

**ACCION DE REPARACION DIRECTA - Falla del servicio. Accidente de tránsito en el Poblado Medellín por omisión en el deber de señalización de obra pública**

Se encuentra debidamente acreditada la falla del servicio en la que incurrió la demandada, por cuanto la obra de pavimentación que se llevaba a cabo en la calle 10 con carrera 29, entre las transversales superior e inferior, en el barrio el Poblado de Medellín, no contaba con la señalización y medidas de precaución requeridas. Tal y como quedó esbozado anteriormente, esa vía se ubicaba en un sector residencial pero que manejaba mucho tráfico liviano, en curva y pendiente, lo que sumado al hecho de que se efectuaban trabajos con brea o liga asfáltica que presentaba un alto riesgo de deslizamiento, incidió de manera directa en la ocurrencia del accidente en el que resultó averiado el vehículo de placas ZIB 435, es decir, la falla es la causa eficiente del daño alegado en la demanda. (...) Destaca la Sala que aunque las pruebas dan cuenta de que se había restringido parcialmente el ingreso de vehículos para subir por la calle 10, lo cierto es que esa medida no revestía de la eficacia necesaria para advertir a los residentes del sector respecto de la posibilidad de deslizamiento en el asfalto. (...) Finalmente, aunque la demandada alegó que fue la conducta de la señora Nora Beatriz Acosta la que ocasionó el accidente, debido a que se metió de manera imprudente en la zona de las obras, no hay prueba en el expediente que acredite tal afirmación. (...) Por lo anterior, se confirmará la sentencia apelada en cuanto declaró la responsabilidad patrimonial del municipio de Medellín por el daño sufrido por el actor.

**ACCION DE REPARACION DIRECTA - Omisión en el deber de señalización de obras públicas / SEÑALIZACION VIAL - Noción / SEÑALIZACION VIAL - Normatividad vigente. Decreto 532 de 1979 / SEÑALIZACION VIAL - Deber de señalización en cabeza de las secretarías de obras municipales**

En relación con los accidentes de tránsito causados por la falla del servicio de la administración consistente en la omisión del deber legal de señalización de la vía que se encuentra obstruida, obstaculizada o afectada con motivo de la realización de una obra pública, reparación o cambios transitorios, la Sala ha indicado que los daños que se deriven de estos le son imputables al Estado siempre que se verifique que la entidad encargada de dichos deberes no controle o vigile la ejecución de dichas obras, como tampoco el normal y adecuado tránsito de la ruta correspondiente. (...) Igualmente, la Sala ha establecido que para que se presente la aludida falla del servicio, es necesario que la entidad correspondiente haya conocido la existencia de elementos que obstaculizaran o afectaran la vía o que, siendo su obligación, negligentemente no los conoció. (...) Existen distintos tipos de señales, consistentes en dispositivos físicos o marcas especiales que indican la forma correcta en que deben transitar los usuarios de las vías, entre las cuales se encuentran las denominadas señales preventivas, que buscan alertar a los usuarios sobre situaciones o circunstancias riesgosas o de peligro y su naturaleza. La referida señalización en vías municipales es responsabilidad de las secretarías de obras públicas municipales.

**FUENTE FORMAL:** DECRETO LEY 1344 DE 1970 - ARTICULO 112 / DECRETO LEY 1344 DE 1970 - ARTICULO 113 / DECRETO LEY 1344 DE 1970 - ARTICULO 5 / CONSTITUCION POLITICA - ARTICULO 218 / CONSTITUCION POLITICA - ARTICULO 315 NUMERAL 2 / DECRETO 532 DE 1979 - ARTICULO

**NOTA DE RELATORIA:** Respecto al deber de señalización de obra pública ver sentencias: 20 de septiembre de 2007, exp. 21322; 6 de septiembre de 2001, exp.

13232 y 15646; 30 de marzo de 2000, exp. 11877 y 9 de junio de 2010, exp. 18375. Respecto a los requisitos que deben cumplir las señales de tránsito ver los fallos: 20 de septiembre de 2007, exp. 15740; 13 de febrero de 2003, exp. 12509; 4 de septiembre de 2003, exp. 11615; 5 de diciembre de 2005, exp. 14536 y 8 de noviembre de 2001, exp. 12820

**PRUEBAS - Valor probatorio. Fotografías carecen de valor probatorio / DOCUMENTOS - Valor probatorio. Fotografías / FOTOGRAFIAS - Valor probatorio. No es posible determinar origen, lugar y fecha**

Se reitera lo dicho en anteriores oportunidades en el sentido de que éstas carecen de valor probatorio ya que no es posible determinar su origen ni el lugar o fecha en la que fueron tomadas.

**NOTA DE RELATORIA:** Sobre el tema tratado ver las decisiones: 5 de diciembre de 2006, exp. 28459; 28 de julio de 2005, exp. 14998 y 3 de febrero de 2010, exp. 18034

**PRUEBAS - Valor probatorio. Declaración de parte / DELARACION DE PARTE - Valor probatorio. Declaraciones rendidas ante autoridad administrativa sin la solemnidad del juramento**

Tampoco serán valoradas las declaraciones rendidas (...) ante la Secretaría de Transporte y Tránsito de Medellín, inspección primera municipal, dentro del proceso contravencional que se adelantó con ocasión del accidente (...) en tanto no se surtieron bajo la gravedad de juramento.

**NOTA DE RELATORIA:** En relación con lo anteriormente expuesto ver las sentencias: 17 de marzo de 2010, exp. 17925; 22 de junio de 2011, exp. 20907; 14 de septiembre de 2011, exp. 21481 y 14 de mayo de 2012, exp. 22164

**PRUEBAS - Valor probatorio. Testimonios / TESTIMONIOS - Valor probatorio. Recepcionadas ante entidad administrativa con audiencia de entidad demandada**

Por otro lado, el testimonio (...) recepcionado por esa misma secretaría, sí podrá valorarse por cuanto la Sala entiende que éste se surtió con audiencia de la entidad demandada (municipio de Medellín) debido a que ella misma intervino en su práctica, de manera que en ningún caso podrá alegar su desconocimiento.

**NOTA DE RELATORIA:** Sobre el particular ver sentencia de 9 de febrero de 2011, exp. 16934

**RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL Y PATRIMONIAL DEL ESTADO - No se privilegia ningún régimen de responsabilidad. Variación según las circunstancias particulares de cada caso**

En cuanto a la imputabilidad del daño a la administración, se debe poner de presente que en reciente pronunciamiento, la Sección Tercera del Consejo de Estado en pleno señaló que, así como la Constitución Política de 1991 no privilegió ningún régimen de responsabilidad extrcontractual en particular, así tampoco podía la jurisprudencia establecer un único título de imputación a aplicar a eventos que guarden ciertas semejanzas fácticas entre sí, ya que éste puede variar en consideración a las circunstancias particulares acreditadas dentro del proceso y a los parámetros o criterios jurídicos que el juez estime relevantes

dentro del marco de su argumentación.

**NOTA DE RELATORIA:** Sobre el tema se puede consultar sentencias de 19 de abril de 2012, exp. 21515 y 23 de agosto de 2012, exp. 23219

**PERJUICIOS MATERIALES - Daño emergente. Reconocimiento de arreglo de automotor que sufrió accidente**

En la demanda se solicitó el reconocimiento y pago por concepto de daño emergente (...) por lo que "...tuvo que perderle en su enajenación, por carecer de los recursos económicos necesarios para someterlo a las reparaciones requeridas para dejarlo de nuevo en perfecto estado de funcionamiento". (...) El actor demandó en calidad de dueño y poseedor real y material del vehículo afectado, de conformidad con las pretensiones y hechos de la demanda. Si bien no acreditó su condición de propietario, sí demostró que era poseedor del mismo, (...) sin embargo, la Sala no liquidará con base en (...) [el] monto [señalado], dado que no acredita realmente los daños sufridos por el vehículo accidentado, sino que se tomarán aquellos de las cotizaciones presentadas por el actor (...), por cuanto éstas dan cuenta real de las averías padecidas por ese automotor en el accidente del 9 de febrero de 1995.

**CONSEJO DE ESTADO**

**SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO**

**SECCION TERCERA**

**SUBSECCION B**

**Consejero ponente (E): DANILO ROJAS BETANCOURTH**

Bogotá D. C., treinta (30) de enero de dos mil trece (2013).

**Radicación número: 05001-23-31-000-1997-00176-01(26201)**

**Actor: LUIS GERMAN DUQUE PATIÑO**

**Demandado: MUNICIPIO DE MEDELLIN**

**Referencia: ACCION DE REPARACION DIRECTA (APELACION SENTENCIA)**

Corresponde a la Sala decidir el recurso de apelación interpuesto por la parte demandada contra la sentencia de fecha 16 de septiembre de 2003, proferida por la Sala Novena de Decisión del Tribunal Administrativo de Antioquia, por medio de la cual accedió a las súplicas de la demanda. La sentencia recurrida será modificada.

**SÍNTESIS DEL CASO**

El 9 de febrero de 1995, en horas de la mañana, el municipio de Medellín

realizaba un obra de repavimentación en la calle 10 con carrera 29, entre las transversales superior e inferior, en el barrio el Poblado. En ese lugar se encontraba estacionada la volqueta de placas OMH 037 de propiedad de ese municipio, cuando contra ella se estrelló la camioneta toyota de placas ZIB 435, conducida por la señora Nora Beatriz Acosta, esposa de Luís Germán Duque Patiño, luego de deslizarse en el pavimento cubierto de brea.

