

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO – Responsabilidad del Estado en los eventos de daños derivados del deslizamiento de tierra o desprendimiento de rocas o escombros en taludes adyacentes a vías públicas

FALLA EN EL SERVICIO – Régimen de imputación

CASO FORTUITO – Eximente de responsabilidad del Estado

DESPRENDIMIENTO DE PIEDRAS DE LA LADERA – La parte demandante debe acreditar el daño que se alega

Extracto: De la jurisprudencia del Consejo de Estado, antes reseñada, ciertamente se deduce que la simple demostración de la ocurrencia de un desprendimiento de piedras de la ladera o talud adyacente a la vía, no es suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado, por los daños que ese suceso cause. Significa lo anterior, que la parte demandante debe acreditar que el daño que alega se produjo como consecuencia de la omisión en que incurrió la entidad, en su deber de mantenimiento de la vía, o de alguna actuación que haya sido determinante en la causación del daño.

(...)

Se agrega a lo anterior, la ausencia de prueba alguna que apunte a que la entidad conocía del riesgo de desprendimiento, derrumbe o deslizamiento en ese sector específico de la vía; o que de haberlo conocido, omitiera su obligación de tomar las medidas de precaución necesarias para evitar daños en la vida y bienes de los usuarios del carretable; ninguna noticia se tiene sobre antecedentes de sucesos de tal naturaleza en ese punto de la vía; ni de requerimientos, peticiones o quejas de la comunidad ante el Concesionario; tampoco de registros por parte del personal a cargo del mantenimiento, que alertaran sobre filtraciones de agua, grietas, piedras frágilmente arraigadas al talud, o cualquier otra variación en el estado del mismo.

(...)

Así las cosas, la Sala de Decisión no encuentra prueba alguna que indique, sin lugar a hesitación, que Autopistas del Café S.A., incumplió con su obligación de mantenimiento y señalización de la vía a su cargo, justo en el punto donde ocurrió el accidente con consecuencias ciertamente lamentables para la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez.

La teoría que sustentó el a quo, toma como premisa la preexistencia de las rocas en la carretera, lo que, aunado a la falta de señalización preventiva y a la imprudencia del conductor, ocasionó el accidente. De ahí la concurrencia de culpas que en su criterio se generó en este caso.

A juicio de la Sala de Decisión, dicha hipótesis parte de una premisa que no cuenta con respaldo probatorio diferente a la propia versión del conductor, esto es, que la piedra ya se encontraba en la vía cuando la motocicleta colisionó con las mismas.

Ahora bien, si en gracia de discusión se admitiese la tesis del a quo, tampoco se observa de qué manera estaría comprometida la responsabilidad de la entidad demandada, pues se repite, no existe prueba de que el talud fuera inestable y que por esa razón el Concesionario de la vía tuviese la obligación de instalar allí, una

señal que previniese sobre la caída de material. Tampoco está probado que la autoridad haya tenido conocimiento de la caída de esas rocas y pese a ello, no hubiese acudido a tiempo al lugar para removerlas y retirarlas del lugar, a fin de mantener el normal uso de la vía.

En cuanto al conductor, la Sala de Decisión no halla elemento de juicio alguno para concluir a qué velocidad iba éste cuando ocurrió el accidente, de manera que tampoco es factible asegurar que sobrepasaba el límite de velocidad permitido en ese punto de la vía.

Suponiendo que las rocas ya estaban en la vía, ciertamente el conductor de la motocicleta debió darse cuenta de su existencia a tiempo, teniendo en cuenta que la vía era recta y había buena visibilidad; lo contrario conduciría a afirmar que el accidente ocurrió, o bien por impericia del conductor –sobre lo cual no hay certeza – o toda vez que las piedras cayeron instantes antes o de manera concomitante al paso de la motocicleta, evento en el cual también se descarta la responsabilidad de la demandada Autopistas del Café, pues como se expuso anteriormente, ese evento ocurrió de manera repentina.

Ahora bien, es preciso iterar que el fenómeno de la Niña ciertamente exigía tanto de los usuarios de la vía como de las autoridades encargadas de su administración y mantenimiento, una mayor atención para advertir a tiempo cualquier situación de peligro en la misma; pero como se dijo líneas atrás, no se observa que el desprendimiento de las piedras se haya debido al descuido o negligencia de parte del Concesionario; se trató más bien de un evento de la naturaleza, probablemente detonado por la fuerte ola invernal de la época, que ocurrió en un sector que no había dado ninguna señal de inestabilidad.

SINTESIS DEL CASO: Se niegan las pretensiones de la demanda tendientes a obtener la responsabilidad del Estado por los perjuicios sufridos por la demandante al chocar con un roca que se deslizó desde un talud adyacente a una vía pública, bajo el argumento de que la parte demandante no logró demostrar el nexo entre el daño sufrido y una omisión de la parte demandada.

NOTAS DE RELATORÍA: Sobre el hecho de la víctima en la producción del daño y su incidencia en la determinación de responsabilidad estatal, consultar la sentencia del 28 de mayo de 2015. Radicado: 25-000-23-26-000-2002-01492-01 (29479). M.P. Olga Mélida Valle de la Hoz. Sección Tercera. Consejo de Estado

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CALDAS

Magistrado Ponente: JAIRO ÁNGEL GÓMEZ PEÑA

Manizales, ocho (8) de agosto de dos mil dieciséis (2016)

Radicación número: 17-001-33-33-001-2013-00274-01

Actor: SANDRA PATRICIA CASTRO RODRIGUEZ y OTROS

Demandado: AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y AUTOPISTAS DEL CAFÉ

REPÚBLICA DE COLOMBIA



TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CALDAS
SALA DE DECISIÓN
MAGISTRADO PONENTE: JAIRO ÁNGEL GÓMEZ PEÑA

Manizales, ocho (8) de agosto de dos mil dieciséis (2016).

RADICACIÓN	17-001-33-33-001-2013-00274-01
CLASE:	REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTE:	SANDRA PATRICIA CASTRO RODRIGUEZ y OTROS
DEMANDADO:	AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y AUTOPISTAS DEL CAFÉ
PROVIDENCIA:	SENTENCIA No. 132

ASUNTO

Procede la Sala a decidir el **RECURSO DE APELACIÓN** interpuesto por la parte demandante y demandada contra la sentencia proferida por el **Juzgado Primero Administrativo Oral del Circuito de Manizales**, el día diez (10) de diciembre de 2015, mediante la cual se accedió parcialmente a las súplicas de la demanda.

I. ANTECEDENTES.

Pretensiones

Solicitó la parte demandante, que se hicieran las siguientes declaraciones:

“Declárese a la NACIÓN COLOMBIANA (AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – AUTOPISTAS DEL CAFÉ) ADMINISTRATIVAMENTE responsable por la lesión de invalidez de la señora SANDRA PATRICIA CASTRO RODRÍGUEZ y por consiguiente de la TOTALIDAD de los daños y perjuicios que se decreten:

DAÑOS MORALES.

(...)

- *CIEN 100 S.M.L.V. para la señora SANDRA PATRICIA CASTRO RODRÍGUEZ, identificada con la cédula de ciudadanía número 52.217.496*
- *OCHENTA S.M.L.V. para el señor CARLOS ARTURO TRUJILLO GARCÍA identificado con la cédula de ciudadanía 79.380.603.*
- *SETENTA 70 S.M.L.V. para cada uno de los menores JUAN ESTEBAN TRUJILLO CASTRO y CARLOS ANDRÉS TRUJILLO CASTRO, hijos de la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez y Carlos Arturo Trujillo García.*

HECHOS:

La parte demandante en el escrito introductor del proceso, hace el siguiente relato fáctico:

El día 7 de abril de 2011, siendo las 7:40 horas, se presentó un accidente de tránsito en la vía Chinchiná –La Manuela Kilómetro 8 + 200 metros, como consta en el informe de accidente de tránsito presentado por el Intendente Oscar Johny Giraldo, identificado con placa policial 82341.

El informe que dio origen a la noticia criminal dentro del proceso SPOA 170016106799201181259, llevado a cabo por la Fiscalía Séptima Local de Manizales, relata que *“al llegar al sitio del accidente se encontraron a los funcionarios de la Concesión retirando las piedras que habían caído a la vía, de igual manera la motocicleta del accidente estaba a un lado. Al preguntarle a los funcionarios de la concesión de que era lo que había pasado, ellos manifestaron que según la versión dada por los usuarios, la pareja de la moto había colisionado con una piedra que estaba en la vía; no pudieron esquivarla debido a que éstos al salir de la curva para coger la recta, se encontraron de repente con el obstáculo, además el piso estaba mojado por la lluvia que había caído toda la noche.”*

Debido al impacto, resultó lesionada la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez, cónyuge del señor Carlos Arturo Trujillo García, quien era el conductor de la motocicleta y titular de los documentos requeridos para el ejercicio de tal actividad; debió ser atendida inicialmente en el Hospital San Marcos de Chinchiná debido a un trauma en cabeza, posterior pérdida de la conciencia, otorragia derecha, convulsión tónico clónica generalizada durante 30 segundos, dejándole todo ello, consecuencias graves con alteración en funciones mentales superiores, lenguaje y hemiparesia del lado derecho del cuerpo.

El 27 de agosto de 2012, la Junta Regional de Calificación de Invalidez de Risaralda, notificó por edicto a la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez, sobre la pérdida de la capacidad laboral y determinación de invalidez de 68.75%.

