la importancia de la señalización la doctrina ha llegado inclusive a acuñar la expresión **“Principio de señalización”**, del cual se deriva que cuando las entidades que tienen a su cargo el deber de señalar las vías públicas, omiten su cumplimiento o lo hacen de manera defectuosa comprometen la responsabilidad de las personas jurídicas en cuyo nombre actúan, por evidente falta o falla en el servicio público, a ellas encomendado. Se ve en este principio, que fuera de construir carreteras seguras y adecuadas a los requerimientos del tráfico y mantenerlas en buen estado, la administración tiene el deber primario de ejercer el control, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros. Si por falta o falla de la administración no se advierte a tiempo de los peligros; o advertida de ellos no los remedia; o deja pasar la oportunidad para hacerlo; en todos estos casos y otros similares, el Estado deberá la reparación de la totalidad de los daños y perjuicios que su falla en la prestación del servicio ocasione por la ausencia de señalización en las carreteras, lo que hace que no sean adecuadas y seguras.*

*La seguridad de los habitantes, o mejor de los usuarios de las vías públicas, es uno de los deberes propios de las entidades y personas vinculadas al control del tránsito en todo el territorio Nacional, (...). Resulta evidente que cuando esa seguridad no es propiciada, antes bien, es cuestionada o puesta en peligro, por la inercia o negligencia de las autoridades llamadas a ejercer el control, las consecuencias gravosas para los particulares, que pueden seguirse de dichas omisiones o cumplimiento defectuosos de tales competencias, han de ser asumidas por las respectivas entidades públicas. (...), considera las señales de tránsito así: Señales de reglamentación, o reglamentarias; señales de prevención o preventivas; y señales de información o informativas. Siendo las de prevención o preventivas aquellas que “tienen por objeto advertir al usuario de la existencia de un peligro y la naturaleza de este”. Reviste tanta importancia la disposición sobre estos dos tipos de señales (las reglamentarias y las preventivas), que el propio Código Nacional de Tránsito Terrestre, se ocupó de establecer las dimensiones y características que deben tener las mismas.”<sup>23</sup>*

Frente al régimen de imputación, la alta corporación de la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, ha expuesto que el régimen de imputación se

---

<sup>23</sup> GIL Botero Enrique. Temas de Responsabilidad Extracontractual del Estado. Ed. Librería Jurídica Comlibros. Tercera edición. Bogotá D.C. Septiembre de 2006. Pág. 248 a 250.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

determina a partir de lo acreditado en el proceso<sup>24</sup>, y que si del material probatorio allegado se concluye que el daño se deriva de una falla del servicio imputable al ente demandado, será precisamente bajo este título subjetivo de imputación que deba resolverse el caso, en virtud de que, a través del análisis que el juez contencioso administrativo lleva a cabo en el proceso de responsabilidad patrimonial se cumple una labor de pedagogía hacia la Administración, dirigida a que esta adopte medidas encaminadas a que su conducta no se repita y, además, porque, en ese caso, la entidad estatal podrá repetir contra sus agentes o ex agentes, si estos actuaron con culpa grave o dolo.

Respecto de la falla del servicio ha de decirse que esta surge a partir de la comprobación de haberse producido como consecuencia de una violación -conducta activa u omisiva- del contenido obligacional a cargo del Estado determinado en la Constitución Política y en la ley, lo cual, como ya se dijo, constituye una labor de diagnóstico, por parte del juez, de las falencias en las que pudo haber incurrido la Administración y que implica un consecuente juicio de reproche.

La entidad pública demandada solo podrá exonerarse de una declaratoria de responsabilidad si prueba que su actuación no constituyó una vulneración a ese contenido obligacional que le era exigible, es decir, que acató los deberes a los que se encontraba obligada –positivos o negativos- o, también, al igual que en el régimen objetivo, si demuestra que medió una causa extraña<sup>25</sup>.

#### 6.- Caso en concreto

De conformidad con los medios de convicción allegados al proceso se encuentra plenamente acreditado el hecho dañoso sufrido por los demandantes, en tanto la muerte de ROSA IRENE VARGAS, constituyen por sí misma, una extinción y aminoración de distintos bienes jurídicos protegidos y amparados por el ordenamiento jurídico, frente a los cuales existe plena protección.

Establecida la existencia del hecho dañoso, aborda la judicatura el análisis de causalidad con el fin de determinar si en el caso concreto dicho daño le puede ser atribuido a las demandadas y, por lo tanto, si constituye deber jurídico de éstas resarcir los perjuicios que del mismo se derivan.

---

<sup>24</sup> En este sentido consultar la sentencia de unificación proferida por la Sala Plena de la Sección Tercera el 19 de abril de 2012, Expediente 21.515. Consejero Ponente: Hernán Andrade Rincón.

<sup>25</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A, sentencia de 12 de marzo de 2014, expediente: 250002326000200002007-01 (27489), Consejero Ponente: Hernán Andrade Rincón.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

En relación con la imputabilidad del daño, en el libelo se afirmó que la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI es responsable de la muerte de la señora ROSA IRENE GUZMAN VARGAS, con motivo del accidente de tránsito acaecido el 23 de octubre de 2013, por la falta de señalización de la obra que para entonces se realizaba en la ruta Popayán-Cali.

Frente a las circunstancias de tiempo, modo y lugar de como acaeció el daño, de conformidad con las pruebas jurídicamente relevantes antes descritas, se tiene:

El día 23 de octubre de 2013, aproximadamente sobre el kilómetro 42 de la vía Popayán- Cali, se estaban realizando labores de mantenimiento de la vía, por parte de personal de la unión temporal de DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, en virtud de la concesión de la MALLA VIAL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, conforme al contrato 05 de 1993, sus modificaciones y otrosí.