## ANTECEDENTES

### I. Lo que se demanda

1. Mediante escrito presentado el 6 de febrero de 1997, ante el Tribunal Administrativo de Antioquia (fl. 23-30 c. 1), el señor Luis Germán Duque Patiño, actuando en nombre propio y a través de apoderado judicial, formuló demanda en ejercicio de la acción de reparación directa contra el municipio de Medellín, con la finalidad de que se hicieran las siguientes declaraciones y condenas:

*Primera: Que el municipio de Medellín es administrativamente responsable de los daños y perjuicios ocasionados al vehículo marca toyota, Modelo 1991, color blanco, de palcas ZIB-435, del cual el demandante Luis Germán Duque Patiño era su dueño y poseedor regular para el día 9 de febrero de 1995; por la volqueta marca Internacional, modelo 1993 y placas OHM-037 perteneciente a la entidad demandada, en hechos ocurridos en la fecha antes indicada en la calle 10 entre las transversales superior e inferior del barrio El Poblado de la ciudad de Medellín.*

*Segunda. Que como consecuencia de lo anterior, el municipio de Medellín está en obligación de cancelar al demandante Luis Germán Duque Patiño, a título de perjuicios materiales, en su modalidad de daño emergente, la suma de quince millones de pesos M.L. (\$15.000.000.00) que tuvo que perderle en su enajenación, por carecer de los recursos económicos necesarios para someterlo a las reparaciones requeridas para dejarlo de nuevo en perfecto estado de funcionamiento (...).*

2. La parte demandante adujo como fundamento de sus pretensiones que el día 9 de febrero de 1995, "...su cónyuge Nora Beatriz Acosta Velásquez salió después de las 8:00 A.M. de su domicilio en la Unidad Residencial Altos de la Concha Nro. 2, ubicada en la calle 10 entre las transversales superior e inferior".

2.1. Adujo que al llegar a la calle 10 con dirección oriente occidente hacia la transversal inferior "...notó que el piso estaba como mojado; y segundos después comprendió que no solo era agua lo que tenía la calzada, sino, además, una película de brea que le impedía controlar su vehículo que en tales circunstancias se impulsaba más y más pues venía descendiendo".

2.3. Sostuvo que "...al llegar al cruce de la transversal inferior con la calle 10, la señora acosta Velásquez observó un vehículo-volqueta-del municipio estacionado y con unas canecas en la parte de atrás, sin poder hacer nada por detener su marcha, su auto colisionó irremediamente contra el automotor oficial y las canecas que este llevaba le cayeron encima de su vehículo, produciéndose el consecuente derrame de su contenido".

2.4. Manifestó que el accidente se produjo como consecuencia de la "...falta del servicio a cargo de los servidores del municipio de Medellín-Secretaría de Obras Públicas-encargada del sostenimiento de las vías públicas de la ciudad que sólo

se limitaron a cerrar los ingresos de vehículos sobre la calle (...), omitiendo gravemente colocar avisos sobre los trabajos que realizaban en los accesos y salidas de las diferentes unidades residenciales que existen a lo largo de la calle 10 entre las transversales” superior e inferior del barrio el Poblado.

## II. Trámite procesal

3. El municipio de Medellín **contestó la demanda** (f. 38-42 c. 1) y se opuso a todas y cada una de las súplicas de la parte actora. Manifestó que, en efecto, el 9 de febrero de 1995 se estaban adelantando unos trabajos de repavimentación en la calle 10 entre la transversal superior y la inferior, frente a los cuales se adoptaron todas las precauciones y medidas para garantizar la protección y seguridad de los residentes del sector, consistentes en cierres totales y parciales de las vías, señalización (avisos de peligro, de vía cerrada y cintas reflectivas).

3.1. Aseveró que por la calle 10, por donde bajaba la señora Acosta Velásquez, *“...se encontraban cuatro señales que obstaculizaban la vía 70 metros antes del sitio donde se estaba imprimando. Un señor que salió de una boca (sic) calle más abajo de donde apareció la señora Acosta, quitó una de las señales y por allí pasó ella. Inmediatamente los trabajadores del municipio le informaron acerca del peligro, no obstante ella continuó la marcha y cuando trató de frenar ya era imposible y fue a dar contra la unidad de parcheo que estaba pegada a la volqueta, rompiendo la manguera, cuya presión empapó el carro de brea. Los demás vehículos que venían continuaron su marcha detrás de la señora (...) produciéndose la colisión”.*

3.2. Alegó como excepciones el hecho de un tercero y la falta de legitimidad en la causa por activa, esta última, por cuando consideró que el actor no aportó prueba que lo acredite como el propietario, es decir, titular de un derecho jurídicamente protegido.

4. En escrito separado, el municipio demandando **llamó en garantía** a la Sociedad Compañía de Seguros La Previsora S.A., como quiera contrató con aquella *“...un seguro de responsabilidad civil Extracontractual por la Unidad de Parcheo 330, placa 311103, chasis 0035, que cubre parte del siniestro demandado, el cual empezó a regir el día 1 de julio de 1994 hasta el 30 de junio de 1995”*, es decir, estaba vigente para el momento de la ocurrencia de los hechos<sup>1</sup> (fl. 47-49 c. 1).

5. El Tribunal Administrativo de Antioquia profirió sentencia en la que accedió a las pretensiones y resolvió (fl. 146-158 c. ppal.):

1. *Se declaran no probadas las excepciones propuestas por la entidad accionada.*

2. *Se declara administrativamente responsable al municipio de Medellín, por los daños y perjuicios causados al señor Luis Germán Duque Patiño, en el accidente de tránsito ocurrido el 9 de febrero de 1995, en el cual el vehículo toyota de placas ZIB-435 conducido por la señora Nora Beatriz Acosta Velásquez, esposa del actor, colisionó contra la Unidad de Parcheo (volqueta) de propiedad del Municipio de Medellín, con placas Nro. OHM 037, en las condiciones narradas y por los argumentos expuestos en la motivación.*

3. *Como consecuencia de lo anterior, se condena, al municipio de Medellín, por concepto de perjuicios materiales, en su modalidad de daño emergente,*

---

<sup>1</sup> El citado llamamiento fue admitido mediante auto de 10 de diciembre de 1998 (fl. 57 c. 1).

la suma de quince (15) millones de pesos, los cuales serán actualizados a la fecha de ejecutoria de la sentencia, de conformidad a la siguiente fórmula:

$$VP = RH \frac{\text{índice final}}{\text{índice inicial}}$$

(...).

5.1. Consideró que la parte actora sí se encuentra legitimada en la causa, como quiera que la ley también protege los derechos del poseedor, quien se reputa dueño hasta tanto otra persona no justifique serlo.

5.2. Además, encontró acreditada la falla del servicio alegada en la demanda, por cuanto las obras que se llevaban a cabo en la vía en la que se produjo el accidente no contaba con la señalización suficiente, "...por cuanto no se advirtió a las personas que vivían en el sector o transitaban por allí, del peligro que tenían al usar una vía impregnada en brea y más con la pendiente que se observa al revisar el croquis del accidente".

6. Contra la decisión antes reseñada, la parte demandada interpuso oportunamente **recurso de apelación**, en cuya sustentación manifiesta que el acervo probatorio muestra que sí se adoptaron las debidas precauciones en la repavimentación de la vía que llevaba a cabo la Secretaría de Obras Públicas. Destacó, que en el caso concreto se configuró la cuasal eximente de responsabilidad del hecho de la víctima y que aunque en la contestación de la demanda se dijo que se traba del hecho de un tercero la "...consideración apuntó siempre a la imprudencia o culpa de la víctima tal como puede evidenciarse en el expediente" (f. 160-164 del c. ppal.).

## CONSIDERACIONES DE LA SALA

### I. Competencia

7. El Consejo de Estado es competente para conocer del asunto, en razón del recurso de apelación interpuesto por la parte demandada, en un proceso con vocación de segunda instancia, en los términos del Decreto 597 de 1988, dado que la cuantía de la demanda, determinada por el valor de la mayor de las pretensiones, que corresponde a la indemnización por concepto de perjuicios materiales, supera la exigida por la norma para el efecto<sup>2</sup>.

### II. Validez de los medios de prueba

8. Con la demanda se allegaron unas fotografías de un vehículo, con el fin de acreditar el daño alegado. Sin embargo, se reitera lo dicho en anteriores oportunidades en el sentido de que éstas carecen de valor probatorio ya que no es posible determinar su origen ni el lugar o fecha en la que fueron tomadas<sup>3</sup> (fl. 3 c. 1).

<sup>2</sup> En razón de la cuantía, el proceso es de doble instancia, pues la pretensión mayor correspondiente a perjuicios materiales, se estimó en \$15 000 000, monto que supera la cuantía requerida en 1997 (\$13 460 000) para que un proceso, adelantado en ejercicio de la acción de reparación directa, fuera de doble instancia. Se aplica en este punto el numeral 10° del artículo 2° del Decreto 597 de 1988 "por el cual se suprime el recurso extraordinario de anulación, se amplía el de apelación y se dictan otras disposiciones", que modificaba el artículo 132 del Código Contencioso Administrativo.

<sup>3</sup> Sobre el valor probatorio de las fotografías, véanse, entre otras, las siguientes sentencias proferidas por la Sección Tercera del Consejo de Estado: 5 de diciembre de 2006, exp. 28.459, C.P. Ruth Stella Correa; 28 de julio de 2005, exp. 14.998, C.P. María Elena Giraldo; 3 de febrero de 2010, exp. 18034, C.P. Enrique Gil Botero.