El Instituto Nacional de Concesiones confirmó que el tramo vial donde ocurrió el accidente, esto es, 29CL03 entre el PRO0+000 al PR8+200 de la vía Chinchiná –la Manuela, hace parte del contrato de concesión No. 0113 de 1997, proyecto vial Autopista del Café S.A., que se encuentra actualmente en ejecución.

Se aduce que, no obstante haber presentado derecho de petición de información, la firma concesionaria Autopistas del Café nunca atendió la solicitud de información realizada por

la parte actora, en relación con la existencia de contratos de mantenimiento y prevención celebrados para el eje vial Chinchiná – La Manuela con el código 29CL03, como tampoco información sobre la existencia de pólizas de responsabilidad extracontractual para el año 2011.

Aunado a lo anterior, se aduce que para la fecha del accidente, no existían señales preventivas que advirtieran obstáculos en el kilómetro 8+200; ni tratamiento del terreno mediante la utilización de mallas de contención para evitar la caída de material, máxime que la zona ha sido considerada como inestable, sugiriendo así, que los demandados no agotaron las medidas preventivas necesarias.

Finalmente, considera que el estado de invalidez que actualmente soporta la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez, se deriva de una falla en el servicio por parte de los demandados. Así pues, considera que en este caso se hallan reunidos los tres elementos para predicar la responsabilidad del Estado por falla del servicio, vale decir, la existencia del daño, acción u omisión de una autoridad pública y una relación de causalidad entre la omisión y el daño.

Fundamentos de derecho

Citó la demandante como fundamentos de derecho, los siguientes:

- Constitución Política de Colombia, artículos 1, 2, 5, 6, 11, 13, 22, 42, 43, 90 y 365.
- Código Civil, artículos 1613 al 1617 y 2341.
- Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, artículos 13, 86, 140, 164.
- Código de Procedimiento Civil, artículos 174, 177, 178, 179, 180, 181, 183, 184, 185, 187.
- Ley 153 de 1887, artículos 4 y 8.
- Ley 446 de 1998.
- Ley 1285 de 2009, artículo 13.
- Decreto 1716 de 2009.

Aludió jurisprudencia del Consejo de Estado sobre la materia en discusión y concluyó que, en el caso concreto de la señora Castro Rodríguez, las entidades demandadas conocían que la zona estaba considerada como inestable y no tomaron las medidas preventivas para garantizar una movilidad segura.

CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

- **Agencia Nacional de Infraestructura “ANI”.**

Se opuso a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones de los demandantes, pues considera que la caída de las piedras sobre la vía, fue una circunstancia imprevisible tanto para el conductor de la motocicleta como para las autoridades encargadas del mantenimiento y señalización de la carretera. Así mismo, propuso las excepciones que denominó; *“Los daños ocasionados en la demanda han sido ocasionados por hecho de fuerza mayor”*, esto es, por un fenómeno de la naturaleza que escapa al control y manejo de la Agencia y del mismo Concesionario; *“Falta de legitimación en la causa por pasiva”*, en tanto estima que no existe ningún tipo de relación legal o contractual frente a lo planteado por el actor en los hechos de la demanda; *“Culpa de las víctimas”* pues según dice, en el proceso no quedó demostrado que los motociclistas llevaran casco ni observaran el límite de velocidad establecido en ese sector del carretable; *“Inexistencia de responsabilidad patrimonial por parte de la ANI - No se presenta falla o falta en el servicio a cargo de la ANI lo que ocasiona rompimiento del nexo causal”*; *“Responsabilidad de mantenimiento y conservación de la vía en cabeza del concesionario Autopistas del Café”* en virtud del contrato de concesión No. 113 de 1997, las cuales según estima, fueron debidamente cumplidas por el concesionario. (fls. 62-67, C.1)

- **Autopistas del Café S.A.**

Se opuso a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones de los demandantes. Indicó que el accidente ocurrió a plena luz del día y en una vía que se encontraba en buen estado. Así mismo, que la colisión de la piedra con la moto fue concomitante al deslizamiento, que deduce por el lugar donde la moto fue impactada por la piedra, esto es, cerca al manubrio, pues de haber colisionado contra un objeto fijo, el golpe hubiese sido en la parte baja del vehículo. Propuso como excepciones las que denominó: *“Inexistencia de acciones u omisiones por parte de Autopistas del Café S.A. que hayan generado perjuicio alguno a la parte demandante. Culpa exclusiva de la víctima. Caso fortuito o fuerza mayor. Cumplimiento por parte de Autopistas de Café S.A. de todas sus obligaciones legales y contractuales”* y adiciona a lo ya dicho, que si se da por sentado que la moto golpeó un objeto fijo, fue por cuenta de la impericia del conductor pues las condiciones de la vía y la visibilidad eran buenas, aun cuando la vía estaba húmeda por las fuertes lluvias. (fls. 159-194, C.1)

- **Royal Sun Alliance Seguros Colombia S.A. (Llamada en garantía por Autopistas del Café S.A.)**

Indicó que los hechos de la demanda no le constan al paso que se opuso a las pretensiones de la demanda. También se opuso al llamamiento en garantía con fundamento en las siguientes excepciones: *“El contrato de seguro al cual hace mención Autopistas del Café S.A. en su escrito de llamamiento en garantía, no corresponde a una*

póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual. “La póliza de obras civiles terminadas No. 20001 en la que figura como asegurado – beneficiario: Organización de Ingeniería Internacional S.A. ODINSA S.A., no cubre daños morales objeto de la pretensión de la demanda”. “No existencia de cobertura por responsabilidad civil extracontractual respecto a la póliza de seguro obras civiles terminadas”. “Prescripciones derivadas del contrato de seguro”. “La póliza de seguros obras civiles terminadas No. 20001 tiene contemplada la exclusión de la responsabilidad civil”. (fls. 141-150, C.2)

- **QEB Seguros S.A. (Llamada en garantía por ANI)**

Dice que no le constan los hechos de la demanda y se opone a las pretensiones de la misma. Excepcionó la “Falta de legitimación en la causa por pasiva configurada respecto de la Agencia Nacional de Infraestructura”; “Falta de competencia de la ANI para conservar, reparar, mantener, señalar y reconstruir los tramos de la carretera incluidos en la concesión”. “Inexistencia de la falla en el servicio por parte de la ANI”. “Ausencia de nexo causal en lo que respecta a la ANI”. “Ruptura del nexo causal frente a la ANI, en el caso hipotético que el mismo existiera”. “Ausencia de cobertura de la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 120100001155 expedida por QEB Seguros S.A.” y “Ausencia de pruebas de los perjuicios morales”. (fls. 160-180, C.2)

- **Chubb de Colombia Compañía de Seguros S.A. (Llamada en garantía por Autopistas del Café S.A.)**

También dice no constarle los hechos de la demanda y del mismo modo se opone a las pretensiones de la demanda. Propuso como excepciones: “Inexistencia de responsabilidad de los demandados”; “Fuerza mayor”; “Carencia de prueba del supuesto perjuicio”. (fls. 524-540, C. 2.1)

ALEGATOS DE CONCLUSIÓN PRIMERA INSTANCIA

Royal Sun Alliance Seguros Colombia S.A.: Reiteró los argumentos expuestos en la demanda. (Fls. 328-334, C. 1 A)

QBE Seguros: Indicó que de las pruebas aportadas al proceso no se desprende que las demandadas hubiesen generado el daño alegado por la parte demandante. (Fls. 335-338, C. 1 A)

Agencia Nacional de Infraestructura – ANI: Aduce que de las pruebas no se deduce la falla en el servicio por parte de dicha entidad como tampoco de la encargada del

mantenimiento de la vía, pues con el testimonio recaudado se pudo establecer que se cumplían con tales obligaciones. De igual manera, estima que no se acreditaron las condiciones de tiempo, modo y lugar en el que ocurrió el accidente, pues lo único que hay es el informe de Policía de Tránsito y éste plasma lo que dicen las personas que han sufrido un accidente sin que se pudiera luego corroborar con el testimonio del agente, comoquiera que el mismo no pudo asistir a las audiencias programadas. (Fls. 340-363, C. 1 A)

Autopistas del Café S.A.: Indica que del contrato de concesión se puede colegir que ni la iluminación de la vía, ni la construcción, diseño y rehabilitación de los taludes fueron hechos por el concesionario, ni tampoco le fueron contratados. Además, considera que no se logró acreditar las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que, quien ejercía la actividad peligrosa de conducción, habría chocado contra las rocas supuestamente desprendidas del talud por la fuerza de las lluvias. Manifestó que el fenómeno de la niña es un hecho notorio, el cual fue reconocido por el Decreto Ley 4819 de 2010 y los Decretos 4808, 4785, 2962, 2918, 2919 y 2920 del 2011. Esgrime que el tramo donde ocurrió el accidente no es un punto crítico en el que constantemente ocurran deslizamientos o desprendimiento de rocas; dicho evento, en su criterio, se presentó de manera intempestiva. (Fls. 364-377, C. 1 A)

Chubb de Colombia S.A.: Alegó que el desprendimiento de las rocas no era previsible para las entidades demandadas y que con las pruebas allegadas al proceso no se demostró la falla en el servicio. Señala, así mismo, que la póliza de seguros que sirvió de fundamento al llamamiento en garantía, sólo cubre accidentes personales y no ampara la responsabilidad civil extracontractual. (Fls. 378 – 381, C. 1 A)

MINISTERIO PÚBLICO.