En dicha data, entre la 1 y 3 de la tarde, la señora ROSA IRENE GUZMAN VARGAS, en calidad de parillera, se desplazada en una motocicleta de placas CWX59B, conducía por ELIER PINTA GUZMAN, por la vía Popayán-Cali (mismo sentido). En el kilómetro 42 de la mencionada ruta les fue puesto la señal de pare por parte un trabajador de la obra en mención, quien portaba una paleta dando señales "PARE Y SIGA", situado al lado de una valla de tránsito que indicaba "DESVIO". Acataron la orden de pare, quedando ubicados detrás de la valla de tránsito, esperando que les dieran vía para continuar su camino.

Detrás de la motocicleta transitaba un vehículo tipo furgón de placas TZY446 y detrás de éste un bus escalera-chiva de placas SYB334. El conductor del furgón al observar la detección de la moto a raíz de la obra, procede a minorar su velocidad a fin de acatar la orden emitida por el paletero, momento en el cual fue impactado por la parte de atrás por la chiva, por lo que el furgón golpeó la motocicleta haciéndola volcar hacia un lado junto con sus ocupantes, arroya al paletero, se moto se cae a suelo junto con sus ocupantes, siendo la parrillera aplastada y arrollada por la chiva, provocándole la muerte de forma inmediata.

Conforme al dictamen de necropsia, la causa de la muerte de ROSA IRENE GUZMAN VARGAS fue: *"Choque neurogénico secundario a trauma contundente en la cabeza que lesiona de manera grave y masiva el cerebro y cerebelo.*

*El mecanismo del trauma es trauma contundente en la cabeza de la fallecida, provocado por vehículo pesado, desde atrás hacia adelante, fractura el cráneo en varios puntos, provoca heridas en cuero cabelludo y a través de las mismas pérdida de masa encefálica y hemorragia masiva. La pérdida del*

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

*conocimiento por choque neurogénico es inmediato y finalmente provoca la interrupción de las funciones cerebrales básicas. El efecto es una cesación de todos los impulsos neurológicos (choque neurogénico) incluyendo los que manejan el ritmo cardiaco y la respiración. Sobreviene entonces el paro cardio respiratorio y en segundo o pocos minutos la muerte del individuo."*

La descripción de la vía donde ocurrió el accidente de tránsito en mención y donde estaba situada la barricada de detención de los vehículos que circulaban sobre la vía sentido Popayán-Cali a raíz de las obras que se estaban ejecutando, de acuerdo al informe de Policía de Tránsito, es:

- Características del lugar: área – rural, diseño – tramo de vía, tiempo – normal.
- Características de las vías: geométricas – curva, pendiente con bermas; utilización – doble sentido; calzadas – una; carriles – dos; material – asfalto; estado – buena; condiciones – seca; iluminación artificial - sin; señales – no adelantar; demarcación – línea borde y línea de carril.

De acuerdo con la declaración rendida por el policial RICARDO ABELARDES FRANCO, quien atendió los hechos, se acreditó que la vía donde ocurrió el siniestro el 23 de octubre de 2013, era un tramo de curvas sucesivas (curvas y entre curvas), sin señalización alguna por parte del personal de la malla vial que en ese entonces se encontraba realizando unas obras sobre la vía.

Frente a las circunstancias en mención, dentro de la investigación penal adelantada por los hechos, se realizó un dictamen y/o investigación de campo, ejecutada por el SI. LUIS CARLOS REYES OCHOA del Laboratorio Móvil de Criminalística – OMEGA 22, el cual estableció como causa del accidente de tránsito, la siguiente:

#### *"10.2. FACTOR DETERMINANTE.*

*FACTOR HUMANO: CONCESIONARIA MALLA VIAL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA: PERSONA ENCARGADA DEL CONTROL Y SUPERVISIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD Y MANEJO DE TRÁFICO, EN LA OBRA DE RESTAURACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL TRAMO VIAL DONDE OCURRIÓ EL ACCIDENTE, NO UBICA LOS ELEMENTOS (SEÑALES) DESCRITOS EN EL MANUAL DE SEÑALIZACIÓN, CAPITULO 4: SEÑALIZACIÓN DE CALLE Y CARRETERAS AFECTADAS POR OBRAS; CON LOS CUALES SE QUIERE MINIMIZAR EL IMPACTO GENERADO A LAS CONDICIONES HABITUALES DE MOVILIZACIÓN Y DESPLAZAMIENTO DE LOS USUARIOS DE LAS VÍAS (PEATONES, VEHÍCULOS, CICLISTAS, ETC.) POR LA EJECUCIÓN DE UNA OBRA.*

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

DEJANDO EL RESULTADO DE TAL NEGLIGENCIA AL AZAR, SIN TENER EN CUENTA LA SEGURIDAD, BIENESTAR Y PROTECCIÓN, A QUE TIENEN DERECHO TODOS LOS USUARIOS QUE TRANSITAN EN EL CORREDOR VIAL DONDE SE GENEREN LAS OBRAS DE ADECUACIÓN, MANTENIMIENTO O RESTAURACIÓN DE LA VÍA."

Visto lo anterior, en lo que respecta a la señalización de vías cuando se están efectuando obras en las vías, el inciso primero del artículo 101 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito y Transporte", establece:

*"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."*

Frente a ello existe el MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL PARA COLOMBIA vigente para la fecha de los hechos conforme a las Resoluciones N° 1050 de 2004, 4577 de 2009 y 1236 de 2013, el cual en su capítulo 4, indica<sup>26</sup>:

*"Cuando se ejecutan trabajos de construcción, rehabilitación, mantenimiento o actividades relacionadas con servicios públicos en una determinada vía, o en zona adyacente a la misma, se presentan condiciones especiales que afectan la circulación de vehículos y personas.*

*Dichas situaciones deberán ser atendidas especialmente, estableciendo normas y medidas técnicas apropiadas, que se incorporan al desarrollo del proyecto cualquiera sea su importancia o magnitud, con el objeto de reducir el riesgo de accidentes y hacer más ágil y expedito el tránsito de los usuarios, procurando reducir las molestias en su desplazamiento por la vía.*

*Las distintas características de cada obra y la variedad de condiciones que se pueden presentar, impiden establecer una secuencia rígida y única de dispositivos y normas. En todo caso la realización de obras que afecte la normal circulación del tránsito, deberá ser concordante con las especificaciones técnicas contenidas en este capítulo y ofrecer la protección a conductores, pasajeros, peatones, personal de obra, equipos y vehículos.*