9. Tampoco serán valoradas las declaraciones rendidas por los señores Nora Beatriz Acosta Velázquez y Gustavo de Jesús Vanegas Arboleda, ante la Secretaría de Transporte y Tránsito de Medellín, inspección primera municipal, dentro del proceso contravencional que se adelantó con ocasión del accidente del 9 de febrero de 1995, en tanto no se surtieron bajo la gravedad de juramento<sup>4</sup> (fl. 105 c. 1).

10. Por otro lado, el testimonio de Jorge Mario Ángel García recepcionado por esa misma secretaría, sí podrá valorarse por cuanto la Sala entiende que éste se surtió con audiencia de la entidad demandada (municipio de Medellín) debido a que ella misma intervino en su práctica, de manera que en ningún caso podrá alegar su desconocimiento<sup>5</sup>.

### **III. Los hechos probados**

11. De conformidad con las pruebas válidamente aportadas al proceso, se tienen probados los siguientes hechos relevantes:

11.1. El 9 de febrero de 1995, en la calle 10 con carrera 29, entre las transversales superior e inferior, en el barrio el Poblado de la ciudad de Medellín, se realizaba una obra de repavimentación de la vía por parte de ese municipio (copia auténtica del informe de accidente de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Medellín-fl. 98-101 c. 1; testimonio de María Camila Margarita Platín Piedrahita-fl. 71-73 c. 1; testimonio de Adela Fernanda Elger Yace-fl. 87-89 c. 1; testimonio de Jorge Mario Ángel García- fl. 106 c. 1; testimonio de Juan José Bermúdez Ramírez-fl. 73-81 c. 1; testimonio de Flavio de Jesús Acevedo-fl. 82-86 c. 1; certificación del jefe del departamento de pavimentos de la Secretaría de Obras Públicas-fl. 110 c. 1; comunicación de 30 de marzo de 2001 emitida por el jefe de departamento de construcción de esa misma secretaría- fl. 117-119 c. 1).

11.2. Sobre la calle 10 se encontraba estacionada la volqueta de placas OMH 037 de propiedad del municipio de Medellín, la cual fue atropellada por la camioneta toyota de placas ZIB 435, conducida por la señora Nora Beatriz Acosta, cuando se deslizó a causa de que el pavimento se encontraba cubierto de brea (copia auténtica del informe de accidente de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Medellín-fl. 98-101 c. 1; testimonio de María Camila Margarita Platín Piedrahita-fl. 71-73 c. 1; testimonio de Adela Fernanda Elger Yace-fl. 87-89 c. 1; testimonio de Jorge Mario Ángel García- fl. 106 c. 1; testimonio de Juan José Bermúdez Ramírez-fl. 73-81 c. 1; testimonio de Flavio de Jesús Acevedo-fl. 82-86 c. 1; certificación de la Secretaría de Transportes y Tránsito del municipio de Medellín en la que consta que para la fecha de los hechos la volqueta era de propiedad de ese municipio-fl. 21 c. 1).

11.3. El automotor de placas ZIB 435 resultó gravemente averiado en el accidente

---

<sup>4</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencias de 17 de marzo de 2010, exp. 17.925, C.P. Myriam Guerrero de Escobar, de 22 de junio de 2011, exp. 20.907, C.P. Enrique Gil Botero; 14 de septiembre de 2011, exp. 21.481, C.P. Stella Conto Díaz del Castillo, 14 de mayo de 2012, exp. 22.164, C.P. Mauricio Fajardo Gómez, entre otras.

<sup>5</sup> En la medida en que la Justicia Penal Militar hace parte de la estructura del Ministerio de Defensa Nacional, debe entenderse que la parte demandada no puede alegar el desconocimiento ni la imposibilidad de controvertir las declaraciones rendidas ante el Juzgado 84 de Instrucción Penal Militar en tanto fue la misma entidad –Nación, Ministerio de Defensa Nacional– la que intervino en la práctica y valoración de dichas pruebas. Sobre la posibilidad de valorar las pruebas trasladadas de los procesos penales o disciplinarios en los que la Nación, entendida como persona jurídica, participa en su práctica y valoración, puede consultarse la sentencia del 9 de febrero de 2011, exp. 16.934, C.P. Danilo Rojas Betancourth.

(copia auténtica del informe de accidente de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Medellín-fl. 98-101 c. 1; testimonio de Sergio Arango González-fl. 66-69 c. 1).

11.4. El señor Luis Germán Duque Patiño estaba casado con la señora Nora Beatriz Acosta y era el poseedor del vehículo de placas ZIB 435 (testimonio de Sergio Arango González-fl. 66-69 c. 1; testimonio de Yolanda Acosta Salazar-fl 90-91 c. 1; testimonio del señor Mauricio Antonio Echeverri Maya, gerente de Normautos-fl. 91-93 c. 1; copia auténtica del registro de matrimonio del actor y la señora Nora Beatriz Acosta-fl. 121 c. 1).

#### IV. Problema jurídico

12. Corresponde a la Sala determinar si en el caso bajo análisis -con base en alguno de los títulos de imputación decantados por la jurisprudencia contenciosa administrativa- si los daños ocasionados al vehículo de placas ZIB 435 son imputables al municipio de Medellín, a causa de la obra de repavimentación que se llevaba a cabo en el lugar de los hechos, o si, por el contrario, se presenta la causal excluyente de responsabilidad denominada hecho exclusivo de la víctima.

#### V. Análisis de la Sala

13. Se encuentra debidamente acreditada la existencia del **daño** invocado por la parte demandante, consistente en las averías sufridas por el vehículo de placas ZIB 435 y cuyo poseedor era el señor Luis Germán Duque Patiño, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 9 de febrero de 1995 en el barrio el Poblado de Medellín, cuando el citado vehículo se deslizó porque el pavimento se encontraba cubierto de brea y colisionó con la volqueta del placas OMH 037.

14. En cuanto a la **imputabilidad** del daño a la administración, se debe poner de presente que en reciente pronunciamiento, la Sección Tercera del Consejo de Estado en pleno señaló que, así como la Constitución Política de 1991 no privilegió ningún régimen de responsabilidad extracontractual en particular, así tampoco podía la jurisprudencia establecer un único título de imputación a aplicar a eventos que guarden ciertas semejanzas fácticas entre sí, ya que éste puede variar en consideración a las circunstancias particulares acreditadas dentro del proceso y a los parámetros o criterios jurídicos que el juez estime relevantes dentro del marco de su argumentación:

*En lo que se refiere al derecho de daños, como se dijo previamente, se observa que el modelo de responsabilidad estatal establecido en la Constitución de 1991 no privilegió ningún régimen en particular, sino que dejó en manos del juez la labor de definir, frente a cada caso concreto, la construcción de una motivación que consulte razones, tanto fácticas como jurídicas, que den sustento a la decisión que habrá de adoptar. Por ello, la jurisdicción contenciosa ha dado cabida a diversos “títulos de imputación” como una manera práctica de justificar y encuadrar la solución de los casos puestos a su consideración, desde una perspectiva constitucional y legal, sin que ello signifique que pueda entenderse que exista un mandato constitucional que imponga al juez la obligación de utilizar frente a determinadas situaciones fácticas un determinado y exclusivo título de imputación.*

*En consecuencia, el uso de tales títulos por parte del juez debe hallarse en consonancia con la realidad probatoria que se le ponga de presente en cada evento, de manera que la solución obtenida consulte realmente los principios*

*constitucionales que rigen la materia de la responsabilidad extracontractual del Estado, tal y como se explicó previamente en esta sentencia*<sup>6</sup>.

15. Así las cosas, se precisa que no todos los casos en los que se discuta la responsabilidad del Estado por daños derivados de un supuesto de hecho que guarde semejanzas tengan que resolverse de la misma forma pues, se insiste, el juez puede –en cada caso concreto- válidamente considerar que existen razones tanto jurídicas como fácticas que justifican la aplicación de un título o una motivación diferente.

16. En el *sub lite*, se tendrá en cuenta, a efectos de la imputación del daño a la entidad accionada, que en la demanda se afirmó que la causa del accidente obedeció a la falta de señalización en las labores de repavimentación que adelantaba en el lugar de los hechos.

17. En relación con los accidentes de tránsito causados por la **falla del servicio** de la administración consistente en la omisión del deber legal de señalización de la vía que se encuentra obstruida, obstaculizada o afectada con motivo de la realización de una obra pública, reparación o cambios transitorios<sup>7</sup>, la Sala ha indicado que los daños que se deriven de estos le son imputables al Estado siempre que se verifique que la entidad encargada de dichos deberes no controle o vigile la ejecución de dichas obras, como tampoco el normal y adecuado tránsito de la ruta correspondiente<sup>8</sup>.

18. De esta manera, es posible atribuirle a la correspondiente entidad estatal la responsabilidad del daño ocasionado como consecuencia de olvidar instalar la señalización adecuada para que las personas que utilizan la vía conozcan del

---

<sup>6</sup> Consejo de Estado, S.C.A., Sección Tercera, Sala Plena, sentencia de 19 de abril de 2012, exp. 21515, C.P. Hernán Andrade Rincón, reiterada en la sentencia de 23 de agosto de 2012, exp. 23219, C.P. Hernán Andrade Rincón.