No rindió concepto.

SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA

Mediante sentencia del diez (10) de diciembre de 2015, el juez de primera Instancia profirió sentencia en la cual se resolvió:

“Primero: Declarar no probada la excepción denominada falta de legitimación en la causa por pasiva propuesta por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI- y por QBE Seguros S.A. dentro del presente proceso que en ejercicio del medio de control de reparación directa promovieron Sandra Patricia Castro Rodríguez – Carlos Arturo Trujillo García en nombre propio y en representación de sus hijos menores de edad Juan Esteban Trujillo Castro y Carlos Andrés Trujillo Castro en contra de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI -, Autopistas de Café S.A., y donde figuran como llamados en garantía Royal Sun

Alliance S.A., CHUBB de Colombia y QEB Seguros S.A., de acuerdo a lo previsto en la parte motiva de esta sentencia.

Segundo: Declarar **probada** la excepción denominada “**Responsabilidad de mantenimiento y conservación de la vía en cabeza del Concesionario Autopistas de Café**” propuesta por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI -, de conformidad con lo previsto en la parte considerativa de este fallo.

Tercero: Declarar que en el presente caso ocurrió una **conurrencia de culpas** entre **Autopistas del Café S.A.** y el conductor de la motocicleta, en la causación de daño sufrido por los accionantes en virtud del accidente acaecido el día 7 de abril de 2011 a las 7:40 am se presentó un accidente de tránsito (sic) en la vía Chinchiná – La Manuela Km 8 + 200.

Cuarto: Declarar **no probadas** las excepciones propuestas por **Autopistas del Café S.A.**

Quinto: En virtud de lo anterior, se **reconoce** a la parte actora una indemnización por el **daño moral** equivalente a las siguientes sumas de dinero:

- Para la Señora **Sandra Patricia Castro Rodríguez** la suma equivalente a **cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes** a la fecha de ejecutoria de la presente sentencia.
- Para el Señor **Carlos Arturo Trujillo García** la suma equivalente a **cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes** a la fecha de ejecutoria de la presente sentencia.
- Para los menores **Juan Esteban Trujillo Castro y Carlos Andrés Trujillo Castro** la suma equivalente a **cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes** a la fecha de ejecutoria de la presente sentencia.

Sexto: Las sumas anteriormente reconocidas se **reducirán** en un **cincuenta por ciento (50%)** en virtud de la **conurrencia de culpas**.

Séptimo: Declarar que las entidades llamadas en garantía por **Autopistas del Café S.A.** **no** se encuentran obligadas a responder por la causación del daño, en virtud de lo expuesto en la parte motiva de la sentencia.

Octavo: Con fundamento en el artículo 188 del CPACA, se condena en costas a la parte **demandada** específicamente a **Autopistas de Café S.A.**, las cuales serán liquidadas conforme al Código General del Proceso y las mismas se **reducirán en un 50%** en virtud de la **conurrencia de culpas**.

...” (Fls. 399-421, C. 1 A)

El A quo hace un análisis de la responsabilidad del Estado de conformidad con el artículo 90 de la Constitución Política. Luego establece el régimen de responsabilidad aplicable al caso concreto, estableciendo al respecto que, conforme al sustento fáctico de la demanda, el caso debe ser analizado a la luz del régimen denominado “Falla probada del servicio”, lo cual implica que deben acreditarse por la parte interesada, los elementos o presupuestos configurativos de la responsabilidad del Estado, a saber: i) La existencia de una obligación legal y reglamentaria a cargo de la entidad demandada; ii) la prestación del servicio irregularmente; iii) El daño a un bien jurídico tutelado; y iv) El nexo causal entre la conducta desplegada por la autoridad en la prestación del servicio y el daño sufrido por los actores. Al respecto, cita jurisprudencia del Consejo de Estado y acto seguido, pasa a evaluar si los hechos de la demanda se enmarcan en alguno de los eventos generadores de responsabilidad patrimonial del Estado de cara al régimen ya definido.

Así pues, señala que la Sección Tercera del Consejo de Estado ha considerado que el

estado debe responder por los daños ocasionados por el mal cuidado y mantenimiento de las vías públicas, así como 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 y las acciones u omisiones de las entidades encargadas de las vías públicas. Cuando se trata entonces de daños por deslizamientos o caída de rocas, se ha considerado que el ente público únicamente se encuentra llamado a responder en aquellos casos en los cuales, conociendo de la situación de peligro, no toma las medidas adecuadas para evitarlo. Hace referencia igualmente a otras sentencias del Alto Tribunal que exponen con suficiencia y meridiana claridad, la necesidad de que la falla sea debidamente probada en eventos en los cuales se ha dado desprendimiento de materiales o de tierra de las montañas aledañas a las carreteras.

Dicho lo anterior, procede a estimar debidamente acreditado el daño alegado en la demanda, pasando luego a establecer el día, hora y lugar del accidente; el estado de la vía en ese momento y las circunstancias en que el mismo se produjo, dándole para ello, plena credibilidad al relato de la parte demandante, según el cual, la moto colisionó con la piedra que ya se encontraba en la vía.

Del mismo modo, procede a imputarle el daño a la entidad demandada Autopistas del Café S.A. porque en su sentir, omitió sus deberes constitucionales y legales de mantener la vía en buen estado, esto es, realizar los trabajos respectivos sobre el talud aledaño a la carretera debido al invierno presentado, lo que ocasionó el derrumbe y desprendimiento de roca en la zona; le endilga también, la falta de señalización en la vía que alertara sobre la inestabilidad de la zona y la falta de acordonamiento o cerramiento del lugar por la presencia de rocas en la vía.

Señala que la carga probatoria de la parte demandante en punto al conocimiento previo que debía tener la entidad sobre la inestabilidad del terreno, únicamente relaciona el testimonio del Director de Gestión y Control Técnico de Autopistas del Café, reconociendo que éste último no ofreció luces al Despacho sobre la ocurrencia del hecho aunque precisó las obligaciones del concesionario de la vía, dejando ver que sobre la calzada se realizan alrededor de unas cuatro rondas diarias en la que se hace una supervisión del estado de la vía.

De otro lado, estima que para la entidad encargada de la vía, era previsible que por el intenso invierno que azotaba al país en la época en que ocurrió el accidente, se presentarían deslizamientos y desprendimientos pues las reglas de la experiencia así lo enseñan, siendo su obligación -según considera-, haber tomado todas las medidas necesarias que previnieran en el mayor grado posible que dichos deslizamientos ocurrieran, así como haber generado las advertencias del caso.

A continuación, el A quo señala que el conductor de la motocicleta podía conducir por el sector con una velocidad de hasta 80 kilómetros por hora y que la piedra ya se encontraba sobre la vía, lo cual le lleva a concluir que, en todo caso, el conductor no iba a

la máxima velocidad permitida pues en tal caso, el choque hubiese lanzado a los afectados lejos del lugar de la colisión y como lo demuestran las fotografías allegadas al dossier, tal circunstancia no se vislumbra. Admite entonces que la caída fue propiciada no solamente por la roca sino por la impericia del conductor más no por exceso de velocidad. Luego, colige que le faltó también precaución al conductor, en tomar las prevenciones y cuidados. Es por ello que deduce una concurrencia de culpas entre el conductor y Autopistas del Café S.A. como responsable del mantenimiento de la vía.

RECURSO DE APELACIÓN

- Parte demandante.

No comparte la tesis del Juez de Primera instancia, según la cual, en este caso se presenta una concurrencia de culpas. Señala que el conductor tomó todas las precauciones para realizar dicha actividad y prueba de ello es que en las fotografías se observa que tenían los cascos reglamentarios conforme a las disposiciones de la Resolución No. 1737 del Ministerio de Transporte. En consecuencia, solicita que la indemnización le sea reconocida en un 100%, además de la exoneración del pago de costas. (Fls. 431-432, C. 1 A)

- Parte demandada Autopistas del Café S.A.

El primer argumento que expone para sustentar el recurso de apelación, lo hace consistir en lo que considera una indebida valoración del material probatorio obrante en el expediente, lo que dio como resultado una decisión incongruente frente a lo acreditado en el proceso.

Así pues, plantea que el A quo concluyó que la velocidad máxima permitida en ese tramo vial era de 80 kilómetros por hora y que el conductor de la motocicleta lo hacía bajo ese límite, cuando en el expediente no hay una sola prueba que lo indique. Por el contrario, aduce que existen por lo menos tres medios de prueba que demuestran que la velocidad permitida en ese lugar era de 30 kilómetros por hora, límite que le permite a quien transite por la vía, sortear cualquier obstáculo que se le presente.

Para sustentar su dicho, se refiere en primer lugar, al informe de señalización presentado por el Ingeniero Fabio Ernesto Pérez Chaparro (f. 293, C.1) en el cual se indica que la señal de velocidad del tramo era de 30 Km/h; luego, en un testimonio por él rendido, manifiesta que la velocidad máxima permitida era de 40 Km/h, afirmación que en todo caso la parte demandada utiliza para concluir que la velocidad en aquel sitio era muy baja. El segundo informe, anota, es el presentado por el Inspector de Tránsito del Grupo Odinsa (f. 241, C.1) en el que se observa que entre las señales de tránsito existentes,

está la SR-30.