*Las disposiciones técnicas están orientadas a las situaciones más comunes, llamadas a lograr la uniformidad en su aplicación en sectores rurales y urbanos. Se especifican normas para el diseño, aplicación, instalación y mantenimiento de los diferentes tipos de dispositivos para la regulación del tránsito, requeridos para los trabajos en vías públicas, o en terrenos próximos a ellas, que afecten el*

---

<sup>26</sup> <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/29/manuales-de-senalizacion-vial/genPagDocs=2>

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

*desplazamiento de los usuarios de la vía. Situaciones típicas de señalización de obras que afectan el tránsito en las vías, se ilustran en el capítulo 9 del presente Manual con una serie de figuras que presentan la correcta aplicación de las medidas técnicas necesarias para el uso de los dispositivos.*

*Los principios y normas establecidas para cada obra, sin excepción, deberán ser tratados en forma individual y corresponderá a los organismos responsables controlar, exigir el cumplimiento de requisitos y otorgar el respectivo permiso para la ejecución de trabajos en la vía pública que comprometan el tránsito de personas y vehículos.*

*Los dispositivos para la regulación del tránsito, deberán ubicarse con anterioridad al inicio de la obra, permanecer durante la ejecución de la misma y serán retirados una vez cesen las condiciones que dieron origen a su instalación. Cuando las operaciones se realicen por etapas, deberán permanecer en el lugar solamente las señales y dispositivos que sean aplicables a las condiciones existentes y ser removidas o cubiertas las que no sean requeridas.*

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

*(...)*

*Las señales deberán colocarse conforme al diseño y alineación de la vía, e instalarse de tal forma que el conductor tenga suficiente tiempo para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo. Como regla general, se instalarán al lado derecho de la vía; en vías de dos o más carriles por sentido de circulación se 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.*

*(...)*

*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. Cuando se presenten vías alternas que faciliten el desvío de los vehículos del sitio de las obras, se recomienda señalar las diferentes alternativas que permitan indicar tal situación. 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.*

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

*En vías de alta velocidad y acceso limitado, la distancia de las señales de prevención debe aumentarse a 400 metros o más. En estos casos conviene colocar señales informativas, con anticipación a las señales preventivas, indicando la proximidad de una obra en construcción, utilizando letras de tamaño suficiente para ser leídas a la velocidad de circulación de los vehículos.*

*Algunas obras que se desarrollan sobre las vías son dinámicas, lo cual requiere un tratamiento especial, como es el caso de los trabajos de señalización horizontal. En tales circunstancias, además de los dispositivos requeridos para la señalización de la obra, se podrá instalar una valla informativa en un vehículo estacionado con anticipación al lugar de trabajo o en el mismo vehículo de trabajo, caso en el cual podrá desplazarse conjuntamente con el personal que desarrolla la obra."*

En el mencionado capítulo se expresa, que la señalización de las obras públicas tiene como objetivo fundamental, proteger a los usuarios que transitan por las obras, teniendo en cuenta la alteración de las condiciones normales de circulación, garantizando a su vez la seguridad de los trabajadores y de los trabajos que se ejecutan. Ello requiere que las señales y medidas utilizadas reglamenten la circulación, adviertan de peligros, guíen adecuadamente a los conductores a través de la zona de trabajo y protejan tanto a éstos como a los trabajadores.

Bajo dicho presupuesto, se establecen una serie de zonas cuando se están realizando trabajos en las vías, a saber: zona de prevención<sup>27</sup>, zona de transición<sup>28</sup>, área de Seguridad<sup>29</sup>, área de obras<sup>30</sup>, fin zona de obras<sup>31</sup> y zona de tránsito<sup>32</sup>.

De igual forma el manual establece la clase de señalización que se debe usar en la obras que se ejecutan en la vías, tales como: reglamentarias, preventivas o de advertencia de peligro e informativas, cuyo fin de dichas señales, es advertir a los usuarios de la vía sobre el cambio de condiciones o la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en la vía o en sus zonas adyacentes.

Ahora, en lo que corresponde a la ubicación de las señales antes descritas, se expone: "En carreteras y vías urbanas rápidas, la primera señal de prevención

<sup>27</sup> "En esta área se debe advertir a los usuarios la situación que la vía presenta más adelante, proporcionando suficiente tiempo a los conductores para modificar su patrón de conducción (velocidad, atención, maniobras, etc.) antes de entrar a la zona de transición."

<sup>28</sup> "Es el sector donde los vehículos deben abandonar el o los carriles ocupados por los obras. Esto se consigue generalmente con canalizaciones o angostamientos suaves, delimitados por conos, delineadores tubulares, canecas u otro de los dispositivos especificados en la sección 4.7."

<sup>29</sup> "Es el espacio que separa el área de obras de los flujos vehiculares o peatonales. Su objetivo principal es proporcionar al conductor, que por error traspasa las canalizaciones de la zona de transición o la de tránsito, un sector despejado en el que recupere el control total o parcial del vehículo antes que éste ingrese al área de trabajo, aumentando también la seguridad de los obreros. Por ello no deben ubicarse en ella materiales, vehículos, excavaciones, señales u otros elementos."

<sup>30</sup> "Es aquella zona cerrada al tránsito donde se realizan las actividades requeridas por las obras, en su interior operan los trabajadores, equipos y se almacenan los materiales."

<sup>31</sup> "Es el sector utilizado para que el tránsito retorne a las condiciones de circulación que presentaba antes de la zona de obras."

<sup>32</sup> "Es la parte de la vía a través de la cual es conducido el tránsito."

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

que advierta la existencia de la obra deberá colocarse aproximadamente a 400 metros antes de su inicio. Cuando se presenten vías alternas que faciliten el desvío de los vehículos del sitio de las obras, se recomienda señalar las diferentes alternativas que permitan indicar tal situación. 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.”. (De interés).

