

**CONSEJO DE ESTADO
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
SECCIÓN TERCERA
SUBSECCIÓN C**

Consejero ponente: JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS

Bogotá D.C., veintinueve (29) de noviembre de dos mil diecinueve (2019)

Radicación número: 05001-23-31-000-2002-02333-01 (46780).

Demandantes: ELIZABETH RODRÍGUEZ DE ARIAS Y OTROS.

Demandados: LA NACIÓN-MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS.

Referencia: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA.

Tema: Falla del servicio.

Subtema 1. Accidente de tránsito.

Subtema 2. Imputación.

Sentencia. Revocar.

La Sala conoce el recurso de apelación interpuesto por la parte demandante contra la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia el seis (6) de junio de dos mil doce (2012), que negó las pretensiones de la demanda.

I. SÍNTESIS DEL CASO

El 5 de mayo de 2000 ocurrió un accidente de tránsito, en el que falleció Luis Carlos Arias Delgado, debido a que un bus, que transitaba a la altura del kilómetro 31 de la vía que conduce del municipio de Santa Fe de Antioquia a la ciudad de Medellín, rodó por un abismo. La parte accionante sostiene que el daño es imputable a las entidades demandadas, ya que el siniestro sucedió en una actividad organizada por la Secretaría de Educación del municipio de Medellín, a la cual, como funcionario departamental, tuvo que asistir el demandante, y se presentó un incumplimiento de la obligación de mantener y conservar en buenas condiciones la vía donde ocurrieron los hechos.

II. ANTECEDENTES

2.1. La demanda

El tres (3) de mayo de dos mil dos (2002)¹, **Elizabeth Rodríguez de Arias, Lissa Yiliana Arias Rodríguez, Carlos Yair Arias Rodríguez, Jaime Yensy Arias Rodríguez y Ana Yusdi Arias Rodríguez** presentaron demanda, en ejercicio de la acción de **reparación directa**, contra **la Nación – Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías (Invías), el Departamento de Antioquia, el municipio de Medellín, el proyecto Conexión Vial Aburrá - Río Cauca y el área metropolitana del Valle de Aburrá**, con la pretensión de que sean condenados al pago de los perjuicios sufridos como consecuencia de la muerte de Luis Carlos Arias Delgado, causada en un accidente de

¹ Folios 41 a 85 del C.1.

tránsito ocurrido el 5 de mayo de 2000, en el que un bus de placas LLI 307, afiliado a la empresa Coltur, que transitaba a la altura del kilómetro 31 de la vía que conduce del municipio Santa Fe de Antioquia al de Medellín, rodó por un abismo.

2.2. Trámite procesal relevante en primera instancia

2.2.1. El Tribunal Administrativo de Antioquia **admitió** la demanda², mediante auto que se **notificó** en debida forma a todas las entidades accionadas³, salvo al proyecto Conexión Vial Aburrá - Río Cauca, en razón a que, al momento de adelantar la diligencia, este manifestó que “*no cuenta con un representante legal ya que dependen directamente del departamento de Antioquia*”⁴.

2.2.2. Comoquiera que la Secretaría del Tribunal no pudo notificar al proyecto Conexión Vial Aburrá - Río Cauca, la parte actora, en ejercicio del derecho de petición⁵, solicitó al Secretario de Infraestructura Física del departamento de Antioquia, que le indicara las entidades que lo conformaban. Como respuesta de lo anterior, este informó que la ejecución de las obras estaba a cargo de la unión temporal Mincivil S.A. – Estyma S.A., como contratista, y de Integral S.A., como interventora de la construcción⁶. En consecuencia, el *a quo* ordenó que se notificara a los representantes legales de Mincivil S.A., Estyma S.A. e Integral S.A.⁷, lo que se realizó⁸. Tras ello, el Tribunal fijó en lista el proceso por el término comprendido entre el cuatro (4) y el dieciocho (18) de mayo de dos mil cinco (2005)⁹, para que la parte pasiva ejerciera su derecho de réplica.