A diferencia de lo expuesto en la sentencia impugnada, Autopistas de Café S.A. observa que el croquis de accidente, realizado por la Policía de Carreteras está incompleto, comoquiera que en el mismo no se puede definir claramente la ubicación de la piedra, de los usuarios y de la motocicleta. Estima que del mismo no es posible colegir que la piedra se encontraba previamente sobre la vía, antes de la ocurrencia del insuceso. No obstante, señala que el Juez llegó a tal conclusión con base en ese informe de la Policía de Carreteras y en lo dicho por el propio demandante.

Entre tanto, sostiene que el informe de accidente, obrante a folio 241 y ss. del cuaderno, otorga un panorama más completo de la situación, pues en el mismo se afirma que la caída de la roca fue concomitante al paso de la motocicleta.

Cuestiona, así mismo, la afirmación según la cual, no había señalización en la vía; asegura, en cambio, que en el expediente obra el informe de señalización aportado por el Ingeniero Fabio Ernesto Pérez Chaparro.

Acto seguido, advierte que Autopistas del Café cumplió con sus obligaciones legales y contractuales. En ese sentido, insiste en que no fue contratada para realizar ninguna actividad relacionada con la iluminación de la vía o para el diseño, construcción o estabilización de los taludes de la Vía La Y – la Manuela y mucho menos para realizar alguna obra tendiente a contener la caída de elementos desde los taludes en la vía antes mencionada. Aclara, no obstante, que la abscisa donde ocurrió el accidente no es un sitio crítico; por el contrario, considera que es un sitio de marcada estabilidad cuyos taludes están recubiertos de suficiente cobertura vegetal, lo cual queda establecido en las fotografías aportadas al dossier y se confirma con el testimonio del Ingeniero Pérez.

Niega que la entidad haya tenido conocimiento previo de alguna señal de inestabilidad en la zona, tal como se requiere para que se pueda hablar de falla en el servicio, al paso que cuestiona la interpretación que hizo el Juzgador de primera instancia respecto de la jurisprudencia citada

De otro lado pero en consonancia con el tema debatido, plantea como eximentes de responsabilidad de la entidad, la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor. En ese sentido, hace ver que las condiciones de la vía eran buenas, el accidente ocurrió a plena luz del día y no se observaron huellas de frenado, lo que en su sentir indica que se conducía sobre el límite de la velocidad. De otra manera hubiese podido reaccionar a tiempo.

Agrega a lo dicho, que se debe analizar el fenómeno de la Niña como un hecho imprevisible e irresistible, pues Autopistas del Café desplegó diariamente su personal para verificar permanentemente el estado de la vía y con eso asegurar el cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Finalmente, afirma que no se analizó la conducta de la ANI a efectos de determinar su

responsabilidad.

Por lo anterior, solicita se nieguen las pretensiones de la demanda. (Fls. 433-450, C. 1 A)

II. CONSIDERACIONES.

Solicitan los demandantes que se declare que LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI- y AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A. son administrativa y patrimonialmente responsables por falla en el servicio, en razón del accidente sufrido por la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez cuando se movilizaba como parrillera en una motocicleta, sobre la vía Chinchiná – La Manuela Kilómetro 8+200, el cual le generó serias lesiones. El accidente habría sido ocasionado - según dicen- por unas piedras que se desprendieron de la ladera hasta llegar a la vía. Con sustento en lo anterior, solicita el reconocimiento y pago de perjuicios morales.

El problema jurídico

El problema jurídico que se debe resolver en el sub examine se contrae a resolver los siguientes interrogantes:

- *¿Se encuentra probado que la parte demandada incumplió con la carga obligacional que tenía en punto a la debida administración, mantenimiento y sostenimiento de la vía a su cargo?*
- *En caso afirmativo, ¿se configura en este caso la causal exonerativa de responsabilidad por caso fortuito o fuerza mayor?*
- *¿Las entidades demandadas son responsables del accidente sufrido por la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez, ocurrido en la vía Chinchiná – La Manuela Km 8+200?*

Para despejar los interrogantes que se plantean, la Sala abordará los siguientes ítems: i) Elementos Generales de la Responsabilidad; ii) Régimen de responsabilidad aplicable al caso; iii) Análisis del caso concreto.

i) Elementos generales de la responsabilidad.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 90 de la Constitución Política, 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, norma que le

sirve de fundamento al artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo que consagra la acción de reparación directa, cuyo ejercicio dio origen al presente proceso y que establece la posibilidad que tiene el interesado de demandar la reparación del daño cuando su causa sea un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de un inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquier otra causa.

La responsabilidad del Estado puede surgir en virtud de diversos títulos de imputación tales como la falla del servicio, el daño especial, o la denominada teoría del riesgo, los cuales obedecen a diversas situaciones en las que el Estado, a través de sus autoridades, está llamado a responder por la producción de un daño antijurídico.

Atendiendo el título de imputación aplicable en cada caso, se constatará la existencia de los elementos que estructuran la responsabilidad de la administración pública por sus hechos u omisiones; aspectos éstos que conviene dilucidar a manera de exordio.

La jurisprudencia y la doctrina, a partir de las sucesivas reformas constitucionales y legales que se han dado en Colombia, han señalado que para deducir la responsabilidad de la administración pública por sus hechos u omisiones, deben reunirse tres condiciones:

Como primer elemento de la responsabilidad pública, el *daño o perjuicio* por el cual se reclama la indemnización debe tener la característica de ser resarcible, indemnizable, teniendo en cuenta que no todos lo son; algunos perjuicios no son resarcibles por parte de quien los ocasiona, como sucede cuando la persona que los padece está obligada a asumir las consecuencias en virtud del mandato legal o constitucional, impuesto en función del interés general, cuando éste prima sobre el interés individual.

El *hecho de la administración* se concreta en una actuación u omisión de los agentes del Estado, cuando obran u omiten obrar en ejercicio de sus funciones públicas, es decir, en representación de la administración, salvo cuando se configura lo que en la doctrina y jurisprudencia se conoce como la *falta personal del agente*, caso en el cual, responde el empleado total o parcialmente por los perjuicios derivados del hecho.

Finalmente entre la acción u omisión y el perjuicio debe mediar una *relación de causalidad*, lo cual impone al actor el deber de demostrar que el perjuicio provino exactamente de las actuaciones u omisiones de la administración, con un nexo de causa a efecto, el que se rompe, como también lo ha dicho la jurisprudencia, cuando se prueba una causa extraña a la administración en la producción del daño, como la culpa de la propia víctima, el hecho de un tercero o una circunstancia de fuerza mayor o caso fortuito.

ii) Régimen de responsabilidad aplicable.

Para definir el régimen de responsabilidad aplicable al caso concreto es necesario remitirse al texto mismo de la demanda y a la manera en la cual se estructuraron las imputaciones relacionadas con la responsabilidad extracontractual de la administración; ello no obstante la aplicación del aforismo jurídico “*venite ad factum, iura novit curia*” (dame los hechos, el Juez dará el Derecho), que significa que en materia de acciones de reparación directa se permite al Juez de la causa acudir al régimen de responsabilidad que más se ajuste a los hechos que dan origen al proceso, sin que se esté limitado a lo expuesto por el actor o los sujetos procesales¹.

Conforme a las condiciones descritas en la *causa petendi*, considera este Tribunal que el asunto debe definirse con fundamento en el régimen de responsabilidad por falla probada del servicio, criterio de imputación que procede frente a supuestos en los cuales se analiza la responsabilidad del Estado como consecuencia de la producción de daños en cuya ocurrencia ha sido determinante el deficiente funcionamiento del servicio, porque no funcionó cuando ha debido hacerlo, o lo hizo de manera tardía o equivocada.

Tal y como lo señaló el A quo, el analizar el presente asunto a la luz del régimen de responsabilidad de “falla probada del servicio”, impone, ciertamente, la demostración de los elementos o presupuestos que estructuran la misma.

Acerca de este título de imputación, el H. Consejo de Estado ha hecho las siguientes precisiones²:

(...)

En reiteradas sentencias, esta Corporación ha dicho que al consagrar la Carta de manera expresa la responsabilidad del Estado se hizo un importante avance en el derecho colombiano. El artículo 90 de la Constitución contiene el fundamento de la responsabilidad Estatal (...); establece en su primer inciso que: “El estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas”. Significa lo anterior que el Estado debe reparar los daños y perjuicios que le irroque a los particulares siempre y cuando aquellos no estén obligados a soportarlos por imperativo explícito u otro vínculo jurídico, como consecuencia de una acción u omisión de una autoridad pública.

Al respecto la Sala ha dicho “La nueva norma constitucional basa la responsabilidad Estatal en el daño antijurídico, siendo éste el pilar de la estructura del nuevo régimen, sin que por ello, pueda entenderse que desaparece la responsabilidad por falla del servicio. En esta disposición se consagró la responsabilidad patrimonial del estado por el daño antijurídico que le sea imputable, causado por las autoridades, ya con una

¹ H. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Consejero Ponente: Dr. Mauricio Fajardo Gómez. Sentencia del 14 de agosto de 2008. Radicación número: 47001-23-31-000-1995-03986-01(16413). Actor: Judith Monterrosa y Otros. Demandado: Nación – Ministerio de Defensa – Ejército Nacional.