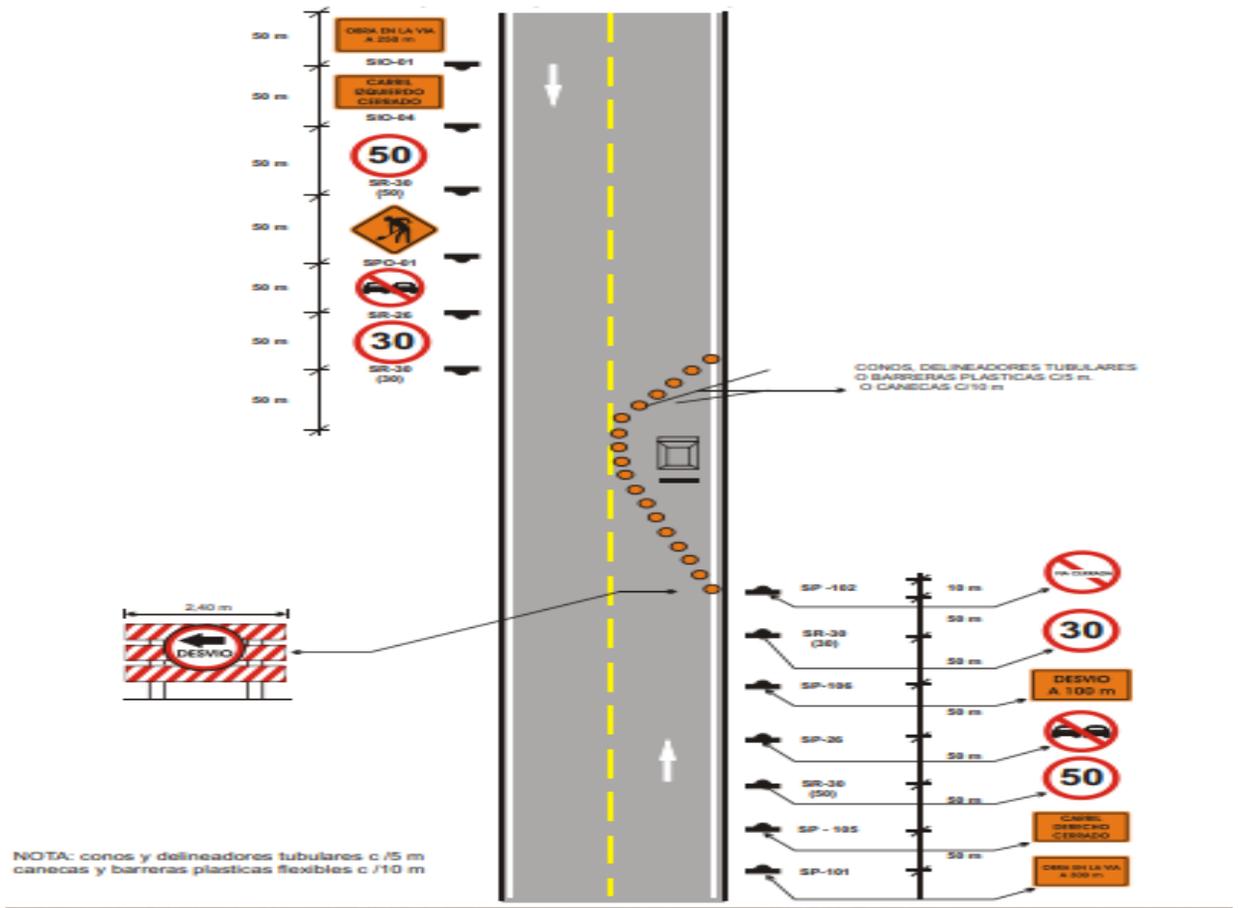
El manual establece la distancia y el modo en que se deben ubicar las señales antes descritas, garantizando al usuario que se desplaza a la velocidad máxima permitida en la vía, que permita a los conductores percatarse y comprender las barreras o cambios que presente la vía, con la antelación suficiente para desacelerar los vehículos y ejecutar la maniobra adecuada, de manera que cumpla al menos con uno de los siguientes objetivos: indicar el inicio o fin de una restricción o autorización, en cuyo caso la señal debe ubicarse en el lugar específico donde esto ocurre, y advertir o informar sobre condiciones de la vía o de acciones que se deben o pueden realizar más adelante.”

De acuerdo a lo anterior y para no extendernos en la explicación del esquema de señalización de una obra pública realizada en parte de una vía, se trae a colación la siguiente imagen a fin de tratar de entender cómo se debe señalar una obra que trata de mantenimiento de uno de los carriles de la vía<sup>33</sup>:

---

<sup>33</sup> <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/29/manuales-de-senalizacion-vial/genPagDocs=2>

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
 DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
 DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
 MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA



Conforme al Código Nacional de Tránsito y Transporte, el manual de señalización vial y al esquema en mención, se evidencia que una obra pública que se ejecuta en una carretera debe estar debidamente señalizada desde donde empieza la obra y a 400 metros antes de la misma con señales reglamentarias, preventivas e informativas, que permitan dar cuenta a los usuarios de la vías la situación anormal que se está presentando, a fin de que adopten las precauciones, disminuyan la velocidad y ejerzan maniobras de control de los vehículos ante cualquier situación.

Explicado lo anterior, y de acuerdo a lo acreditado en el sumario, se tiene que para la fecha de los hechos la obra que se ejecutaba aproximadamente sobre el kilómetro 42 de la vía Popayán-Cali (mismo sentido vial), no contaba con medidas de seguridad, como es la debida señalización vial que le permitiera a los conductores y peatones que se movilizaban por dicho corredor vial, percatarse de la situación anormal de la vía, a fin de que estos tomaran medidas de precaución frente a esa situación y a minoraran la velocidad de los vehículos.