2.2.3. **Contestaron oportunamente la demanda** el Jefe de la Oficina Jurídica de la Nación - Ministerio de Transporte (en adelante, el **Ministerio de Transporte**)¹⁰; el Alcalde del municipio de Medellín¹¹ (en adelante, el municipio o el **municipio de Medellín**)¹², los representantes legales de MINCIVIL S.A. y ESTYMA S.A.¹³ (en adelante, **MINCIVIL S.A.** y **ESTYMA S.A.**) en nombre del **proyecto Conexión Vial Aburrá-Río Cauca** (en adelante, el proyecto), el representante legal de la sociedad Integral S.A.¹⁴ (en adelante, **Integral S.A.**), el Secretario General del departamento de Antioquia¹⁵ (en adelante, el **departamento de Antioquia** o el departamento), y el Director del área metropolitana de Aburrá¹⁶ (en adelante, el **Área Metropolitana de Aburrá** o el área metropolitana) y el Director Territorial Antioquia del Instituto Nacional de Vías¹⁷ (en adelante, **Invías**).

Todos estos se opusieron a las pretensiones, argumentando en síntesis que: **(i)** la ley no dispone que el Ministerio de Transporte sea el competente para ejecutar las obras

² Folio 87 del C.1.

³ Folios 92 a 97 del C.1.

⁴ Folio 89 del C.1.

⁵ Folio 117 del C.1.

⁶ Folios 118 a 119 del C.1.

⁷ Auto del 17 de mayo de 2004. Folios 121 y 122 del C.1.

⁸ Folios 123 a 132 del C.1.

⁹ Folio 132 del C.1.

¹⁰ Folios 98 a 107 del C.1.

¹¹ Folios 486 y 495 del C.2.

¹² Folios 487 a 493 del C.2.

¹³ Folios 176 a 189 del C.2.

¹⁴ Folios 318 a 324 del C.2.

¹⁵ Folio 348 del C.2.

¹⁶ Folios 417 y 431 a 433 del C.2.

¹⁷ Folios 454 a 465 del C. 2.

relacionadas con el mantenimiento y construcción de carreteras, por lo que no está legitimado en la causa; **(ii)** la obligación de mantenimiento de la vía estaba en cabeza del INVÍAS, por lo que el municipio de Medellín tampoco está legitimado en la causa; **(iii)** el contrato No. 97-CO-20-1641, suscrito por MINCIVIL S.A. y ESTYMA S.A, no tiene por objeto el mantenimiento y señalización de la vía en la que ocurrieron los hechos, por lo que el daño no puede imputársele a los contratistas, ni a la firma interventora de este, Integral S.A., que tampoco están legitimadas en el causa; **(iv)** las funciones del Ministerio de Transporte no tienen relación con los hechos objeto de la demanda, por lo que no se configura una falla del servicio; **(v)** ni área metropolitana, ni el proyecto Conexión Vial Aburrá-Río Cauca tienen personería jurídica, y el INVÍAS no representa a la Nación, por ser una persona jurídica distinta; **(vi)** se presentó caso fortuito o fuerza mayor, en razón a que la lluvia y la presencia de neblina en el sector contribuyeron a la producción del daño; **(vii)** el daño fue producto de la culpa de un tercero, porque el conductor del bus no maniobró adecuadamente y debió actuar con una mayor prudencia, ya que conocía “*el mal tiempo*” y el estado de la vía al inicio del trayecto, además de que la empresa Coltur, a la que el vehículo estaba afiliado, debió prever que el conductor fuera una “*persona experta y conocedor[a] de la vía*”, así como de su “*alta peligrosidad*”; **(viii)** aparte, en el accidente confluyó “*la intervención de un tercero que al circular por la vía invadió parte del carril, contribuyendo a los resultados ya conocidos*”; **(ix)** la liquidación de los perjuicios reclamados en la demanda por lucro cesante se sustenta en unas “*bases equivocadas*”, en la medida que los padres no están obligados a cubrir los costos del estudio de sus hijos por toda la vida probable de estos último; **(x)** los demandantes no otorgaron poder en debida forma, toda vez que concedieron la facultad de demandar a una “*concepción jurídica*” y no a una figura jurídica abstracta como el área metropolitana, por lo que no están legitimados en la causa por activa; **(xi)** debería haberse agotado el trámite de la conciliación prejudicial; y **(XII)** no se indicaron las actuaciones u omisiones de quienes están vinculados como demandados, circunstancia que haría inepta la demanda.