² H. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Consejero Ponente: Dr. Ramiro Saavedra Becerra. Radicado número: 41001-23-31-000-1993-07585-01(30114). Sentencia del 16 de agosto de 2007. Actor: José Ámbito Alarcón y Otros. Demandado: La Nación – Ministerio de Defensa – Ejército Nacional.

acción u omisión irregular o con el ejercicio legítimo de sus funciones. En principio, no juega el problema de la culpa, ya que la norma constitucional desplaza el problema de la antijuridicidad de la conducta de la persona administrativa (funcionamiento irregular del servicio público) y lo radica en la antijuridicidad del daño”. (...)

En este caso, en el cual la imputación jurídica es la de falta o falla del servicio se requiere la demostración de los siguientes elementos: de la falencia de la Administración por: omisión, retardo, irregularidad, ineficiencia o ausencia del servicio; del daño o lesión a un bien jurídicamente tutelado por el derecho y del nexo de causalidad entre la anomalía administrativa y el daño. En el régimen de falla probada el Estado se exonerará de la imputación de responsabilidad cuando demuestre o la inexistencia de la falla alegada o la ausencia del nexo de causalidad (causa extraña: hecho exclusivo de la víctima o del hecho y fuerza mayor).

Resulta acertado entonces considerar que *“la falla probada en el servicio surge a partir de la comprobación de que el daño se ha producido como consecuencia de una violación – conducta activa u omisiva – del contenido obligacional, determinado en la Constitución Política y en la Ley, a cargo del Estado³”* y que la entidad pública puede exonerarse de responsabilidad si demuestra que su actuación no constituyó una vulneración a ese contenido obligacional, bien porque cumplió con las cargas a las cuales estaba obligada o porque se está en presencia de una causal de exoneración como puede ser el hecho exclusivo y determinante de la víctima, el hecho exclusivo y determinante de un tercero, la fuerza mayor o el caso fortuito.

✓ **Responsabilidad del Estado en los eventos de daños derivados del deslizamiento de tierra o desprendimiento de rocas o escombros en taludes adyacentes a vías públicas.**

La responsabilidad del Estado por omisiones en el deber de mantenimiento de las vías, resulta comprometida cuando se demuestra que la autoridad competente conocía de antemano las condiciones naturales del terreno, que le permitían precaver un riesgo de movimiento en masa o desprendimiento de material de la ladera adyacente a la carretera, no obstante lo cual, dejó de implementar las medidas necesarias para evitar una situación de peligro.

Reciente jurisprudencia emanada del Consejo de Estado⁴, condensa las citas jurisprudenciales que de manera pertinente se hicieron en el fallo de primera instancia y que ahora se retoman para el análisis que ha de hacerse por parte de esta Sala de Decisión, a fin de desatar los recursos de apelación interpuestos en el proceso de la referencia. Veamos:

“La Sección Tercera ha considerado que el Estado debe responder por los daños que se causen por el mal cuidado y mantenimiento de las vías públicas, así como también por su falta de señalización⁵, precisando que dicha responsabilidad no es de carácter absoluto en tanto debe demostrarse la existencia de un nexo de

³ Página 406, C. 1 A. Extraído de la sentencia de primera instancia.

⁴ H. Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección A. Consejero Ponente: Dr. Hernán Andrade Rincón (E). Sentencia del 28 de enero de 2015. Radicación: 52001-23-31-000-2002-00431-01 (31007)

⁵ Consejo de Estado. Sección Tercera. Cons Ponente. Dra Ruth Stella Correa Palacio. Exp 18108

causalidad entre el daño sufrido y las acciones u omisiones de las entidades encargadas de la vía pública. Por lo anterior, en cuanto a daños causados por deslizamientos de tierra o desprendimientos de piedra, la Corporación ha considerado que el Estado únicamente se encuentra llamado a responder en aquellos casos en los cuales, conociendo de la situación de peligro, no toma la administración las medidas adecuadas para evitarlo.

Así lo explicó la Sala en sentencia del 9 de noviembre de 1995:

“...resulta procedente deducirle responsabilidad a la administración por los hechos que se le imputan, pues obró con negligencia al no instalar las señales que advirtieran sobre el riesgo y al permitir que particulares y vehículos transitaran por el área de la tragedia, sobre todo, cuando las condiciones geológicas, el mal tiempo reinante y los peligros del trabajo que adelantaban para despejar la vía, hacía aconsejable la aplicación de medidas orientadas a impedir su desplazamiento, hasta que mejoraran sustancialmente las condiciones que entonces afectaban la utilización del referido tramo. Viene a constituir otro ingrediente de culpa de la administración, la falta de atención de estudios técnicos que recomendaban la construcción de una variante, para evitar el paso por el lugar donde sucedieron los hechos, lo mismo que la falta de construcción de obras para el mantenimiento como alcantarillas, muros de contención y drenaje que hubiese facilitado la conducción del agua y de los materiales que arrastraba, para arrojarlos a lugares seguros y así evitar la erosión del suelo y facilitar el buen manejo de los desechos que caían a la banca carretable”⁶.

Una década más tarde, en pronunciamiento del 24 de febrero de 2005⁷, la Sección Tercera, reiteró la anterior postura al advertir que:

*“La responsabilidad del Estado por omisiones en el deber de mantenimiento de las carreteras ha sido deducida por la Sala, para cuando se demuestra, por ejemplo, que las condiciones naturales del terreno, conocidas con anterioridad por las entidades demandadas, hacían previsible el desprendimiento de materiales de la montañas aledañas a las carreteras y éstas no tomaron las medidas necesarias para evitar una tragedia⁸, o se demuestra que habiéndose dado aviso a la entidad sobre un daño en la vía, que impide su uso normal, y no es atendida la solicitud de arreglarlo, ni se ha encargado de instalar las correspondientes señales preventivas⁹, o cuando se demuestra que unos escombros permanecieron abandonados en una carretera durante varios meses, sin que fueran objeto de demolición por INVIAS para el restablecimiento de la circulación normal de la vía¹⁰. **En síntesis, la sola demostración de la ocurrencia de un derrumbe o caída de piedras en una vía, por sí sola no es suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado, por los daños que con tal situación se causan, a esa prueba debe unirse la de la imputabilidad del daño al Estado, que no es otra que la demostración de que el hecho que causó el daño se produjo como consecuencia de la omisión en que incurrió la entidad, en su deber de mantenimiento de las vías, o de alguna actuación con la cual se haya causado el daño”.***

Siguiendo ese mismo lineamiento, esta Subsección, en pronunciamiento del año 2012, reiteró su postura en el sentido de advertir la necesidad de acreditar la falla del servicio que se imputara a la demandada en punto a la falta de señalización del lugar que amenazara riesgo de deslizamiento de tierra en inmediaciones a vías

⁶ Sección Tercera del Consejo de Estado, 9 de noviembre de 1995, expediente: 10.823, C.P. Jesús María Carrillo Ballesteros.

⁷ Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia de 24 de febrero de 2005. Consejera Ponente. Dra Ruth Stella Correa Palacio. Exp 14335.

⁹ Sentencia de 6 de septiembre de 2001, expediente 13.232-15.646.

¹⁰ Sentencia de 30 de marzo de 2000, expediente 11877.

públicas y a la falta de mantenimiento y adopción de medidas dirigidas a mitigar el peligro de la zona, así como el nexo de causalidad entre el incumplimiento de dichas cargas obligacionales y la producción efectiva del daño. Se dijo entonces:

“Ahora bien, en cuanto a la anotación del informe de accidente que señala que la carretera en el lugar del accidente no tenía señales de peligro, esa circunstancia no resulta suficiente para encontrar probada la falla en el servicio que se pretende en la demanda, toda vez que esa falta de avisos también puede ser interpretada en el sentido opuesto, es decir, que la vía en mención no presentaba situaciones de riesgo que ameritasen la puesta de advertencias o medidas preventivas y que la caída de la piedra correspondió a un hecho totalmente inesperado. (Líneas de la Sala)

Por tanto, para poder acceder a lo pretendido por el actor, se hacía necesario que éste demostrase además de la no señalización, la situación de riesgo o peligro que ameritase la actuación de la entidad, tomando medidas preventivas, entre ellas precisamente señalar, por parte de la demandada, aspecto sobre el cual no aparece prueba alguna que lo señale.

En cuanto al contrato de rehabilitación y mantenimiento de la vía en mención, la Sala considera que su sola existencia no puede ser entendida -como pretende la parte actora- en el sentido que todo el carretable estuviera en condiciones precarias y riesgo inminente de accidentes, sino que, por el contrario, indica al menos, el cumplimiento de las funciones a que está obligada la entidad en lo que refiere a velar por el cuidado de la red vial que le ha sido encomendada.

(...).

En otros términos, no hay lugar a afirmar que el desprendimiento de la roca que causó el daño tuviera como causa la falla del servicio por omisión de la entidad demandada, al no tomar medidas preventivas como es la construcción de un muro de contención -tal y como lo exige la demanda- o la señalización del sitio, ni es posible inferir esa conclusión de la simple existencia de la obligación a cargo del INVIAS de conservar la vía, ya que se desconocen por completo las causas que pudieron causar el deslizamiento de piedras que causó el accidente. Por todo lo anterior, se impone forzosamente la revocatoria de la sentencia de instancia para, en su lugar, negar las pretensiones de la demanda.”¹¹

Tal como se ha planteado la controversia por la parte demandante, con la precisión de que el asunto *sub júdice* debe estudiarse bajo el régimen de responsabilidad por falla del servicio, procederá entonces esta Corporación a verificar al respecto, si en este caso se encuentran acreditados los elementos que configuran la responsabilidad de las entidades demandadas, esto es, el daño antijurídico sufrido por el interesado, la conducta anormal de la administración, y finalmente, una relación de causalidad entre esta última y aquél, es decir, la comprobación de que el daño se produjo como consecuencia de la falla del servicio; aspectos éstos que fueron ya dilucidados anteriormente a manera de exordio.

iii) Caso concreto.