Es decir, la obra no contaba con la señalización que se exige, como es síntesis unas señales de tránsito reglamentarias, informativas y preventivas antes del inicio de la obra, situación que se encuentra acreditada con las imagenes visibles a folios 184 a 187 del cuaderno de pruebas, las cuales fueron tomadas por el policía de tránsito RICARDO ABELARDIS FRANCO quien atendió el siniestro

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

acaecido el 23 de octubre de 2013, en la cuales se puede observar que dentro de los 600 metros anteriores al inicio de la obra (sector vial Popayán-Cali), no se acredita ninguna señal de tránsito reglamentaria, informativa y preventiva o de cualquier otra índole que alertara a los conductores de la vía sobre la obra que se estaba adelantado.

Teniendo en cuenta las circunstancias de tiempo, modo y lugar en la que ocurrió el accidente de tránsito el 23 de octubre de 2013, en el kilómetro 42 de la vía Popayán-Cali en donde falleció la señora ROSA IRENE GUZMAN, el despacho considera que fue la falta de señalización que indicara el inicio de la obra y posteriormente el desvió del carril o cierre, que provocó que el conductor de la chiva, no se percatara de la restricción de tráfico sobre la vía por cuenta de las obras, con el fin de desacelerar el vehículo y atender la señal de pare en forma oportuna, tal como lo expone el manual de señalización vial frente a la obras públicas, lo que causó que este a su vez impactara contra los vehículos y el velocípedo que se encontraban en la parte delantera y causara el desafortunado accidente

No se logró probar que el conductor de la chiva el día de los hechos, se movilizara a alta velocidad y estuviera distraído, y que por dichas razones no pudiera observar la detención a raíz de la obra pública que se estaba ejecutando, a contrario sensu, la causa del accidente tal como se explicó anterior lo fue la falta de señalización de la obra.

Tal como se indicó en la jurisprudencia en cita, el Estado debe responder por los accidentes que se causen por el mal cuidado y mantenimiento de las vías públicas, así como también por su falta de señalización.

En consecuencia, se encuentra acreditada la falla en el servicio deprecada en la demanda, toda vez que el concesionario<sup>34</sup> de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI no atendió a su deber de realizar adecuadamente la obra pública que le había sido encomendada conforme al contrato 005 de 1999 sus modificaciones, y otrosí, la cual carecía de señales preventivas idóneas, tal como se explicó en líneas anteriores. Situación por la cual, el Estado se encuentra en la obligación de responder por los perjuicios que se causaron con ocasión de dichos trabajos públicos.

Ahora, teniendo en cuenta que la vía donde ocurrió el accidente de tránsito, se encontraba bajo una concesión de acuerdo al contrato 005 de 1999, corresponde estudiar quien debe responder por los daños ocasionados, es decir, si la responsabilidad en sub lite recae en la ANI o sobre la UNIÓN

---

<sup>34</sup> UNION TEMPORAL DE DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

TEMPORAL DE DESARROLLO VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA, o en ambas entidades.

Frente a ello, el numeral 4º del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 definió el contrato de concesión así:

*"Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y **bajo la vigilancia y control de la entidad concedente**, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden" (se destaca).*

Así, se desprende que el contrato de concesión es un negocio jurídico que se celebra entre entidades estatales para efectuar, por cuenta y riesgo del concesionario, la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio.

Frente a lo expuesto el Consejo de Estado, ha indicado:

*"1. Una de las partes es una entidad pública, a la cual se denomina concedente, mientras que la otra es una particular (persona natural o jurídica) que actúa como concesionario.*

*"2. El concesionario, quien es el operador del servicio, **asume todos los riesgos derivados de la actividad, ello conlleva el deber de reparar los daños que se generen como consecuencias de las fallas que puedan llegar a presentarse.***

*"3. El concesionario tiene derecho a una contraprestación económica, la cual puede pactarse de diversas formas (tasas, participación económica, dividendos, etc.). Por tanto, al acordarse un precio se trata de un típico negocio financiero, en el que para su ejecución el contratista utiliza 'recursos propios o gestados por él por su propia cuenta y bajo su propia responsabilidad, mientras que el Estado se obliga a las correspondientes prestaciones que permiten al concesionario recuperar su inversión y obtener sus ganancias mediante cualquiera de los mecanismos permitidos por la ley y convenidos en cada caso para obtener el repago de la inversión privada y sus rendimientos'.*

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

**"4. La celebración de un contrato de concesión no conlleva ausencia de responsabilidad de la entidad concedente, toda vez que al utilizar una forma de gestión indirecta del servicio público, las competencias de dirección, vigilancia y control se intensifican porque que se están 'delegando' facultades propias de la administración al concesionario y otorgándole derechos y prerrogativas respecto de la utilización de bienes de titularidad pública. Por esta razón, la dirección como competencia no se restringe sólo a verificar si el contratista cumple, sino si lo puede hacer de mejor forma en cuanto a la calidad, cantidad y precio.**

**"5. La responsabilidad de la entidad concedente se deriva también de la naturaleza estatutaria de la relación jurídica que se desprende del contrato. Este negocio jurídico, ha sostenido la corporación, se integra por dos elementos: de una parte, la existencia de reglamentos que regulan de manera previa el funcionamiento del servicio, el cual puede ser alterado por la Administración y que hace referencia a la forma en cómo se organiza y se explota el mismo y al otorgamiento de algunas prerrogativas a favor del contratista. De otra, las condiciones pactadas, las cuales se traducen en el cumplimiento de obligaciones concretas a favor de una u otra parte del negocio jurídico"<sup>35</sup> (De interés).**

Bajo estas circunstancias, el Consejo de Estado ha indicado, que cuando la construcción, rehabilitación y mantenimiento de una vía ha sido objeto de contrato de concesión sus cláusulas obligacionales, solo surten efectos entre las partes y no es oponible a terceros, en tanto aquel es un negocio jurídico que envuelve un interés público superior al tener como objeto la ejecución de una actividad que le corresponde a la administración. En esta medida, de probarse la falla en el servicio, la condena es solidaria entre las partes contratantes.