<sup>7</sup> “Dado que en la demanda se adujo que el daño se produjo como consecuencia de la colisión de un vehículo automotor contra un montículo de piedras y tierra dejado sobre la vía, con ocasión de la construcción de una obra pública, sin la debida señalización, considera la Sala que el asunto debe definirse con fundamento en el régimen de falla del servicio, en primer lugar, porque ese fue el criterio de imputación insinuado en la demanda, pero además, en consideración a que tratándose de la construcción de obras públicas la responsabilidad del Estado se deduce cuando no se toman las medidas reglamentarias, necesarias y eficaces tendientes a prevenir a las personas, a fin de evitar que éstas puedan sufrir accidentes contra la misma, es decir, lo que genera la responsabilidad es el incumplimiento del deber de señalar esas obras, o impedir el tránsito por las áreas aledañas, pero no la construcción de la obra en sí”. Sentencia del 20 de septiembre de 2007, exp. 08001-23-31-000-1991-06256-01(21322), actor: Martha Judith Quiroz y otros, C.P. Ruth Stella Correa Palacio.

<sup>8</sup> “(...) el daño originado como consecuencia de un deslizamiento de tierra es imputable al Estado en los eventos en los cuales el hecho se causa por la omisión, o defectuosa señalización de las vías públicas, o cuando se produce un deslizamiento intempestivo de tierra el cual exigía la instalación de señales preventivas, o cuando no se realiza la señalización de vías que se encuentren en reparación o en sitios que sean considerados de alto riesgo, o cuando existe omisión por parte de la administración en la ubicación de medidas preventivas que informen la presencia de cambios transitorios en las vías públicas. También ha determinado la Sala que para que se pueda establecer la imputabilidad al Estado por los daños sufridos por las deficiencias u omisiones en la señalización de vías públicas, es indispensable demostrar la falla en el servicio consistente en la omisión por parte de la administración en el cumplimiento de sus deberes de vigilancia y control respecto de la realización de obras públicas y del tránsito en las vías, con el fin de prevenir los riesgos que con ellos se generen. (...) Por lo tanto, es obligación del Estado cumplir con las disposiciones contenidas en las normas que regulan las condiciones y requisitos que deben reunir las señales preventivas en vías públicas con el fin de evitar daños a los transeúntes o conductores que transitan por las mismas”. Sentencia del 20 de septiembre de 2007, exp. 73001-23-31-000-1997-05020-01(15740), actor: Yimed Ramírez Gallego y otros, C.P. Ruth Stella Correa Palacio. Ver también sentencia de 13 de febrero de 2003, expediente 12.509; sentencia de 4 de septiembre de 2003, expediente 11.615; sentencia de 5 de diciembre de 2005, expediente 14.536 sentencia de 8 de noviembre de 2001, expediente 12.820 del Consejo de Estado, Sección Tercera.

peligro y puedan evitar el acaecimiento del hecho dañoso.

19. Igualmente, la Sala ha establecido que para que se presente la aludida falla del servicio, es necesario que la entidad correspondiente haya conocido la existencia de elementos que obstaculizaran o afectaran la vía o que, siendo su obligación, negligentemente no los conoció. Al respecto, señaló:

*En casos similares como el que ocupa la atención de la Sala, se ha considerado que puede existir falla en la prestación del servicio, si se hubiera avisado sobre la caída del árbol o si la entidad responsable, enterada de la presencia del obstáculo, no hubiera tomado las medidas necesarias para removerlo o para prevenir el peligro que éste implicaba. Al respecto, 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 se ha encargado de instalar las correspondientes señales preventivas<sup>9</sup> 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 vía<sup>10,11</sup>*

20. Ahora bien, en relación con la normatividad vigente al momento de ocurrencia del accidente de tránsito, esto es, el 9 de febrero de 1995, la señalización de las vías urbanas se encontraba a cargo de la administración municipal según lo dispuesto en el Decreto Ley 1344 de 1970<sup>12</sup>, mediante el cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

21. Al respecto, se debe tener en cuenta que el artículo 112 del Decreto Ley 1344 de 1970 establece que existen distintos tipos de señales, consistentes en dispositivos físicos o marcas especiales que indican la forma correcta en que deben transitar los usuarios de las vías, entre las cuales se encuentran las denominadas señales preventivas, que buscan alertar a los usuarios sobre situaciones o circunstancias riesgosas o de peligro y su naturaleza. La referida señalización en vías municipales es responsabilidad de las secretarías de obras públicas municipales, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 5<sup>13</sup> y 113<sup>14</sup> del decreto ley aludido. De igual forma cabe precisar que le corresponde al municipio cumplir con la obligación en mención, habida cuenta de que corresponde a las autoridades de policía “*el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas*” -artículo 218 de la Constitución Política- y que, de acuerdo con el numeral 2 del artículo 315 *ibídem*, el alcalde municipal es la primera autoridad de policía del municipio.

---

<sup>9</sup>[2] 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.

<sup>10</sup>[3] 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.

<sup>11</sup> Sentencia del 9 de junio de 2010, exp. 54001-23-31-000-1993-07769-01(18375), actor: María Melba Ortiz Hernández y otros, C.P. Gladys Agudelo Ordóñez.

<sup>12</sup> Fue publicado en el Diario Oficial No. 33.139 del 4 de agosto de 1970.

<sup>13</sup> “El Ministerio de Obras Públicas y Transporte dictará las resoluciones sobre utilización y señalamiento de carreteras nacionales; las Secretarías de Obras Públicas Departamentales de las vías departamentales y las Secretarías de Obras Públicas Municipales de las vías municipales, en los términos y para los fines contemplados en este estatuto”.

<sup>14</sup> “Las autoridades encargadas de la conservación y mantenimiento de las carreteras o la autoridad de tránsito competente en el perímetro urbano, colocarán y demarcarán las señales de tránsito de acuerdo con las pautas que el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito determine”.

22. En el caso particular del municipio de Medellín, para el momento de los hechos se encontraba vigente el Decreto 532 de 1979<sup>15</sup> y “...por el cual se reglamentan las excavaciones y desvíos en la vía pública, dentro del perímetro urbano”. Esta norma consagraba en el artículo 3º que durante la ejecución de obras de arreglos de la vía pública, se debían colocar “...señales de prevención, avisos de peligro en las horas diurnas y luces rojas, señales reflectivas, mechones encendidos, en las horas nocturnas”.

23. De conformidad con lo expuesto y al analizar el material probatorio, en el **caso concreto** se encuentra acreditada la existencia de una falla en la prestación del servicio por parte del municipio de Medellín, en consideración a que incumplió el contenido obligacional a su cargo contemplado en la ley, de acuerdo con las siguientes consideraciones.

24. Como quedó debidamente acreditado, el accidente de tránsito se produjo en la calle 10 con carrera 29, entre las transversales superior e inferior, en el barrio el Poblado de la ciudad de Medellín, cuando el vehículo particular conducido por la señora Nora Beatriz Acosta chocó con la volqueta de placas OMH 037 que se encontraba estacionada en ese lugar, al deslizarse como consecuencia de que el pavimento se encontraba cubierto de brea. Sin embargo, en cuanto a la señalización existente en el lugar de los hechos, las pruebas del plenario se dividen en dos grupos.

25. El primero está conformado por aquellas que dan cuenta de la ausencia de señales de advertencia sobre el peligro que constituían las obras, así:

25.1. En el informe del accidente elaborado por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Medellín, se consignó que éste ocurrió a las 8:40 a.m. del 9 de febrero de 1995. En cuanto a las características del lugar se plasmó que se trató de un área urbana, residencial, en una intersección y el estado del tiempo era normal. La vía era una curva, pendiente, con aceras, doble sentido, una calzada, dos carriles, la cual se encontraba en reparación, con material suelto y sin señales. Frente a las circunstancias en las cuales ocurrió el accidente, se observa que la volqueta se encontraba estacionada y que el vehículo de placas ZIB 435 venía por la calle 10 de este a oeste y al deslizarse chocó con aquella. La vía se encontraba “...untada de liga asfáltica”. Se destaca que en el croquis elevado no se plasmó ningún tipo de señalización en el sector de los hechos (fl. 98-101 c. 1).

25.2. En la investigación contravencional del accidente que adelantó la inspección primera de policía de Medellín, rindió testimonio Jorge Mario Ángel García (fl. 106 c. 1), quien también sufrió un accidente a causa de las obras y afirmó:

*Cuando yo salí de mi casa yo giro a mano derecha para bajar (...) en mi carro de placas KHE-229, toyota al tomar mi derecha noté que el piso estaba mojado que estaba trabajando en la avenida y habían tirado brea a la vía para sorpresa instantánea que mi carro estaba fuera de control, traté de virar a derecha e izquierda, tocar los frenos, todos mis intentos por inmovilizar el vehículo no dieron resultado, terminando en la cuneta del lado izquierdo atorado sufriendo mi carro daños, ocasionados por el trailer que remolcaba, pocos minutos después se aproximaba una camioneta chevrolet con los mismos problemas míos anteriormente mencionados, finalizando estrellando el vehículo blanco que anteriormente se había chocado con el tanque de suministro de asfalto de obras públicas, por ahí 10 a 15 minutos más tarde*

---

<sup>15</sup> El citado decreto fue aportado en copia auténtica al proceso (fl. 113-116 c. 1).

otro vehículo spring blanco tuvo la misma situación logrando este detener el carro (...). Preguntado: Cuándo usted pasó por dicha situación ya el vehículo toyota que conducía Nora Beatriz Acosta ya estaba chocado? Contestó: Sí, contra la volqueta, pero a mí me tocó presenciar cuando la acabaron de rematar. Preguntado: Se dio cuenta que área estaban pavimentando?. Contestó: Estaban pavimentando entre la inferior y la superior, en la calle 10, donde vivo, son por ahí 4 cuadras.