En el presente asunto, no hay duda de la existencia de un daño consistente en las lesiones sufridas en un accidente automovilístico por la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez, a quien la Junta de Calificación de Invalidez de Risaralda le determinó una

¹¹ Subsección A, Sección Tercera del Consejo de Estado, 11 de abril de 2012, expediente 24.506, Actor: Miguel Antonio Rodríguez.

pérdida de capacidad laboral equivalente al 68.75%, que se traduce en un estado de invalidez. (fls. 15-16, C. 1)

En la ponencia para la calificación, estructuración y definición de contingencia – documento soporte para la calificación de la pérdida de capacidad laboral -, se lee: *“Mujer de 34 años que sufrió accidente por caída en motocicleta presentando trauma severo en la cabeza que fue necesario manejar quirúrgicamente, secuelas graves con alteración en funciones mentales superiores, lenguaje y hemiparesia de lado derecho del cuerpo. ...”* (f. 17, C.1)

Acreditado como está la existencia del daño antijurídico invocado, pasa la Sala a abordar el análisis de la imputación a las entidades demandadas, en aras de establecer si aquél es atribuible o no a aquéllas.

De las condiciones del accidente.

De lo probado dentro del proceso, no hay duda que la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez sufrió un accidente cuando transitaba como parrillera de una motocicleta en la vía Chinchiná – La Melisa Kilómetro 8+200, el día 7 de abril de 2011, siendo las 7:40 de la mañana aproximadamente.

En relación con las características de la vía donde ocurrieron los hechos, el Informe Policial de Accidentes de Tránsito señala sin ambages que se trata de una carretera plana, recta, con bermas, de doble carril, construida en asfalto, en buen estado, con demarcación horizontal y se hallaba húmeda en el momento del accidente. (f.23, C. 1)

Sobre la causa del accidente, el Informe Policial indica que, la motocicleta colisionó con una piedra que estaba en la vía, *“según información dada por el conductor”*. (f. 24, C.1)

Según el reporte del Grupo ODINSA S.A., todo se debió a que cayeron piedras sobre la vía desde la ladera derecha, golpeando la motocicleta y haciendo caer a sus ocupantes. (f. 349, C. 2.1)

Como puede verse, existen versiones encontradas sobre el modo en que ocurrieron los hechos, pues de una parte se señala que las piedras cayeron antes de que la motocicleta pasara por el sector y de otra, que las mismas lo hicieron de manera concomitante al paso de aquella.

No obstante lo anterior, se observa que dichos reportes fueron elaborados poco tiempo después de ocurrido el hecho en cuestión, uno de los cuales, incluso, se apoya en la versión dada por el conductor de la moto - demandante en este proceso -. Aparte de ello, no se encuentra la versión de algún testigo directo que pudiera dar cuenta del modo exacto en que ocurrió el accidente.

Ahora bien, más allá de que las piedras hayan caído de manera previa o concomitante al paso del automotor, lo que resulta trascendental en este caso es establecer si en la producción del hecho dañoso, fue determinante la acción u omisión de las entidades demandadas.

Carga Obligatoria de la parte demandada.

Sea lo primero indicar que, de conformidad con el Oficio DT-CAL46865 del 14 de octubre de 2011, suscrito por el Director Territorial Caldas del Instituto Nacional de Vías -INVÍAS, *“la vía Chinchiná – La Manuela, código 29CL03, hace parte del Contrato de Concesión No. 0113 de 1997, proyecto vial Autopistas del Café S.A., el cual actualmente se encuentra en ejecución...”* (f. 2, C.1)

Ahora bien, el Contrato No. 0113 del 21 de abril de 1997, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías y Autopistas del Café S.A. (Concesionario), estableció como objeto *“La realización por el sistema de concesión, los estudios y diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación y mantenimiento y la prestación de los servicios del proyecto vial Armenia –Pereira-Manizales”*

En la cláusula vigésima quinta del contrato, el concesionario asumió por su cuenta y riesgo la responsabilidad en cuanto al mantenimiento, construcción, conservación, reparación, rehabilitación y reconstrucción de los tramos de carretera incluidos en la Concesión, la reparación y el cuidado de todas las obras incluidas en la misma; así como de los puentes, pontones y estructuras. Aunado a lo anterior, en caso de que se produjese el daño, la pérdida o desperfecto de algún elemento constitutivo del proyecto vial, el Concesionario sería el responsable de repararlo y reponerlo a su propia costa, en especial deslizamientos y derrumbes, tanto su remoción como su reparación. Así mismo, se encargó al concesionario de la señalización y el mantenimiento del tránsito por tramos a todo lo largo del proyecto vial. (fls. 56-59; 72-113 C.1)

En el recurso de apelación se insiste por parte de Autopistas del Café, que su obligación en punto a la conservación y mantenimiento de la vía objeto del contrato, no implica la ejecución de actividades relacionadas con el diseño, construcción o estabilización de los taludes de la Vía La Y – la Manuela y mucho menos la realización de obra alguna tendiente a contener la caída de elementos desde los taludes en la vía antes mencionada.

Lo que sí resulta claro para la Sala, es que el Concesionario de la vía, una vez advierte una situación de amenaza por deslizamiento o caída de material de la montaña, debe tomar las medidas necesarias para evitar una tragedia, de manera que si las obras de ingeniería para contener los desprendimientos no son de su competencia, ha de poner en conocimiento de la autoridad correspondiente la situación para que adelante las intervenciones que sean de rigor; entre tanto, el administrador de la vía hará las advertencias, restricciones o aislamientos en la carretera, para salvaguardar la vida y bienes de los usuarios de la misma.

Verificación en punto al cumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario Autopistas del Café S.A.

Teniendo claro lo anterior y luego de revisar el acervo probatorio allegado a la actuación, se puede establecer que entre el 4 y 8 de abril de 2011, en el sector Chinchiná – la Y – La Manuela – La Uribe, fue realizado un mantenimiento de la vía con las siguientes actividades u obras: (fls. 308 – 309, C. 1 A)

- Rocería y limpieza de márgenes, taludes, retornos e intersecciones y separador de la vía. (Incluida la recolección de sobrantes)
- Fumigación de zonas verdes y control de maleza.
- Barrido y limpieza de bermas y cunetas.
- Poda manual de taludes y muros en tierra armada.
- Revegetalización de taludes.
- Limpieza general de la vía incluida la recolección de basuras y sobrantes.
- Limpieza de obras de drenaje; incluido el incole, descole, cuerpo de obra, cajas y sumideros.
- Conservación de señales verticales y defensas metálicas; incluida la reparación, retiro y reubicación.
- Reparación de obras en concreto y/o construcción de obras de protección o estabilización. (Trinchos, sacos de tierra)
- Despeje y retiro de derrumbes.

En punto a la señalización, obra en el plenario un inventario de la señalización existente en la abscisa K3 +100 al K8+600 (f. 293, C. 1 A)

Del mismo modo, se recibió en audiencia el testimonio del Ingeniero Fabio Ernesto Pérez Chaparro, Interventor de Autopistas del Café S.A. en la época de los hechos, quien manifiesta lo siguiente:

“PREGUNTADO: Recuerda usted si en función de la Interventoría a su cargo se presentaron informes a la Agencia Nacional de Infraestructura por parte suya sobre el acaecimiento de hechos similares, horas o días antes de la fecha del accidente del que hemos estado hablando. CONTESTÓ: No hubo ningún reporte antes de este incidente. PREGUNTADO: Díganos, dentro del ejercicio de la interventoría cómo se verifica el cumplimiento de estas obligaciones que usted me mencionó sobre que se atienda oportunamente a personas o automóviles que la vía no tenga contratiempos. CONTESTÓ: Primero, todas las quejas de la comunidad o de los usuarios llegan a la interventoría; ese un medio por el cual se puede hacer seguimiento. De igual forma, se están haciendo recorridos constantes semanales durante toda la vía concesionada para verificar el estado de la vía en cuanto a su señalización, a su limpieza, que estén disponibles los equipos de ambulancias, de grúas, de Policía de Carreteras; que estén funcionando adecuadamente los peajes; pero en sí, en relación a estos casos se tiene muy en cuenta las quejas de la comunidad. PREGUNTADO: Díganos si con motivo de la causa probable que originó este accidente, la Interventoría o Autopistas del Café o cualquier otra autoridad se enteró de la presencia de obstáculos sobre la vía en este sector en ese día. Me refiero por otra vía de la del propio accidente, que la ciudadanía hubiera informado de algún obstáculo en la vía. CONTESTÓ: Normalmente los Inspectores de Tráfico hacen recorridos las 24 horas, ellos son de primera mano quienes si evidencian una anomalía en el trayecto, lo reportan al Centro de Control para tomar las medidas pertinentes. De igual forma, hemos tenido casos en los que los usuarios, cuando encuentran alguna novedad, lo reportan inmediatamente por los sistemas que presta la Concesión...PREGUNTADO: Díganos si la Interventoría o la Agencia Nacional de Infraestructura o Autopistas del Café realizaron alguna investigación en concreto por los hechos que dieron lugar al accidente del que estamos hablando en esta audiencia. CONTESTÓ: ...estábamos en una temporada invernal muy fuerte en el sector... es un caso que no se puede prever, un caso fortuito, porque los taludes estaban estables, tienen buena cobertura vegetal, pero puede ser que con toda esta lluvia que cayó por esa época, cayó de pronto alguna piedra que estaba expuesta o se ablandó un poco el material por exceso de humedad... PREGUNTADO: Díganos con qué frecuencia se hace el recorrido de la vía por parte del personal de Autopistas del Café para controlar su estado. CONTESTÓ: Por un mismo sitio se pasa alrededor de cuatro veces al día...PREGUNTADO: ... En qué consiste la obligación de mantenimiento y operación que según su respuesta anterior fue la que le fue (sic) contratada a Autopistas del Café S.A. CONTESTÓ: Las actividades de mantenimiento son las indicadas en el manual de mantenimiento de carreteras concesionadas que es un documento anexo al contrato de concesión, en el cual especifica cada una de las actividades que se deben ejecutar por mantenimiento, como son limpieza de cunetas, señalización horizontal y vertical, reparación del pavimento, retiro de derrumbes, limpieza y reparación de alcantarillas, rocería también; estas son como las actividades que están como específicas en el documento. PREGUNTADO: ...Indíqueme al Despacho si a Autopistas del Café le fue contratado el diseño o construcción de alguna obra de infraestructura tendiente a contener la caída de elementos desde los taludes hacia la vía. CONTESTÓ: No fue contratado este tipo de obras en la vía concesionada. PREGUNTADO: ...Dentro de las actividades de registro que hace Autopistas del Café por los taludes, catalogó el talud ubicado en el kilómetro 8+200 de la vía que de Chinchiná conduce a la Manuela, como un talud inestable. CONTESTÓ: No, este talud no había sido catalogado como inestable; de igual forma, los recorridos que se hicieron, no se evidenció alguna inestabilidad en este talud. PREGUNTADO: Ingeniero Pérez, indíqueme al Despacho si en la fotografía que se la ha puesto de presente¹², se observa un derrumbe. CONTESTÓ: No... Lo que evidencio es un desprendimiento de rocas. PREGUNTADO: Volviendo a la fotografía que le he puesto de presente, le ruego que le indique al Despacho qué significado tiene que sobre el talud se observe la vegetación que se observa en la fotografía. CONTESTÓ: El talud está cubierto totalmente por vegetación, lo que indica que es un talud estable; no se evidencian

¹² Folio 256, C. 1.

escarpes que puedan generar algún deslizamiento ni derrumbe; lo que se presentó fue un caso aislado por el incremento de las lluvias...se ablandó el material en el cual estaban apoyadas algunas piedras... PREGUNTADO: En la fotografía que le puse de presente¹³ se observa algún tipo de señalización y en caso afirmativo, qué señalización observa. CONTESTÓ: De acuerdo a esta fotografía evidencia que existe señalización horizontal en perfectas condiciones de reflectividad, tachas reflectivas; de igual forma, señalización vertical como son los delineadores de curva, en los cuales están indicando al usuario que se va a encontrar con una curva en ese sector. PREGUNTADO: Autopistas del Café ha sido sancionada por la Agencia Nacional de Infraestructura en relación con la obligación que tiene de señalar la vía y en específico, en relación con la obligación de señalar la vía en el tramo que de Chinchiná condice a la Manuela. CONTESTÓ: No. No se ha hecho ningún requerimiento a Autopistas del Café por señalización. ... el índice de estado en la etapa de operación, siempre ha superado el mínimo requerido en el contrato de concesión. PREGUNTADO: Dice usted que el sector donde ocurrió el accidente, esto es, el kilómetro 8+200 no fue catalogado como una zona inestable. Partiendo de dicha premisa, puede usted indicarle al Despacho qué características se tienen en cuenta para determinar qué talud o qué montículos que se encuentran cerca de la vía, se encuentran estables o no. CONTESTÓ: Lo que nos puede mostrar que un talud es estable, es que no se presenten escarpes; se pueden evidenciar diferencias donde se ha desprendido totalmente la capa vegetal... cuando un árbol se nota que está ladeado, quiere decir que ahí hay una falla geotécnica. De igual forma, en el Acta de Recibo de la vía, no se consignó en el acta que en este tramo se presentaran algunas inestabilidades de taludes... PREGUNTADO: Puede usted indicarle al Despacho si en lo que lleva usted vinculado al proyecto vial ha tenido conocimiento de un accidente que haya tenido como causa aparente, el desprendimiento de una piedra. CONTESTÓ. No. No tengo conocimiento aparte de este caso. (fl. 291, C. 1 A)

Las pruebas adosadas al expediente, válidamente practicadas e incorporadas al mismo en la oportunidad procesal correspondiente, permiten establecer las actividades de mantenimiento que la entidad encargada de la administración de la vía, realizó para la época de los hechos.

De igual forma, están determinadas las señales de tránsito –horizontales y verticales- que existían en el tramo donde ocurrió el accidente, en la fecha en que éste tuvo lugar. Aunado a ello y de conformidad con el inventario de señalización antes referido, se tiene que, en el kilómetro 7 + 391, la velocidad máxima permitida era de 26 k/h (SR-26), señal que se mantiene hasta el kilómetro 8 + 241, en donde la velocidad máxima permitida es de 30 k/h (SR-30) (f. 293, C. 1 A). Significa lo anterior, que en el Kilómetro 8+200 –justo donde ocurrió el accidente – la velocidad no podía exceder de 30 k/h.

De la imputación de responsabilidad a las entidades demandadas.

De la jurisprudencia del Consejo de Estado, antes reseñada, ciertamente se deduce que la simple demostración de la ocurrencia de un desprendimiento de piedras de la ladera o talud adyacente a la vía, no es suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado, por los daños que ese suceso cause. Significa lo anterior, que la parte demandante debe acreditar que el daño que alega se produjo como consecuencia de la

¹³ Folio 254, C.1

omisión en que incurrió la entidad, en su deber de mantenimiento de la vía, o de alguna actuación que haya sido determinante en la causación del daño.

Ahora bien, el acervo probatorio recaudado permite establecer las actividades de mantenimiento de la vía, que se llevaron a cabo en la época en que ocurrió el hecho que nos ocupa, las cuales incluyeron la rocería y poda de taludes.

Aunado a lo anterior, se tiene la declaración del Ingeniero Fabio Ernesto Pérez Chaparro, otrora interventor del Contrato de Concesión de Autopistas del Café S.A., quien señaló que el talud en referencia era estable, tenía buena cobertura vegetal y pese al crudo invierno, no había dado señales o indicios de inestabilidad antes del desprendimiento de roca acaecido el día 7 de abril de 2011.

Se agrega a lo anterior, la ausencia de prueba alguna que apunte a que la entidad conocía del riesgo de desprendimiento, derrumbe o deslizamiento en ese sector específico de la vía; o que de haberlo conocido, omitiera su obligación de tomar las medidas de precaución necesarias para evitar daños en la vida y bienes de los usuarios del carretable; ninguna noticia se tiene sobre antecedentes de sucesos de tal naturaleza en ese punto de la vía; ni de requerimientos, peticiones o quejas de la comunidad ante el Concesionario; tampoco de registros por parte del personal a cargo del mantenimiento, que alertaran sobre filtraciones de agua, grietas, piedras frágilmente arraigadas al talud, o cualquier otra variación en el estado del mismo.

Esta circunstancia permite arribar, a su vez, a otra conclusión en relación con la ausencia de señal de peligro en la carretera, que alertara sobre la posibilidad de derrumbe o caída de piedra sobre la misma. En efecto, lo que indica la ausencia de una señal de tránsito de ese tipo, en este caso específico, es precisamente que la vía en mención no había mostrado hasta ese momento alguna señal de peligro por movimientos de masa o desprendimientos de elementos de la ladera o talud, lo cual hacía innecesaria la instalación allí de ese clase de señal vertical.

Y es que resulta poco razonable exigirle al Concesionario la instalación de señales de peligro o advertencia sobre el acontecimiento de fenómenos naturales de ese talante, en una zona donde históricamente y según lo discurrido en el proceso, era poco probable que ocurrieran.

Tampoco resulta razonable esperar del Concesionario la instalación de mallas de protección en ese talud: primero, porque el mismo no era inestable; y segundo, porque en aplicación de criterios de razonabilidad y proporcionalidad en la administración de recursos, no le era dado a dicha entidad, adelantar obras de infraestructura en todos y cada uno de los taludes adyacentes a la vía, aún en aquellos que no presentaban inestabilidad, suponiendo infundadamente que serían afectados por la ola invernal de esa época.

Así las cosas, la Sala de Decisión no encuentra prueba alguna que indique, sin lugar a hesitación, que Autopistas del Café S.A., incumplió con su obligación de mantenimiento y señalización de la vía a su cargo, justo en el punto donde ocurrió el accidente con consecuencias ciertamente lamentables para la señora Sandra Patricia Castro Rodríguez.