Además, la Alta Corporación de lo Contencioso Administrativo, ha expuesto:

*"Cuando la administración contrata la ejecución de una obra pública es como si la ejecutara directamente. Es ella la dueña de la obra; su pago afecta siempre el patrimonio estatal y su realización obedece siempre a razones de servicio y de interés general. El hecho de que no la ejecute con personal vinculado a su servicio obedece, la más de las veces, a insuficiencia o incapacidad técnica de su propio personal o a falta de equipo adecuado. Por tal razón la administración, sin que por eso pierda la actividad el carácter de público, debe acudir a la colaboración de los particulares liara el cumplimiento de ciertos cometidos de servicio. La colaboración en el caso de obra pública no vuelve privada esa actividad, como no le quita el carácter de público al trabajo así ejecutado. Esa colaboración por participación cuando es voluntaria, caso del cocontratante de la administración cuya actividad tienda a la prestación o ejecución de un servicio público, hace a este particular partícipe ocasional de la función pública no en calidad de agente o funcionario sino como un órgano más de la gestión estatal.*

---

<sup>35</sup> Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia dictada el 1 de noviembre de 2012. Exp. AG-2000-00003-04. M.P. Enrique Gil Botero.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

**"En otros términos: El contratista de una obra pública no se vuelve agente de la administración ni funcionario suyo; es ella misma la que actúa' Hay aquí una ficción de orden legal. Ni siquiera puede hablarse que la entidad contratante responda en forma indirecta por el hecho del contratista. No, la responsabilidad es simplemente directa, así como lo es la responsabilidad estatal por el hecho de un funcionario o empleado público. No puede olvidarse que, no obstante que todo comportamiento o conducta estatal es obra de un servidor público, en principio, el Estado es el responsable de las consecuencias dañosas de ese comportamiento. Responsabilidad que en todos los casos es directa, no indirecta, a pesar de que el perjuicio se haya producido por la actuación de una persona vincularla a la administración, la que no es propiamente un mandatario o representante del Estado, sino órgano suyo, integrante en esta calidad de la estructura misma del ente estatal. Por tal motivo la conducta o actuación de dicha persona es la conducta o actuación del Estado mismo. De allí que sostenga la doctrina que sería un contrasentido hablar de responsabilidad indirecta, pues los servidores públicos no son terceros respecto del Estado, sino partes del mismo, ejecutores de la actividad estatal, la que no se concibe sino a través de las acciones u omisiones de las personas vinculadas a su servicio.**

*"Es frecuente observar que en los contratos de obra pública se pacte que el contratista será el responsable de los daños a terceros; pero esto no quiere decir que la administración no responda frente a éstos. Es quizás esta creencia la que produjo la desviación del Tribunal en el fallo que se revisa y en el concepto de la Fiscalía.*

**"En primer término, debe observarse que la cláusula así concebida (la vigésima cuarta o de indemnidad) no puede interpretarse como exonerante de responsabilidad para la Empresa. Si así lo fuera sería absolutamente nula. La cláusula vale entre las partes, pero no es oponible a los terceros. Cualquier convención que suprima la responsabilidad extracontractual (la de los contratantes frente a los terceros lo es) es por consiguiente ilícita en todos los campos, o sea por actos personales o ajenos, por obra de las cosas o de los animales.**

**"Aunque la cláusula esté pactada contractualmente, la responsabilidad frente a terceros sigue siendo extracontractual: es una responsabilidad de esta índole reglamentada por un contrato y descartada para una de las partes por una cláusula de no responsabilidad.**

**"La cláusula así convenida obliga a las partes. Pero ella es "res inter alios acta" frente a los terceros.** Por ese motivo, la demandante al accionar contra la Empresa lo hizo correctamente. Como también habría podido demandar sólo a Conciviles o a esta sociedad solidariamente con la Empresa. La validez de la cláusula entre las partes es la que le permitirá a la entidad pública, en el evento de que la condena se estime procedente, reclamar a Conciviles por el valor de lo reconocido.

*"(...).*

*"La responsabilidad de las partes de un contrato de obra pública frente a terceros es de orden legal; de allí que no pueda ser objeto de convención entre los contratantes.*

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

*La administración en forma alguna puede ser exonerada de su responsabilidad extracontractual. Ella es la responsable de los servicios públicos y puede ver comprometida su responsabilidad porque el servicio no funcionó, funcionó mal o inoportunamente. Esa responsabilidad no puede desaparecer convencionalmente y como si fuera otra persona la responsable del servicio público.”<sup>36</sup> (En negrilla de Interés).*

Bajo dicha postura, se ha exteriorizado que no puede trasladarse a los demandantes, en su calidad de terceros, en relación con la declaratoria de responsabilidad extracontractual que deprecian, la carga de una estipulación contractual de la que no hicieron parte, de la que dentro del proceso no obra prueba de su conocimiento y menos de su asentimiento.

Recapitulando, si bien es cierto el contrato de concesión lo suscribió el INVIAS en el año de 1999, con la UNION TEMPORAL, se tiene que el 24 de enero de 2004, se estipuló que el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO reemplazaba al INVIAS (concedente) y posteriormente mediante Decreto 4165 de 2011, se cambio su naturaleza a AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, quien de conformidad con la pluricitada jurisprudencia, **no se libera de responsabilidad por la celebración de un contrato de concesión toda vez que al utilizar una forma de gestión indirecta del servicio público, las competencias de dirección, vigilancia y control se intensifican porque que se están ‘delegando’ facultades propias de la administración al concesionario y otorgándole derechos y prerrogativas respecto de la utilización de bienes de titularidad pública.**

Cabe destacar que el juicio de imputación que se realiza en la presente sentencia no obedece a causalidad, sino a la imputación jurídica esto es desde el punto de vista del concedente quien no se desliga de su responsabilidad extracontractual frente a terceros, pero que a su vez se habilita para obtener del concesionario la respectiva reparación.

Bajo dichos parámetros, se concluye que las partes que suscriben un contrato de concesión, son responsables solidariamente frente a los daños que se le ocasionen a terceros como consecuencia de dicha relación contractual.

Corolario, la judicatura entiende que no sólo el concedente de la obra en la que ocurrió el siniestro, debe responder por el daño causado a los demandantes, con ocasión de la falta señalización vial, sino también el concesionario.