2.2.4. Agotada la etapa de pruebas¹⁸, el Tribunal corrió traslado a las partes para que **alegaran de conclusión**, y al Ministerio Público, con el objeto de que rindiera **concepto de fondo**¹⁹. El área metropolitana²⁰, Minicivil S.A., Estyma S.A.²¹, y el departamento²² presentaron sus respectivas alegaciones.

2.2.5. El Tribunal Administrativo de Antioquia emitió **fallo de primera instancia** el 6 de junio de 2012, que negó las súplicas de la demanda²³.

2.2.6. La **parte actora** interpuso **recurso de apelación**²⁴ contra la anterior decisión y expuso los motivos de inconformidad, que la Sala resumirá en acápite posterior de esta providencia.

2.2.7. El Tribunal concedió el recurso de alzada, con providencia del 7 de marzo de 2013²⁵.

¹⁸ Folio 590 del C.2.

¹⁹ Folio 738 del C.3.

²⁰ Folios 739 a 743 del C.3.

²¹ Folios 744 a 752 del C.3.

²² Folios 753 a 757 del C.3.

²³ Folios 178 a 192 del C.Ppal.

²⁴ Folios 203 a 210 del C.Ppal.

²⁵ Folio 842 del C.Ppal.

2.3. Trámite de los llamamientos en garantía

2.3.1. El 17 de mayo de 2005²⁶, el **INVÍAS** llamó en garantía a la empresa Colombiana de Turismo (Coltur) y a Gabriel Castaño, quien era el propietario del vehículo de placas LLI 307. El Fallador de primera instancia concedió un término de 10 días para que el solicitante aportara copias de la demanda, la contestación y el llamamiento para el traslado que debía otorgársele a los vinculados²⁷. Al no cumplir con las anteriores exigencias, el Juzgador de primer grado **rechazó el llamamiento en garantía**, con proveído del 22 de marzo de 2006²⁸.

2.3.2. El **municipio**²⁹, por su parte, solicitó que se vinculara al proceso a la Unión Temporal Estyma S.A. – Mincivil S.A., en calidad de **llamado en garantía**. El Tribunal **admitió el llamamiento en garantía**, en auto del 5 de septiembre de 2006³⁰, que fue notificado al vinculado a este proceso³¹. El 29 de marzo de 2007³², los **representantes legales de Estyma S.A.**³³ y **Mincivil S.A.**³⁴ se **pronunciaron sobre la demanda**, con escrito en el que se opusieron a la petición del llamamiento en garantía, toda vez que el objeto y el alcance del contrato celebrado entre la unión temporal y el departamento no incluía el mantenimiento de la vía del accidente.

2.4. Trámite en segunda instancia

Esta Corporación admitió el referido medio de impugnación³⁵. Tras ello, el magistrado sustanciador corrió traslado a las partes para que alegaran de conclusión, y al Ministerio Público para que rindiera su concepto³⁶. Tanto el área metropolitana³⁷, como el municipio de Medellín, el departamento de Antioquia y el Invías³⁸ formularon alegatos de conclusión. La **parte demandante** y el **Ministerio Público** guardaron silencio.

III. CONSIDERACIONES

3.1. Problemas jurídicos

3.1.1. El **juez de primera instancia** consideró, en el fallo recurrido, que las copias simples de los documentos públicos aportadas por la parte activa de la *litis* no serían valorados. Los documentos que provenían de la prueba trasladada fueron tenidos en cuenta, salvo las notas de prensa y las declaraciones extraprocesales, al no reunir los requisitos del artículo

²⁶ Folios 479 a 481 del C.2.

²⁷ Folio 133 del C.1.

²⁸ Folio 140 del C.1.

²⁹ Folios 496 a 569 del C.2.

³⁰ Folios 570 y 571 del C.2.

³¹ El 5 de marzo de 2007. Folio 574 del C.2.

³² Folios 587 a 589 del C.2.

³³ Folios 580 a 586 del C.2.