Caso Fortuito: eximente de responsabilidad del Estado

Sea lo primero indicar que, en la sentencia de primera instancia se declaró una concurrencia de culpas entre Autopistas del Café S.A. y el conductor de la motocicleta involucrada en el accidente materia de este proceso. Frente a la primera, por omisión en el cumplimiento de su obligación de señalización preventiva en ese sector de la vía; frente al segundo, por imprudencia al transitar por la vía, teniendo en cuenta que la vía estaba húmeda pero había buena visibilidad, según se desprende del informe policial y de las fotografías aportadas al expediente; igualmente la vía era recta y pese a existir obstáculos (rocas) en ella, estos pudieron ser visualizados con anticipación, lo que se traduce en una imprudencia por parte del conductor, pues según estima, para él tampoco era imprevisible la posibilidad o probabilidad de la presencia u ocurrencia de derrumbes en la vía, pues también era de su conocimiento el acontecimiento climático denominado “la Niña”.

Ahora bien, el Consejo de Estado¹⁴ ha analizado el hecho de la víctima en la producción del daño y su incidencia en la determinación de responsabilidad estatal. Al respecto ha dicho que:

“(…) Con respecto a la culpa exclusiva y determinante de la víctima como eximente de responsabilidad, argumento en el que se basó el A quo para decidir el caso sub lite y razón central de la defensa de la parte demandada, esta Sección ha reiterado que “para que el hecho de la víctima tenga plenos efectos liberadores de la responsabilidad estatal, es necesario que la conducta desplegada por la víctima sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo, es decir, que se trate de la causa adecuada, pues en el evento de resultar catalogable como una concausa en la producción del daño no eximirá al demandado de su responsabilidad y, por ende, del deber de indemnizar, aunque, eso sí, habrá lugar a rebajar su reparación en proporción a la participación de la víctima”¹⁵.

*En efecto, dado que la participación de la víctima en la realización del hecho dañoso puede ser inexistente, **parcial** o total, se impone al juez analizar, en cada caso, dicho nivel de participación con el objetivo de imputar el daño atendiendo la existencia de una causa única, o de concurrencia de causas en la materialización del daño. (...)”* (Subraya la Sala).

La teoría que sustentó el a quo, toma como premisa la preexistencia de las rocas en la carretera, lo que, aunado a la falta de señalización preventiva y a la imprudencia del

¹⁴ Consejo de Estado. Sección Tercera. Subsección C. Sentencia de 28 de mayo de 2015. M.P. Dra. Olga Mérida Valle de la Oz. Rad. 25000-23-26-000-2002-01492-01(29479).

¹⁵ Consejo de Estado; Sección Tercera; Sentencia del 9 de junio de 2010; Exp. 17605; M.P. Mauricio Fajardo Gómez

conductor, ocasionó el accidente. De ahí la concurrencia de culpas que en su criterio se generó en este caso.

A juicio de la Sala de Decisión, dicha hipótesis parte de una premisa que no cuenta con respaldo probatorio diferente a la propia versión del conductor, esto es, que la piedra ya se encontraba en la vía cuando la motocicleta colisionó con las mismas.

Ahora bien, si en gracia de discusión se admitiese la tesis del a quo, tampoco se observa de qué manera estaría comprometida la responsabilidad de la entidad demandada, pues se repite, no existe prueba de que el talud fuera inestable y que por esa razón el Concesionario de la vía tuviese la obligación de instalar allí, una señal que previniese sobre la caída de material. Tampoco está probado que la autoridad haya tenido conocimiento de la caída de esas rocas y pese a ello, no hubiese acudido a tiempo al lugar para removerlas y retirarlas del lugar, a fin de mantener el normal uso de la vía.

En cuanto al conductor, la Sala de Decisión no halla elemento de juicio alguno para concluir a qué velocidad iba éste cuando ocurrió el accidente, de manera que tampoco es factible asegurar que sobrepasaba el límite de velocidad permitido en ese punto de la vía.

Suponiendo que las rocas ya estaban en la vía, ciertamente el conductor de la motocicleta debió darse cuenta de su existencia a tiempo, teniendo en cuenta que la vía era recta y había buena visibilidad; lo contrario conduciría a afirmar que el accidente ocurrió, o bien por impericia del conductor –sobre lo cual no hay certeza – o toda vez que las piedras cayeron instantes antes o de manera concomitante al paso de la motocicleta, evento en el cual también se descarta la responsabilidad de la demandada Autopistas del Café, pues como se expuso anteriormente, ese evento ocurrió de manera repentina.

Ahora bien, es preciso iterar que el fenómeno de la Niña ciertamente exigía tanto de los usuarios de la vía como de las autoridades encargadas de su administración y mantenimiento, una mayor atención para advertir a tiempo cualquier situación de peligro en la misma; pero como se dijo líneas atrás, no se observa que el desprendimiento de las piedras se haya debido al descuido o negligencia de parte del Concesionario; se trató más bien de un evento de la naturaleza, probablemente detonado por la fuerte ola invernal de la época, que ocurrió en un sector que no había dado ninguna señal de inestabilidad.

El Consejo de Estado en torno al tema ha considerado lo siguiente¹⁶:

... la Sala ha determinado la responsabilidad en el deber de mantenimiento de carreteras en dos eventos: i) cuando se ha dado aviso a la entidad sobre un daño en la vía, que impide su uso normal, y no es atendida la solicitud de arreglarlo, ni

¹⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Consejera Ponente (E): Dra. Gladys Agudelo Ordoñez. Sentencia del 9 de junio de 2010. Radicación: 54001-23-31-000-1993-07769-01 (18375).

se ha encargado de instalar las correspondientes señales preventivas¹⁷ y ii) cuando unos escombros u obstáculos permanecen abandonados en una carretera durante varios meses, sin que fueran objeto de remoción o demolición para el restablecimiento de la circulación normal de la vía¹⁸.

De conformidad con estas directrices y en consideración a que en el presente caso no se presentó ninguna de las dos situaciones mencionadas anteriormente, no es posible estructurar la responsabilidad de las entidades demandadas a partir de una supuesta omisión en la prevención del accidente, pues como se indicó, no existió aviso alguno sobre la existencia del obstáculo en la carretera y el peligro que éste representaba, ni transcurrió un tiempo considerable para que las demandadas en el desarrollo de sus actividades rutinarias de mantenimiento, se enteraran de la existencia del obstáculo en la vía y tomaran las medidas necesarias para evitar el accidente.

Así las cosas, es evidente que la caída del árbol sobre la vía pública, fue un hecho de la naturaleza, irresistible e imprevisible para las entidades demandadas. Por consiguiente, al no informárseles de manera oportuna, sobre la situación que se presentaba en la carretera, y teniendo en cuenta el corto tiempo que transcurrió entre la caída del árbol y la colisión – no más de 6 horas-, que tal hecho ocurrió en fin de semana y en horas de la noche, no era posible exigirles una acción eficaz y precisa tendiente a evitar el accidente mencionado.

En consonancia con lo ya dicho y de conformidad con el artículo 167 del Código General del Proceso, según el cual, “*Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen*”, en este caso y con el fin de demostrar la existencia de responsabilidad del Estado, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la parte demandante debió acreditar el nexo entre el daño sufrido y una omisión de la parte demandada. Sin embargo, como se indicó, no obra en el proceso prueba alguna que permita satisfacer tales exigencias.

De acuerdo a lo expuesto, y al quedar desestimada la responsabilidad de las entidades demandadas en este caso, la Sala revocará la sentencia proferida en primera instancia, y en su lugar negará las pretensiones de la demanda, tal como se dirá en la parte resolutive.

Conforme al artículo 188 del C.P.A.C.A., se condenará en costas a la parte demandante, las cuales se liquidarán conforme a los artículos 365 y subsiguientes del Código General del Proceso.

No se fijarán agencias en derecho porque no se observó alguna gestión realizada por el apoderado de la parte demandada en el trámite de segunda instancia (numeral 4 art. 366 CGP).

En mérito de lo expuesto, el **TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CALDAS, SALA DE DECISIÓN**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

¹⁷ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia de seis de septiembre de 2001, expediente 13.232-15.646, actores: Belén González y otros – William Alberto González y otra.

¹⁸ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia de 30 de marzo de 2000, expediente 11877, actores: Socorro Parra de Martínez y otros.

III. FALLA:

PRIMERO: REVOCAR la sentencia proferida por el Juzgado Primero Administrativo Oral del Circuito de Manizales, el día 10 de diciembre de 2015, dentro del proceso promovido en ejercicio del medio de control de reparación directa, por la señora **SANDRA PATRICIA CASTRO RODRÍGUEZ Y OTROS** contra la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI – y AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A.**

En su lugar:

SEGUNDO: NEGAR las pretensiones de la demanda.

TERCERO: SE CONDENA en costas a la parte demandante, las cuales se liquidarán conforme a los artículos 365 y subsiguientes del Código General del Proceso. No se fijan agencias en derecho por lo considerado.

CUARTO: EJECUTORIADA esta providencia, **LIQUÍDENSE** los gastos del proceso, devuélvanse los remanentes si los hubiere, y archívese el proceso, previas las anotaciones del caso en el programa “justicia siglo XXI”.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Proyecto discutido y aprobado en Sala de Decisión Ordinaria realizada en la fecha.

JAIRO ÁNGEL GÓMEZ PEÑA

Magistrado

LUIS EDUARDO COLLAZOS OLAYA

Magistrado

AUGUSTO MORALES VALENCIA

Magistrado