---

<sup>36</sup>Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia de 9 de octubre de 1985, expediente radicado al No. 4556. Consejero Ponente Carlos Betancur Jaramillo. En el mismo sentido véanse las sentencias de 8 de marzo de 1996 expediente radicado No. 9937 Consejero Ponente Carlos Betancur Jaramillo, posición ratificada mediante la sentencia de 25 de junio de 1997 expediente radicado al No. 10504 con Ponencia del Consejero Jesús María Carrillo Ballesteros y la providencia de 28 de noviembre de 2002 expediente radicado al No. 14397 Consejero Ponente Ricardo Hoyos Duque.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

Así las cosas, la judicatura declarará administrativamente responsable a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI por los daños reclamados en la demanda.

En consecuencia se pasa a estudiar si se encuentran acreditados los perjuicios reclamados por los actores.

#### 6.- Indemnización de perjuicios reclamados y acreditados.

Previo a determinar la indemnización que les corresponde a los demandantes, se debe establecer la legitimación en la causa por activa.

De las pruebas que reposan en el plenario, se tiene que AYDALY PINTA GUZMAN, ELIER PINTA GUZMAN y JOSE LIBIO PINTA GUZMAN son hijos de ROSA IRENE GUZMAN VARGAS<sup>37</sup>, y JORLY JULIETH PINTA RENTERIA es nieta de la causante<sup>38</sup>.

Así, los demandantes a tener un vínculo de consanguinidad con la causante, están legitimados en la causa por activa.

#### 7.1. Perjuicios extrapatrimoniales.

##### 7.1.1. Perjuicios de orden moral.

El apoderado de parte actora por perjuicio moral solicitó, a favor de AYDALY PINTA GUZMAN, ELIER PINTA GUZMAN y JOSE LIBIO PINTA GUZMAN la suma equivalente a 100 SMLMV para cada uno, y para JORLY JULIETH PINTA RENTERIA 50 smlmv. A raíz del profundo dolor, pena, agobio, angustia y desesperación, por el fallecimiento del señor ROSA IRENE GUZMAN VARGAS.

En este orden de ideas, para la reparación del daño moral, en caso de muerte se hará, siguiendo la pauta jurisprudencial del Consejo de Estado, que ha diseñado cinco niveles de cercanía afectiva entre la víctima directa y aquellos que acuden a la justicia en calidad de perjudicados o víctimas indirectas<sup>39</sup>:

- Nivel No. 1. Comprende la relación afectiva, propia de las relaciones conyugales y paterno- filiales o, en general, de los miembros de un mismo núcleo familiar (1er. grado de consanguinidad, cónyuges o compañeros permanentes o estables). A este nivel corresponde el tope indemnizatorio

---

<sup>37</sup> Fls.- 10-12 cdno ppal .

<sup>38</sup> Fls.- 13-14 cdno ppal.

<sup>39</sup> Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera, sentencia de unificación jurisprudencial del 28 de agosto de 2014, Exp. 26.251, M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa y Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera, sentencia de unificación jurisprudencial del 28 de agosto de 2014, Exp. 27709, M.P. Carlos Alberto Zambrano.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

de 100 smmlv.

- Nivel No. 2. Donde se ubica la relación afectiva propia del segundo grado de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 50% del tope indemnizatorio.
- Nivel No. 3. Está comprendido por la relación afectiva propia del tercer grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 35% del tope indemnizatorio.
- Nivel No. 4. Aquí se ubica la relación afectiva propia del cuarto grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 25% del tope indemnizatorio.
- Nivel No. 5. Comprende las relaciones afectivas no familiares (terceros damnificados). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 15% del tope indemnizatorio.

Para los niveles 1 y 2, se requerirá la prueba del estado civil o de la convivencia de los compañeros. Para los niveles 3 y 4, en los cuales se ubican los sobrinos, tíos y primos, entre otros familiares, además, se requerirá la prueba de la relación afectiva. Para el nivel 5 deberá ser probada la relación afectiva.

Teniendo en consideración los parámetros citados y los datos extraídos del material probatorio aportado al expediente, se tiene que AYDALY PINTA GUZMAN, ELIER PINTA GUZMAN y JOSE LIBIO PINTA GUZMAN son los hijos de ROSA IRENE GUZMAN VARGAS, y JORLY JULIETH PINTA RENTERIA es nieta de la causante, es decir, son aquellos que se ubican en el 1° y 2° grado de consanguinidad. En consecuencia la indemnización por perjuicio moral queda así:

- A favor de AYDALY PINTA GUZMAN, ELIER PINTA GUZMAN y JOSE LIBIO PINTA GUZMAN, la suma equivalente a 100 SMLMV, para cada uno.
- A favor de JORLY JULIETH PINTA RENTERIA, la suma equivalente a 50 SMLMV.

## 7.2.- Por perjuicios materiales.

### 7.2.1.- En la modalidad de daño emergente:

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

Por concepto de daño material en la modalidad de daño emergente, se solicitó la suma equivalente a 100 smlmv, a favor de los actores, por concepto gastos fúnebres.

Del material probatorio obrante en el expediente, no se evidencia prueba alguna que acredite lo solicitado por daño emergente, situación por la cual se denegará la pretensión en mención.

#### 7.2.2.- En la modalidad de lucro cesante:

Por el mencionado daño, se reclamó la suma de \$42.493.599 pesos, a favor de JORLY JULIETH PINTA RENTERIA, bajo el entendido que la causante era quien respondía por la actora.

En lo que respecta a esta clase de perjuicios, como lo es el lucro cesante, el Consejo Estado ha sido enfático en manifestar en sus reciente jurisprudencia, que para su reconocimiento se debe acreditar una dependencia económica de quien lo solicita frente al causante, y de cara a este último se debe acreditar efectivamente la realización de una actividad que le generará ganancias económicas para el momento de los hechos.

Frente al primer presupuesto, en la demanda se expone que la señora ROSA IRENE GUZMAN VARGAS (Q.E.P.D.) era quien velaba económicamente por JORLY JULIETH PINTA RENTERIA.