³⁴ Folios 575 a 570 del C.2.

³⁵ Folio 846 del C.Ppal.

³⁶ Folio 848 del C.Ppal.

³⁷ Folios 849 a 857 del C.Ppal.

³⁸ Folios 861 a 865 del C.Ppal.

299 del CPC. El *a quo* valoró las fotografías fechadas el 8 de mayo de 2000, puesto que, a su juicio, representan, en una fecha cercana a la ocurrencia del hecho, el lugar y las condiciones de la vía.

La **parte apelante** manifestó al respecto que las pruebas obrantes a folios 627 a 654, trasladadas del proceso tramitado bajo la acción de reparación directa, con número de radicado 003912, debieron ser valoradas en la primera instancia, puesto que el juzgado de procedencia autenticó las copias previa confrontación con las que obraban en el cuaderno original. Estos medios de convicción, entre los que resalta el documento extendido por el capitán de la Policía Nacional Fabio González Páez, la constancia de la Junta de Acción Comunal de la Vereda Urquítá y el testimonio de Blanca Gallego Alzate, dan cuenta -afirma- del incumplimiento del deber legal de mantenimiento y señalización de la vía. El INVÍAS – añade – no probó “*la correcta ejecución de contratos encaminados a realizar el mantenimiento durante el periodo cercano a la fecha de los acontecimientos*”. Y por último, sostiene que las fotografías que no fueron tenidas en cuenta por el *a quo* muestran una calzada con averías causadas por una falla geológica.

3.1.2. El **juzgador de primer grado** encontró que a pesar de que en este proceso se acreditó la falta de mantenimiento y señalización de la vía en el lugar en el que ocurrió el accidente, la parte demandante no demostró el nexo causal entre el incumplimiento de las obligaciones de la administración y el daño que produjo la muerte de Luis Carlos Arias Delgado³⁹. Añadió que la parte accionante no acreditó que la muerte de Luis Carlos Arias Delgado fuera consecuencia de los traumas sufridos con ocasión del accidente; y además, que los testimonios de Santiago García Restrepo, Blanca Elvia Gallego Alzate y Nelsy del Socorro Zuluaga dan cuenta de dos factores, ajenos a la administración, que constataron una causa extraña en la ocurrencia del siniestro, estos son: (i) en el momento en el que el bus cayó en el abismo, el piso se encontraba húmedo por la presencia de lluvia en el sector; y (ii) la presencia de otro vehículo, que conducía en sentido contrario, obligó al conductor del bus, a ejecutar una maniobra fuera de lo normal.

El **impugnante**, por su parte, esgrime que, además de los medios de convicción que no fueron valorados en primera instancia, los testimonios de la señora Zuluaga Betancur y del ingeniero López Lombana, apreciados conjuntamente con el concepto técnico del ingeniero civil Álvaro Díaz Paucar, la inspección judicial practicada y el dictamen pericial del ingeniero civil Gustavo Duque Villegas, permiten tener como debidamente probado el mal estado en el que se encontraba la vía en la que se presentó el deceso.

3.1.3. El **a quo**, por otra parte, puso de presente que la cláusula decima quinta del convenio núm. 583 de 1996 dispuso que el municipio, el departamento y el área metropolitana serían los encargados del mantenimiento vial entre el municipio de Medellín y el de Santa Fe de Antioquia. No obstante, consideró que no existe certeza sobre el momento en el que empezó a regir el anterior acuerdo, motivo por el que estimó probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva de las mencionadas entidades.

³⁹ La parte actora pretendió construir un indicio en el que a partir de la demostración del mal estado de la vía, se infiere que el demandado tiene responsabilidad en el daño reclamado en la demanda. Resulto un claro error en el sentido de que, en ningún momento, logró poner evidencia “*indicadores diferentes que si permitieran fundar un hecho*” como la experiencia del conductor o el estado en el que se encontraba el vehículo automotor. Folios 801 y 802 del C.Ppal.