25.3. Adujo que al salir de su casa no observó ningún tipo de señalización y que sólo alcanzó a "...ver que físicamente habían trabajado en el pavimento". Adujo que la volqueta estaba estacionada "...en la intermedia al final de la 10" y que antes de llegar a la intermedia hay dos curvas.

25.4. El 4 de julio de 1995, esa inspección eximió de toda responsabilidad a los señores Gustavo Vanegas -conductor de la volqueta estacionada- y a Nora Beatriz Acosta -conductora de la camioneta toyota- al considerar que "...el piso estaba liso por los trabajos y no había suficiente señalización para los conductores que salían de los edificios cercanos" (fl. 107 c. 1). Esta decisión fue confirmada el 11 de julio siguiente (fl. 108-109 c. 1).

25.5. Ante el Tribunal declaró María Camila Margarita Platín Piedrahita, vecina del sector y quien narró en relación con lo sucedido (fl. 71-73 c. 1):

*El día del accidente veníamos tres amigas de hacer ejercicio, veníamos en carro por la transversal inferior, en ese entonces era doble vía. Al llegar a la calle 10 no pudimos subir porque estaban pavimentando, eran más o menos las nueve de la mañana. Dejamos el carro en un mall al frente y subimos las tres caminando por la 10. Nos encontramos con el accidente y recuerdo mucho a la Sra. que estaba en embarazo, muy alterada por el choque que acababa de tener. Nosotras la acompañamos y tratamos de localizar al esposo de ella con un celular que tenía una de mis amigas (...). Cuando llegamos ya había sucedido el accidente. Yo no recuerdo muy exactamente pero hubo varias colisiones y recuerdo que llegó otra vecina que había salido del conjunto nuestro, en los Rincones y ella vive al frente que es San Esteban de la Concha, pero ella como que logró, empezando a salir, evitar chocar, pero luego llegó donde estábamos con la Sra. comentando muy alterada. Esa calle 10 es la calle obligada para salir de esa unidad residencial ya que queda en toda la mitad de la vía, de la 10 (...). Preg.: cuando Ud. salió de su apto. ya estaban haciendo los trabajos de pavimentación? Contestó: No, no recuerdo haber visto nada ahí, salimos tranquilamente, no había nada de trabajos y al regresar, veníamos despreocupadamente y nos encontramos con eso. Preg.: Había señalización en la transversal inferior? Contestó: En la transversal inferior sí y por eso no pudimos subir, creo que se veía ahí un poquito de brea, pero nos devolvimos, dejamos el carro y subimos a pie. Preg.: La calle donde está situado su apartamento, la calle 10, tenía alguna señalización? Contestó: No, ninguna, tanto que la Sra. que dije ahora salió de su apartamento, ella se acercó a contarnos que ella también casi que se choca, que el carro le patinó pero que logró controlarlo. Preg.: Al salir y al entrar a su apartamento, se pudo percatar si existían señales en las demás calles que dan salida a la 10? Se aclara, en las carreras que dan salida a la 10? Contestó: No, para nada. Fue una sorpresa cuando llegamos de hacer ejercicio y que no pudimos subir ya en el carro. Preg.: Antes de ese día, se venían realizando trabajos de parcheo en la 10? Contestó: No, yo realmente no recuerdo. Eso como constantemente están abriendo y cerrando, pero no recuerdo. Preg.: En otras oportunidades y cuando las entidades municipales*

*han tenido que hacer trabajos en la vía, le han informado a la comunidad o cómo se enteran Uds.? Contestó. Por lo general se encuentra uno con el obstáculo, nunca me ha tocado que nos avisen que van a hacer un trabajo. Preg.: Al dirigirse Ud. hacia su apartamento a pie, cómo observó que estaba la vía y qué carros había accidentados? Contestó: Al inicio de la loma estaba el carro del municipio y varios carros chocados como un sanduche y varios más arriba que como que habían logrado frenar, pero no se decir hoy cuántos chocados.*

25.6. También rindió testimonio Adela Fernanda Elger Yace, quien manifestó (fl. 87-89 c. 1):

*Yo recuerdo con veníamos a pie con mi cuñada y otra vecina y yo, luego de clase de gimnasia a las 7 de la mañana y cuando regresamos a la casa en el carro, encontramos que ya no podíamos subir por la calle 10 y entonces dejamos el carro en la transversal inferior y comenzamos a caminar hacia arriba por la 10 y nos encontramos una volqueta y un accidente. Era un carro grande que se había chocado con la volqueta y una señora en embarazo, que era Nora a quien nos quedamos acompañando.*

25.6.1. Aseguró que al momento de salir de su casa al gimnasio tomó la 26 y la calle 10 “...hacia abajo para buscar la transversal inferior, sin ninguna novedad” y fue a su regreso que observó “...un obstáculo para subir por la calle 10”. Adujo, que el vehículo accidentado se encontraba “...luego de empezar a coger la curva, antes de llegar a la primera calle a la izquierda, que debe ser como la 26”. Afirmó que sobre la calle 10 no observó ningún tipo de señalización que advirtiera sobre los trabajos que se efectuaban y que no recordaba que se hubiera dado aviso sobre la realización de la obra. Narró que la vía del accidente se encontraba cubierta de brea. Preciso que la urbanización La Concha, en la que ella vivía, se ubicaba entre las transversales inferior y superior.

26. Por otro lado, se encuentran otras pruebas que, por el contrario, dan cuenta de que el municipio había adoptado una serie de medidas y señales dirigidas a alertar a los transeúntes:

26.1. El señor Juan José Bermúdez Ramírez (fl. 73-81 c. 1), quien para el momento de la ocurrencia de los hechos era auxiliar del departamento de pavimentos del municipio de Medellín, narró que su función específica era la programación de las cuadrillas de ese departamento, daba las instrucciones a los capitanes de esas cuadrillas para que se ejecutaran las obras. Explicó que estas instrucciones consistían en “...informarles con qué equipo y con qué materiales van a trabajar diariamente en cada uno de los frentes de trabajo”. Puntualizó que durante el día efectuaba recorridos a las obras para verificar su avance. Afirmó que cuando se programa la ejecución de una obra de pavimentación de una vía, lo siguiente:

*...Nosotros cuando llegamos, de acuerdo a las características de la vía, porque hay primarias, secundarias y terciarias. Hay vías que en tránsito nos exige avisos de prensa para hacer los cierres totales. Estas vías son por lo general autopistas o vías que manejan mucho tráfico vehicular, pesado particularmente y otras que no nos exigen avisos de prensa sino que llegamos a la obra con las cuadrillas, con los avisos y con la asistencia del tránsito, quienes nos ayudan a regular el tráfico vehicular. Son muy escasas las vías que cerramos totalmente o que implique que tengamos que avisarle a la comunidad para que tome medidas que mejoren su desplazamiento.*

*Nosotros hacemos trabajos y colocamos avisos preventivos para que la comunidad se desplace hacia sus viviendas o pueda salir de ellas y nosotros podamos también ejecutar el trabajo. Esta actividad de repavimentación tiene una característica importante que es una vez terminada la jornada se puede dar tráfico vehicular porque no quedan obstáculos ni nada que genere riesgos para los vehículos ya que los materiales utilizados son mezclas asfálticas calientes que al tener un proceso de compactación y al perder temperatura se van endureciendo y permiten que al cabo de una o dos horas puedan ser utilizadas. Entonces a la comunidad se le llega con la señalización, con la asistencia del tránsito y no se entorpece el funcionamiento de la vía.*

26.1.1. En cuanto a la vía en la cual se produjo el accidente y se llevaban a cabo los trabajos de repavimentación, señaló que *"...mueve mucho tráfico liviano y es una vía dentro del Poblado, principal, pero de fácil manejo también de tránsito, pues sabemos que gran parte del flujo vehicular que allí se mueve va hacia el sur del poblado y que tiene otras alternativas para nosotros poderla cerrar, desplazando el flujo de ella hacia la vía El Tesoro en este caso".* Adujo que por esa razón era posible realizar un cierre total de la vía y *"...permitiendo el acceso únicamente a los habitantes del sector"*. Además, precisó:

*Cabe anotar que en ese entonces las transversales funcionaban en doble sentido o sea que no generábamos un colapso vehicular y así no lo permitió el tránsito. Por eso hicimos cierre total en la transversal superior y cierre total en la transversal inferior y señalización en las zonas donde teníamos concentración de la maquinaria. Preguntado: Ud. Conoció el accidente que ocurrió el 9 de febrero de 1995 en la calle 10 cuando la Sría. De OOPP adelantaba unos trabajos de repavimentación? Contestó: Sí lo conocí. Preg.: De acuerdo con sus responsabilidades y actuación, qué le tocó hacer a Ud. en esos trabajos (...) Contestó: Intervine de la siguiente manera: Por la mañana le doy las instrucciones al capitán como lo dije antes, del recurso con que va a contar para la ejecución de la obra. En este caso, cuando comenzamos a repavimentar en la transversal superior, hago una visita con el capitán para indicarle cómo se van a hacer los cierres y cómo vamos a ejecutar la obra. Esa visita marca unas pautas definitivas para el desarrollo de toda obra en general. El día del accidente la obra tenía un avance del 80% aproximadamente. Ese día yo no había estado en ese frente del trabajo. Me presenté cuando me llamaron porque había sucedido el accidente. Hablé con el capitán, miramos lo que había pasado y vimos que nuestros dispositivos de los cierres se encontraban en los sitios específicos para poder facilitar la ejecución de nuestra obra y la movilización de los vehículos que accedían a las urbanizaciones del sector. Preg.: Cuántas salidas tiene la 10 entre las transversales inferior y superior, de urbanizaciones? Contestó: No se decirle cuántas, pero en el trayecto donde trabajábamos ese día, había tres salidas en el trayecto que teníamos que repavimentar. Preg.: Específicamente en esas tres salidas se colocó señalización para conocer que hacían trabajos o las personas se daban cuenta porque los trabajos estaban ahí? Contestó: Como el aviso es de más o menos 2.50 metros, lo que hacemos es que les informamos a las porterías para que con cuidado puedan salir o que no salgan, de acuerdo a lo que estamos realizando. Ya eran las nueve de la mañana o más tarde cuando sucedió el accidente. Ya habíamos intervenido con las intersecciones y no nos había sucedido ningún accidente porque se les había avisado a la comunidad de los trabajos. Preguntado: Explique al tribunal, en qué consistió la señalización que colocaron y en qué sitios, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía, que no es recta sino curva? Contestó: Teníamos cierre en la transversal inferior, cierre en la transversal*

superior y en la zona donde estábamos trabajando, también teníamos cierre. En las zonas de afuera de donde estábamos trabajando no había señalización puesto que la vía estaba prestando el servicio exclusivo para los habitantes del sector. Preg.: Teniendo en cuenta que la vía es curva, que implica un riesgo para los que se movilizan por ella, cómo se maneja la señalización? Contestó: Cuando vemos que no hay suficiente visibilidad se coloca una señalización escalonada para que la gente vaya viendo que más adelante hay obras. Preg.: Físicamente en qué consiste esa señalización escalonada? Contestó: Avisos separados a 2.50 metros o 3.00 metros distanciados el uno del otro, me refiero a avisos sobre la vía. En este punto no colocamos los avisos de tal forma puesto que había una zona recta que permitía visualizar con anterioridad esos avisos.

26.1.2. Añadió que de acuerdo con el tipo de cierre que se va a efectuar se determina el número de avisos y el capitán de cuadrilla es el responsable de saber cuántos avisos debe llevar. Precisó que la ejecución de la repavimentación se demoró aproximadamente 8 días.

26.1.3. En cuanto a las condiciones en las cuales se lleva a cabo la obra, manifestó que "...primero se ubica el sitio para instalar el trailer donde llevan las herramientas de trabajo. Luego, en compañía del capitán se dirigen a hacer los cierres de la vía y colocación de los avisos. Hechos los cierres el personal se dirige a la labor de limpieza que consiste en el barrido, limpieza (...). Estando la vía barrida, se procede a la imprimación o el riego de liga (pega asfáltica), el cual en este caso se hace con un compresor y un tanque para hacer un esparcimiento parejo. Luego se da una espera de media hora aproximadamente para que ella seque y así ya iniciar la colocación de la mezcla asfáltica. Luego de la colocación de la mezcla asfáltica, que se termina la jornada, cuando ya no haya maquinaria en la vía se procede a recoger la señalización". Puntualizó que para el momento de la ocurrencia de los hechos "...se estaba terminando la imprimación o el riego de la liga" y que concretamente la señalización consistió en "...avisos de madera que tienen un largo de unos dos metros y de altura unos 80 centímetros. Los avisos tienen un letrero por un lado que dice "vía cerrada" y por el otro lado dice "peligro" (...). Para este tipo de vía, con cuatro avisos en la superior y cuatro avisos en la inferior, son suficientes y en este sitio (...) con cuatro avisos es más que suficiente para dar la información que se requiere". Destacó que la instalación de las señales es lo primero que se hace al iniciar la obra.

26.1.4. Aseveró que el día del accidente los trabajos se iniciaron a unos 150 o 200 metros antes de llegar a la transversal inferior. Dijo que ese día empezaron "...más o menos en la Cra. 27 hacia la 30 que es la transversal. El programa era la repavimentación de la calle 10, en orden de la transversal superior a la inferior".

26.1.5. Adujo que con los cierres totales de las vías se buscaba "...evitar que todo flujo de vehículos ingresara (...) únicamente se permitía el acceso a los vehículos de la zona, y los avisos que existían en el punto donde se estaba ejecutando la obra, la finalidad era impedir que vehículo alguno entrara en contacto con alguna máquina, con algún obrero". Además, añadió:

Preg.: Recuerda ud. qué tramo o distancia aproximada se pavimentó el día de los hechos? Contestó: aproximadamente unos ciento cincuenta o doscientos metros lineales (...). Preguntado: Cuando Ud. llegó al sitio del hecho qué información recibió del capitán de cuadrilla? Contestó: Lo primero que me dijo era que la Sra. se había metido al corte y se había pasado los avisos. Preg.: Desde el punto de vista técnico, es posible que antes o en el

*momento del riego de la adherencia se vierta agua sobre la vía trabajada? Contestó: Si alguien está vertiendo agua sobre la vía lo primero que hacemos es solicitarle que suspenda la actividad ya que el ligante asfáltico no se adhiere a la superficie húmeda. Luego si está húmeda la vía hay que esperar que seque para poder hacer el trabajo (...). El ligante asfáltico es un material compuesto con emulgentes y con asfálticos sólidos que mezclados dan un color café. Cuando se hace el proceso de la imprimación, en los primeros minutos, sigue siendo de igual color café. Cuando los solventes se volatizan sobre la vía queda únicamente el asfalto sólido, el cual se de color negro (...). El ligante asfáltico es viscoso mientras está líquido. Cuando ya se endurece esa característica desaparece pero sigue siendo un material que presenta facilidad de deslizamiento si se transita sin precaución, porque si se transita con precaución, antes amarra o pega. Es decir, si yo tengo ese asfalto y ya curó y paso despacio, el carro se me frena porque es un ligante, pega la caba de abajo con la nueva (...). Si el vehículo ingresa sin el ligante asfáltico haber curado, puede estar en pleno o como sea y se queda sin control el carro. Pero si ingresa cuando ya el ligante haya curado y a velocidad moderada, no tiene ningún problema.*

26.1.6. Sostuvo que la “...calle 10 entre inferior y la superior” es una vía primaria “...no por las especificaciones sino por el flujo y la importancia que tiene en el sector” y que se trata de una pendiente. Preciso que durante la ejecución de los trabajos no se presentaron accidentes y que en ese lugar no se instaló señalización escalonada aunque había dos curvas, por cuanto “...existía una transición de cuarenta (40) metros que permitía visualizar con anticipación los avisos o señales”.

26.2. Por su parte, Flavio de Jesús Acevedo (fl. 82-86 c. 1), quien se desempeñaba como capitán de cuadrilla, dijo que era el encargado de manejar “...la parte de funcionamiento en el frente de trabajo. Eso consiste en que se llega al sitio de trabajo, se coloca el personal a hacer limpieza, se inicia con el cierre de las vías o vía donde se va a trabajar, para luego imprimir el adherente que se echa antes de pavimentar y luego se le coloca lo que es carpeta asfáltica”. Afirmó, que para iniciar las actividades el jefe le indicaba cuáles eran las obras a ejecutar y el lugar y una vez allí él era el encargado de “...coordinar el manejo dentro del frente de trabajo”. En cuanto a lo sucedido en día de los hechos, dijo:

*Allí se inició a eso de las ocho de la mañana. Nosotros nos presentamos a la planta de Iguañá, a las siete de la mañana, allí nos presentamos al jefe inmediato, en esa época Juan José Bermúdez, él le da a uno las indicaciones de lo que se va a realizar en la calle 10 entre las transversales superior e inferior, son instrucciones verbales pero luego le dan un volante donde va anotada toda la maquinaria. De ahí tomo un vehículo que lleva el personal y la herramienta y se dirige a la dirección antes mencionada. Llegando allí tipo ocho y media de la mañana, el personal empieza cambiándose el vestuario y se procede a hacer los cierres requeridos en el frente. En este caso se cerró la transversal superior y la inferior, por la calle 10, con un cierre parcial, otro cierre, más o menos en la Cra. 26. Preguntado: Quién define cuál y cuánta debe ser la señalización en el sitio de los trabajos? Contestó: El responsable directo es el jefe inmediato, en este caso, Juan José Bermúdez. Pero ya dadas las instrucciones queda a cargo de mi persona. Preg.: Cuando Ud. llegó al sitio de trabajo ese día, qué inspección hizo, cómo definió los sitios de la señalización y en qué sitio concretamente se hizo la señalización? Contestó: Como allí se venía trabajando desde hacía unos cuatro o cinco días antes, ya uno tiene definido más o menos el cierre. Por precaución, uno*

hace unos cierres totales en diferentes sitios, en este caso, a unos cuatrocientos metros de distancia el primero, más o menos. Y el otro, que es ya donde exactamente se va a trabajar, se hizo en ese caso más o menos a unos quince metros de donde se iba a empezar. Y el tercer cierre se hizo más o menos a unos doscientos metros que era el final de la obra. Preg.: Ud. personalmente estuvo en ese sitio de la obra durante toda la mañana? Contestó: Sí. Yo como capitán soy el responsable de hacer los cierres con los respectivos funcionarios y ese día sí lo hice. Preg.: Presenció Ud. el accidente que tuvo una camioneta Toyota Blanca que transitaba hacia la transversal inferior? Contestó: sí, lo presencié. La hora no la recuerdo exactamente pero sí recuerdo que una camioneta cherokee si no estoy mal, se pasó los avisos preventivos que había en ese sitio, ya ahí estaba en la Cra. 26ª. Se pasó los avisos y ya el piso estaba imprimado o tenía el adherente, lo cual no le dio la oportunidad de frenar porque el terreno estaba liso y se fue contra la Unidad de parcheo que estaba adherida en la volqueta que estaba estacionada a unos 70 u 80 metros de donde habíamos empezado a imprimir. Quiero anotar que varios de los funcionarios que allí laboraban le avisaron con anticipación a la Sra. para que no se metiera porque el terreno es peligroso cuando está en esas condiciones (...). Preg.: Recuerda si por esa 10 existía una construcción de edificios y lavaban la calle los trabajadores de esa unidad? Contestó: Ese día sí había un edificio en construcción pero en el momento de imprimir nosotros tenemos que cuidar que no haya agua porque el imprimante no pega, o sea que en ningún momento estaban lavando la vía (...). Preg.: De acuerdo con las características de la vía, existía suficiente visibilidad para que quien viniera circulando hacia abajo, estuviera en condiciones de ver y darse cuenta o de advertir los trabajos que se adelantaban en la vía? Contestó: Antes yo dije que había hecho un cierre a unos 400 metros y el otro cierre preventivo que hice, que es un tercer cierre, se hace en una parte visible que los carros tengan tiempo suficiente de percatarse. Nunca se ordena cerrar en una curva.