En lo que respecta al tema de la dependencia, el 7 de diciembre de 2018, se llevó a cabo declaración de parte de ELIER PINTA GUZMAN, JOSE LIBIO PINTA GUZMAN y de la misma solicitante JORLY JULIETH PINTA RENTERIA, quienes manifestaron:

- ELIER PINTA GUZMAN:

Refirió que al momento de los hechos, la señora ROSA IRENE GUZMAN VARGAS, vivía con él, con su hermano, con su sobrina JORLY JULIETH PINTA y con su otra hermana. Para ese entonces JORLY estaba estudiando, él y su hermana colaboraban en la casa.

Adujo que su madre ROSA IRENE era pensionada, y que no han hecho trámite alguno para que la pensión quede encabeza de los familiares.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

- JOSE LIBIO PINTA GUZMAN:

Indicó que para la fecha de los hechos, la señora GUZMAN VARGAS vivía con él y su hijo, y con su hermano.

Exteriorizó que su madre ROSA IRENE era pensionada, y que no han realizado trámite alguno para que se defina la sustitución pensional.

Declaró que JORLY JULIETH PINTA RENTERIA, vivió un tiempo con ellos y después se fue con su progenitora a pagar arrendo a otro lugar, y que ella desde que falleció el papá (hermano del testigo) siempre permanecía en la casa. Pero que para el día en que falleció ROSA IRENE, JORLY vivía con su madre.

- JORLY JULIETH PINTA RENTERIA:

Señaló que para la fecha de los hechos, ROSA IRENE GUZMAN vivía con sus tíos, y que el que la ayudaban era su abuelo cuando estaba vivo y cuando falleció su abuela ROSA IRENE, porque su padre falleció cuando tenía 6 años.

Indicó que para la fecha de los hechos vivía con su progenitora.

El Juzgado tiene por decir que la prueba testimonial no tiene la fuerza probatorio que permita a esta instancia judicial llegar a la convicción que la nieta dependiera económicamente de la occisa, pues si bien es cierto en la declaración la misma Jorly, manifiesta que quien le colaborara era su abuela, lo cierto es que dicha prueba no se sustenta en otros elementos probatorios que respalden dicha situación, máxime cuando sus propios tíos ELIER PINTA GUZMAN y JOSE LIBIO PINTA GUZMAN, no refieren sobre la ayuda que se indica la señora ROSA IRENE le brindaba.

## 7. Costas

Según lo previsto en el artículo 188 del CPACA, la sentencia deberá disponer "sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las normas del Código de Procedimiento Civil". A su vez, el artículo 365 del CGP señala que se condenará en costas a la parte vencida en el proceso.

Así las cosas, la parte demandada - ANI fue vencida en juicio, por lo cual se le condenará en costas según las preceptivas antes mencionadas. Para tales efectos se dispondrá que por Secretaría se liquiden las costas y agencias en derecho las que se fijaran según lo dispuesto en el artículo 366 # 6 del CGP, en la suma de \$300.000 para cada uno de los demandantes, teniendo en cuenta

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

los criterios y topes señalados en la normatividad, las cuales serán liquidadas por Secretaría.

### III. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, el Juzgado Sexto Administrativo del Circuito de Popayán, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley,

#### FALLA:

PRIMERO.- Declarar probada la excepción de CULPA Y/O HECHO DE UN TERCERO, propuesta por el señor OMAR ESNILSON RODRIGUEZ GOMEZ y por SEGUROS LA EQUIDAD.

SEGUNDO.- Declarar a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI, administrativamente responsable por la muerte de ROSA IRENE GUZMAN VARGAS, quien en vida se identificó con cédula de ciudadanía N° 31.148.366, en hechos sucedidos el 23 de octubre de 2013, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

TERCERO.-En consecuencia, CONDENAR a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA-ANI, a pagar a título de indemnización las siguientes sumas de dinero por perjuicios inmateriales:

a. Perjuicios morales a favor de:

- A favor de AYDALI PINTA GUZMAN, identificada con C.C. N ° 29.658.652, ELIER PINTA GUZMAN, identificado con la C.C. N° 94.327.430 y JOSE LIBIO PINTA GUZMAN identificado con la C.C. N° 94.314.854, en calidad de hijos de la causante, la suma de 100 SMLMV para cada uno.
- Ja favor de JORLY JULIETH PINTA RENTERIA, identificada con la C.C. N° 1.113.669.352, en calidad de nieta de la causante, la suma de 50 SMLMV.

CUARTO.- Negar las demás pretensiones de la demanda, por las razones que anteceden.

QUINTO.- Condenar en costas a la parte demandada de conformidad con lo dispuesto en la parte motiva de la providencia.

SEXTO.- Una vez liquidados, por Secretaría devuélvase a la parte actora el excedente de gastos ordinarios del proceso.

SÉPTIMO.- Se dará cumplimiento a la condena en los términos previstos en los artículos 192 y 195 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

EXPEDIENTE: 190013333006 2016 00003 00  
DEMANDANTE: JORLY JULIETH PINTA RENTERIA Y OTROS  
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y OTRO  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA

OCTAVO.- De conformidad con el Acuerdo PCSJA20-11549 del 7 de mayo de 2020, artículo quinto numeral 5.5, la presente providencia se notificará en estados electrónicos tal como lo dispone el artículo 203 del CPACA. No obstante los términos para la impugnación, seguirán suspendidos hasta tanto el Consejo Superior de la Judicatura lo disponga.

Para la consulta del expediente, el interesado enviará un correo electrónico al correo j06admpayan@cendoj.ramajudicial.gov.co, a efectos de solicitar el expediente en forma virtual, el cual será suministrado al correo que designe para el efecto y de esta manera preservar los protocolos de bioseguridad establecidos por efecto de la pandemia COVID-19.

NOVENO.-ARCHIVAR el expediente previa cancelación de su radicación, una vez esté ejecutoriada esta providencia. Por secretaría liquídense los gastos del proceso.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

La Juez,



MARIA CLAUDIA VARONA ORTIZ