El recurrente, por su lado, en sustento de la alzada manifestó que el occiso era docente oficial adscrito a la Secretaría de Educación Municipal de Medellín, que fue la que organizó el itinerario para que un grupo de docentes desarrollara una jornada pedagógica, evento al que la asistencia era obligatoria. Por tanto, al encontrarse el señor Arias Delgado subordinado a cumplir la orden de acudir a la referida jornada, la responsabilidad recae en el ente municipal por el daño antijurídico, lo que *“deviene del hecho mismo de la relación laboral que como docente oficial adscrito a la Secretaría de Educación del [m]unicipio de Medellín [que] ostentaba para la fecha de su fallecimiento producto del accidente”*. Por ello –aduce– nunca debió prosperar la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva del municipio de Medellín, que debe ser condenado solidariamente a la reparación del daño.

4.1.4. La Sala resume a continuación las alegaciones de segunda instancia:

4.1.4.1. El **área metropolitana**⁴⁰ reiteró que el demandante no demostró que la falla en el servicio fuera atribuible a las entidades demandadas y que esa entidad no era la competente para garantizar el buen estado de la antigua vía al mar.

4.1.4.2. El **municipio de Medellín**⁴¹, por su parte, manifestó en esta instancia que en el plenario no existe prueba idónea que permita endilgarle responsabilidad, ya que –insiste– la obligación de mantener en buen estado y señalizada la vía era del INVÍAS. Además, precisó que no comparte las razones del impugnante, al pretender que en este asunto se aplique el artículo 2347 del Código Civil, toda vez que el señor Arias Delgado, mayor de edad, no estaba sujeto al cuidado de la entidad municipal educativa.

4.2.4.3. El **departamento** y el **INVÍAS**, en un mismo escrito⁴², presentaron sus alegatos de conclusión, en los que afirmaron que no se demostró el nexo causal entre el hecho dañoso y el accionar del Estado, ya que confluyeron factores como el clima, el hecho de un tercero, porque el conductor desconoció las normas de tránsito, y la aparición de un vehículo en sentido contrario, que no permiten imputar el daño a la administración.

3.1.5. Conforme al artículo 357 del CPC y al lineamiento trazado en la sentencia de unificación de la Sección Tercera proferida el 6 de abril de 2018⁴³, corresponde al fallador de segunda instancia pronunciarse sobre *“los aspectos que señale expresamente el recurrente o que se entiendan comprendidos dentro del marco del recurso, siempre que favorezcan al apelante único”*, sin perjuicio de las potestades oficiosas del juzgador.

Así pues, de acuerdo con los cargos de la alzada y las alegaciones de las demandadas, el debate en segunda instancia se centra en la demostración de la relación de causalidad existente entre la falla del servicio del Invías en el mantenimiento y señalización de la vía en la que se presentó el siniestro –falla acreditada en primera instancia⁴⁴– y el daño consistente en la muerte de Luis Carlos Arias Delgado, así como en su posible imputación al municipio Medellín, como responsable solidaria, por el vínculo existente entre el ente territorial y

⁴⁰ Folios 849 a 857 del C.Ppal.

⁴¹ Folios 869 a 877 del C.Ppal

⁴² Folios 861 a 865 del C.Ppal.

⁴³ Expediente 46005.

⁴⁴ TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE ANTIOQUIA, Sala de Descongestión, Subsección de Reparación Directa, Sala Quinta de Decisión, sentencia del 6 de junio de 2012, fundamentos jurídicos 3.1.4.2.1 y 3.1.4.2.2. (Folios 797 y 798 del cuaderno principal de segunda instancia).

aquel. No entrará pues esta Sala en el análisis de la acreditación del daño antijurídico, ni en el de la falla del servicio en el mantenimiento y señalización de la vía, ya que la controversia sobre estos elementos de la responsabilidad patrimonial del Estado (art. 90, Constitución Política) quedó zanjada en primera instancia.

3.1.6. En este orden de ideas, a la Sala corresponde dar respuesta a los siguientes **problemas jurídicos**:

¿La falla en el servicio por la omisión en el mantenimiento y la señalización de la vía que de Medellín conduce a Santa Fe de Antioquia ocasionó la muerte a Luis Calos Arias Delgado?