26.2.1. Precisó en cuanto a los cierres y la señalización que el primero se realizó en la transversal superior con calle 10, el segundo en la calle 26 A o 27 y el tercero en la calle 10 con transversal inferior. Agregó que los avisos que se instalaron eran de madera que decían "...peligro, vía cerrada" y que se puso cinta reflectiva. Consideró que el accidente se produjo con ocasión de la imprudencia de la conductora porque "...en ningún momento de la imprimación no la pueda distinguir ningún conductor. Es un material que en el momento de colocarlo, presenta mucho brillo y le da la posibilidad al conductor de no meterse, presenta una diferencia en la capa asfáltica y la parte imprimada". Manifestó que en esa obra no se habían presentado más accidentes. No obstante, puntualizó:

Preg.: Cómo se explica que una vez ingresó la señora y se produjo la colisión con la Unidad de parcheo, varios vehículos ingresaron igualmente al sitio de trabajo, produciendo varias colisiones, si existían las señales indicadas por Ud.? Contestó: Ocurre que en estos cierres la mayoría de la gente quita los avisos. Al pasarse uno, se siguen pasando los demás carros. Es de anotar que ahí, en ese momento, se metieron tres pero los otros se percataron del peligro que había. Preg.: Recuerda Ud. cuántas entradas a unidades o edificios había en dicho tramo de trabajo y si hubo algún incidente con los residentes de los mismos? Contestó: Hay cuatro entradas a edificios residenciales los cuales en el transcurso del día no sucedió ningún accidente más y se terminó la obra (...). Preg.: Diga en qué parte de la calle 10 empezaron los trabajos el día del accidente y cuántos metros llevaban en la

*imprimación cuando el mismo sucedió? Contestó: Yo no estoy exactamente seguro si era la 26 A o la 27, creo que es la 26 A y ya habían más o menos unos 70 u 80 metros imprimados. Ese día la imprimación se hacía con un compreso que hace muchísimo ruido y se denomina Unidad de Parcheo. Preg.: Diga si en su labor de imprimación Uds. Lo hacen de arriba hacia abajo y cuál es la disposición de los 10 subalternos que trabajaban con Ud. ese día? Contestó: Ahí empezó de arriba hacia abajo. En el momento de la imprimación el personal a mi cargo, en esos momentos no hacían ninguna labor porque ya la habían hecho, la imprimación la hace un operador específico, el que maneja la unidad de parcheo. Los trabajadores estaban más o menos a los seis metros de donde estaban los avisos porque a esa distancia estaba el resto de la herramienta. Preg.: Diga si a Ud. le dan instrucciones diarias sobre el trabajo a realizar cada día o únicamente cuando se inician las obras? Contestó: Todos los días recibimos instrucciones del jefe inmediato. Preg.: Diga si Ud. se percató en el momento en que los vehículos ingresaron a la imprimación y observó que hubieran querido evitar el accidente? Contestó: Sí, yo estaba más o menos a los veinte metros más o menos, incluso me tocó ver cuando la señora ingresó a la parte imprimada (...) Se escuchó porque gritaron muy duro y eran mucho el personal y el no poderse salir los carros, es que en el momento en que se meten a la parte ya imprimada, ya el carro no obedece normal. Preg.: Qué distancia había entre el espacio donde el vehículo entró al imprimado y donde estaba ubicada la unidad de parcheo? Contestó: unos 70 u 80 metros más o menos.*

26.3. El Jefe del departamento de pavimentos de la Secretaría de Obras Públicas del municipio de Medellín, le certificó al Tribunal Administrativo de Antioquia, lo siguiente:

*La duración de los trabajos de repavimentación de la calle 10 entre la transversal superior e inferior fue de 4 días entre el 3 y el 19 de febrero del año de 1995, más concretamente los días 3, 4, 9 y 19 de febrero. En cuanto al tipo de señalización, se tuvo en la obra avisos de peligro de cierre de vías, y cinta reflectiva a parte de haberse manejado con el servicio y presencia de guardas del tránsito municipal el cierre total entre la transversal inferior y 100 metros medidos desde la transversal superior en el sentido oriente-occidente antes de la zona donde había concentración de los equipos de pavimentación (fl. 110 c. 1).*

26.4. Posteriormente mediante escrito de 30 de marzo de 2001, el jefe de departamento de construcción de esa misma secretaría manifestó:

*El día 9 de febrero de 1995 en la calle 10 entre las transversales superior e inferior del barrio el Poblado de la ciudad de Medellín, la Secretaría de Obras públicas realizó trabajos de repavimentación. Todos los trabajos de mantenimiento vial obedecen a dar cumplimiento al Plan Anual de Inversiones o Plan Operativo dentro del cual existe una asignación presupuestas global para el mantenimiento de la red vial del municipio de Medellín y de sus corregimientos y con base en este se ejecutan todas las labores de pavimentos. La cuadrilla que laboró en el lugar antes indicado estuvo compuesta por el siguiente personal (...):  
Inspector: Jorge Pino  
Capitán de Cuadrilla: Flavio Acevedo  
Obrero: Marcos Castrillón, Luis Rave, Ernesto Quinceno, Henry Cardona, Darío Jiménez, Darío Botero, Jhon Roldán, Javier Hernández y Oswaldo*

Martínez (fl. 117-119 c. 1).

27. Al analizar de manera integral el plenario y las contradicciones que se evidencian entre las pruebas que se acaban de relacionar, la Sala otorga mayor credibilidad a aquellas que acreditan que el municipio no cumplió con la obligación de adoptar las medidas y señales en la obra de pavimentación, por cuanto se trata de medios probatorios que provienen de fuentes diversas y que coinciden en tal afirmación. En el informe que se elevó por la autoridad de tránsito con ocasión del accidente no se plasmó ningún tipo de señalización en el lugar de los hechos que advirtiera sobre las obras que se llevaban a cabo por el municipio de Medellín. Adicionalmente, en la investigación que se adelantó por parte de la inspección primera de policía de Medellín se concluyó que no había señales suficientes para quienes salían de las residencias aledañas a los trabajos de la vía. Finalmente, en cuanto a los testimonios, todos sus dichos son contestes respecto de la ausencia de señales y sus declaraciones no resultan sospechosas dado que no tienen un interés en las resultas del proceso, pues se trata de vecinos y transeúntes que estuvieron en el lugar y en el momento de la ocurrencia del accidente. Se reitera, que estas pruebas son coincidentes entre sí pese a haber sido practicadas en diferentes momentos y por diferentes autoridades.

28. Por el contrario, el otro conjunto de pruebas no ofrece verosimilitud a la Sala en cuanto a la señalización existente en la vía, por las siguientes razones. Por un lado, obran los documentos conformados por las certificaciones emitidas por la Secretaría de Obras Públicas del municipio de Medellín y los cuales se elaboraron con ocasión de este proceso, pues se trató de respuestas a exhortos librados por el *a quo*, en los que se afirma que sí había señales que alertaran sobre las obras que se llevaban a cabo. Por otro lado, los testimonios que se recibieron al señor Juan José Bermúdez Ramírez, encargado de la programación de las cuadrillas y de dar las instrucciones para la ejecución de las obras y Flavio de Jesús Acevedo, capitán de cuadrilla de la obra, es decir, resultan sospechosas a la luz del artículo 217 del Código de Procedimiento Civil<sup>16</sup>, por cuanto, en virtud de las funciones que desempeñaban tenían el interés de demostrar que la vía contaba con las medidas de señalización requerida, porque posteriormente podrían ver involucrada su responsabilidad patrimonial y disciplinaria al ser funcionarios de ese municipio. Se trata, entonces, de elementos probatorios que provienen directamente de la entidad demandada, a través de la Secretaría de Obras Públicas, y que no encuentran respaldo probatorio en otros medios de prueba y, adicionalmente, son contradictorios frente a las otras pruebas emanadas, igualmente, del municipio-Secretaría de Tránsito y Transportes e inspección primera de policía de esa ciudad-que sí dan cuenta de la ausencia de señalización.

29. Así las cosas, se encuentra debidamente acreditada la falla del servicio en la que incurrió la demandada, por cuanto la obra de pavimentación que se llevaba a cabo en la calle 10 con carrera 29, entre las transversales superior e inferior, en el barrio el Poblado de Medellín, no contaba con la señalización y medidas de precaución requeridas. Tal y como quedó esbozado anteriormente, esa vía se ubicaba en un sector residencial pero que manejaba mucho tráfico liviano, en curva y pendiente<sup>17</sup>, lo que sumado al hecho de que se efectuaban trabajos con

<sup>16</sup> Sobre el valor probatorio de los testigos sospechosos ver sentencia, Sección Tercera, Consejo de Estado, de 5 de diciembre de 2007, exp. No. 16.704.

<sup>17</sup> Las condiciones propias de la vía en la que sucedió el accidente también quedaron evidenciadas en la diligencia de inspección judicial efectuada por el *a quo*, en los siguientes términos: “...El despacho midió la distancia entre la esquina de la calle 10 hasta la curva de “Puebla” y de ahí hasta la esquina de la 10 con la carrera 29, con el espedómetro del vehículo en el cual se realizaba la diligencia y coincidentalmente dio

brea o liga asfáltica que presentaba un alto riesgo de deslizamiento, incidió de manera directa en la ocurrencia del accidente en el que resultó averiado el vehículo de placas ZIB 435, es decir, la falla es la causa eficiente del daño alegado en la demanda.

30. Destaca la Sala que aunque las pruebas dan cuenta de que se había restringido parcialmente el ingreso de vehículos para subir por la calle 10, lo cierto es que esa medida no revestía de la eficacia necesaria para advertir a los residentes del sector respecto de la posibilidad de deslizamiento en el asfalto.

31. Finalmente, aunque la demandada alegó que fue la conducta de la señora Nora Beatriz Acosta la que ocasionó el accidente, debido a que se metió de manera imprudente en la zona de las obras, no hay prueba en el expediente que acredite tal afirmación.

32. Por lo anterior, se confirmará la sentencia apelada en cuanto declaró la responsabilidad patrimonial del municipio de Medellín por el daño sufrido por el actor.

#### **VI. Perjuicios Materiales-daño emergente**

33. En la demanda se solicitó el reconocimiento y pago por concepto de daño emergente en favor del señor Luis Germán Duque Patiño que estimó en la suma de \$15.000.000, por lo que *“...tuvo que perderle en su enajenación, por carecer de los recursos económicos necesarios para someterlo a las reparaciones requeridas para dejarlo de nuevo en perfecto estado de funcionamiento”*.

34. Precisa la Sala que el actor demandó en calidad de dueño y poseedor real y material del vehículo afectado, de conformidad con las pretensiones y hechos de la demanda. Si bien no acreditó su condición de propietario, sí demostró que era poseedor del mismo, conforme dan cuenta los testimonios de Sergio Arango González-fl. 66-69 c. 1, Yolanda Acosta Salazar-fl 90-91 c. 1 y Mauricio Antonio Echeverri Maya-fl. 91-93 c. 1, quienes lo reconocían como el dueño del automotor.

35. Al analizar el acervo probatorio, observa la Sala que el vehículo del señor Luis Germán Duque Patiño resultó gravemente afectado en el accidente del 9 de febrero de 1995, motivo por el cual lo llevó a varios talleres para cotizar el valor del arreglo. En el expediente reposan los originales de las siguientes cotizaciones: (i) Autech Mecánica Automotriz Ltda. de 10 de marzo de 1995, por un valor de \$8 550 000<sup>18</sup> (fl. 10 c. 1); (ii) Cotización de Cinco Estrellas Taller Automotriz de 13 de marzo de 1995 por un valor de \$9 256 000<sup>19</sup> (fl. 13-14 c. 1) y (iii) Cotización de Normautos de 13 de marzo de 1995 por la suma de \$8 540 750 (fl. 11-12 c. 1).

36. Además, también se demostró que el señor Duque Patiño vendió el vehículo averiado porque así consta en el testimonio del señor Mauricio Antonio Echeverri Maya, gerente de Normautos (fl. 91-93 c. 1), quien aseguró:

---

*100 metros cada una. Se observó que la carrera 10, en ese sector, es inclinada y que de la esquina de la Cra. 27 con la 10 no se alcanza a visualizar la transversal inferior* (fl. 61-63 c. 1).

<sup>18</sup> El contenido de este documento fue reconocido y ratificado por el señor Andrés Ospina Gutiérrez, propietario del taller Autech (fl. 65-66 c. 1).

<sup>19</sup> En declaración rendida ante el *a quo* Carlos Eduardo Pulido (fl. 69-70 c. 1), dueño de ese taller, dijo que le llevaron el carro para reparar, el cual llegó en muy mal estado *“...como untado de algo, una brea o algo así”*. Reconoció que la cotización obrante a folio 13 y 14 del expediente fue suscrita por él y corresponde al vehículo al cual se refirió.

“...La compré hace 5 años más o menos (...). Esa camioneta estaba llena de brea, toda por encima como con una ráfaga de brea y tenía un golpe delantero muy fuerte. El carro inicialmente me lo enviaron para arreglarlo. Cotice los repuestos y el valor de la reparación era demasiada alta entonces les ofrecí compra por el carro. A ellos les ofrecí diez millones de pesos por el carro y me aceptaron el negocio. Lo compré en esa cantidad.

37. Aseveró que la reparación del automotor duró aproximadamente 8 meses y que con posterioridad lo vendió en \$24 000 000. Sin embargo, precisó que pese a las condiciones en las que quedó después del accidente “...sus condiciones eran excelentes en su interior, se veía que era un carro bien tenido”<sup>20</sup>.

38. En cuanto al valor comercial del automotor, el actor allegó un avalúo elaborado por Normautos, el 28 de febrero de 1995 y cuyo contenido fue ratificado por el señor Mauricio Antonio Echeverri Maya (fl. 91-93 c. 1), en el que consta que “...el vehículo toyota Runner color blanco con placas #ZIB 435, modelo 1991, tiene un avalúo comercial de \$25.000.000” (fl. 34 c. 1).

39. De conformidad con lo anterior, se encuentra acreditado que el señor Duque Patiño vendió el vehículo de placas ZIB 435 a Mauricio Antonio Echeverri Maya, en \$10 000 000 y que para el momento de los hechos el citado automotor tenía un valor comercial de \$25 000 000, lo cual significa que debido a las averías sufridas en el accidente, el actor perdió la suma de \$15 000 000. Sin embargo, la Sala no liquidará con base en este monto, dado que no acredita realmente los daños sufridos por el vehículo accidentado, sino que se tomarán aquellos de las cotizaciones presentadas por el actor (ver *supra* 35.), por cuanto éstas dan cuenta real de las averías padecidas por ese automotor en el accidente del 9 de febrero de 1995. Como todas ellas tienen valores diferentes, éstos serán promediados y con el resultado se llevará a cabo la liquidación-(i) Autech Mecánica Automotriz Ltda. de 10 de marzo de 1995, por un valor de \$8 550 000 (fl. 10 c. 1); (ii) cotización de Cinco Estrellas Taller Automotriz de 13 de marzo de 1995 por un valor de \$9 256 000 (fl. 13-14 c. 1) y (iii) cotización de Normautos de 13 de marzo de 1995 por la suma de \$8 540 750 (fl. 11-12 c. 1)-.

Promedio: \$8 550 000 + \$9 256 000 + \$8 540 750 = \$26 346 750 / 3= \$8 782 250

$$Ra = R \frac{I. Final \text{ (enero 2013)}}{I. Inicial \text{ (febrero 1995)}}$$

En donde:

Ra = renta actualizada

R = renta histórica

I Final = Índice de precios al consumidor al momento de esta sentencia

I Inicial = Índice de precios al consumidor del mes de los hechos

$$Ra = \$8 782 250 \times \frac{112.15}{27.57}$$

$$Ra = \$35 724 677$$

40. De acuerdo con lo anterior, la indemnización por perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente a favor del señor Luis Germán Duque Patiño, es de

<sup>20</sup> El señor Sergio Arango González, socio del actor, también manifestó que luego de lo ocurrido el 9 de febrero de 1995, no vio la camioneta pero que supo que quedó destruida y que la vendieron como chatarra porque quedó inservible (fl. 66-69 c. 1).

\$35 724 677 m/cte.

41. En mérito de lo expuesto, el Consejo de Estado, en Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección "B", administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

#### **RESUELVE**

**MODIFICAR** la sentencia del 16 de septiembre de 2003, proferida por la Sala Novena de Decisión del Tribunal Administrativo de Antioquia, la cual quedará así:

**PRIMERO: DECLARAR** administrativa y extracontractualmente responsable al municipio de Medellín, los daños sufridos por el vehículo de placas ZIB 435, en el accidente de tránsito ocurrido el 9 de febrero de 1995.

**SEGUNDO:** Como consecuencia de la anterior declaración, **CONDENAR** al municipio de Medellín a indemnizar al señor Luis Germán Duque Patiño con la suma de treinta y cinco millones setecientos veinticuatro mil seiscientos setenta y siete pesos (\$35 724 677), por concepto de perjuicios materiales en la modalidad de daño emergente.

**TERCERO: CUMPLIR** la sentencia en los términos de los artículos 176 y 177 del C.C.A.

**CUARTO: EXPEDIR**, por Secretaría, copias con destino a las partes, con las precisiones del artículo 115 del Código de Procedimiento Civil y se entregarán a quien ha venido actuando como apoderado judicial.

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE, CÚMPLASE Y DEVUÉLVASE**

**DANILO ROJAS BETANCOURTH**  
Presidente

**STELLA CONTO DÍAZ DEL CASTILLO**