¿Se demostró que el accidente en el que murió el señor Arias Delgado ocurrió en desarrollo de una actividad organizada por la Secretaría de Educación del municipio de Medellín, al que se encontraba vinculado? Y, de ser así ¿es por ello el municipio responsable por el daño antijurídico consistente en la muerte de aquel?

Para ello, esta Judicatura deberá determinar si: (i) el municipio de Medellín se encuentra legitimado en la causa por pasiva; y si (ii) los documentos aportados en copia simple constituyen pruebas eficaces en este proceso.

3.2. Presupuestos de la sentencia de mérito

3.2.1. Competencia

La Sala es **competente** para resolver el presente caso, comoquiera que la pretensión mayor asciende a mil cincuenta y nueve millones trescientos veintisiete mil trescientos noventa y nueve pesos (\$1.059'327.399)⁴⁵, monto superior a la cuantía de quinientos salarios mínimos legales mensuales vigentes (500 SMLMV), exigida por el Código Contencioso Administrativo (CCA) y la Ley 446 de 1998 para que un proceso iniciado en el dos mil dos (2002) tuviera vocación de doble instancia, lo que en ese entonces equivalía a ciento cincuenta y cuatro millones quinientos mil pesos (\$154'500.000)⁴⁶.

3.2.2. Vigencia de la acción

El numeral 8° del artículo 136 del CCA dispone que el término para formular pretensiones en sede de reparación directa es de dos (2) años, contados a partir del día siguiente al del acaecimiento del hecho, omisión u operación administrativa que originó el daño reclamado.

En este asunto, el accidente de tránsito en el que falleció Luis Carlos Arias Delgado sucedió el cinco (5) de mayo de dos mil (2000)⁴⁷. La vigencia de la acción fenecía el seis

⁴⁵ La parte actora cuantificó el lucro cesante futuro en la mencionada suma. Folio 79 del C.1.

⁴⁶ El artículo 1° del Decreto 2910 de 2001 del Ministerio del Trabajo y Seguridad Social dispuso que el salario mínimo legal mensual vigente correspondería a la suma de trescientos nueve mil pesos (\$309.000), en los siguientes términos: "A partir del primero (1o.) de enero del año 2002, regirá como salario mínimo legal diario para los trabajadores de los sectores urbano y rural, la suma de diez mil trescientos pesos (\$10.300) moneda corriente".

⁴⁷ Folio 13 del C.1.

(6) de mayo de dos mil dos (2002). Por consiguiente, **la demanda se presentó dentro del término que exige la ley**, esto es, el tres (3) de mayo de dos mil dos (2002).

3.2.3. Legitimación para la causa y llamamientos en garantía

3.2.3.1. La parte demandante aportó al expediente documentos originales de las certificaciones del libro de registro de nacimientos, suscritas por el Notario Primero del Círculo de Quibdó, que –conforme al art. 110 del Decreto 1260 de 1970– acreditan el nexo de parentesco de Ana Yusdi Arias Rodríguez⁴⁸, Jaime Yensy Arias Rodríguez⁴⁹, Carlos Yair Arias Rodríguez⁵⁰ y Lissa Yiliana Arias Rodríguez⁵¹, como hijos de Luis Carlos Arias Delgado. Por consiguiente, **se encuentran legitimados en la causa por activa**.

Por otra parte, la copia auténtica de la partida de matrimonio emitida por la Diócesis de Quibdó no es el medio idóneo para acreditar que **Elizabeth Rodríguez de Arias** era esposa de Luis Carlos Arias Delgado⁵², conforme al artículo 105 del Decreto de 1260 de 1970 y con la jurisprudencia de la Sala⁵³. En consecuencia, **no se encuentra legitimada en la causa por activa**.

3.2.3.2. Sobre la **Nación – Ministerio de Transporte**, conforme al artículo 3° del Decreto 101 de 2000⁵⁴, norma vigente para el momento de los hechos, las facultades del Ministerio se circunscriben a la participación en la formulación de las políticas públicas del sector transporte, la elaboración y ejecución de los programas sectoriales, y el control de tutela ejercido sobre sus entidades adscritas y vinculadas. Así las cosas, la Sala concluye que si al anterior demandado no le compete la obligación de velar por el estado

⁴⁸ Folio 6 del C.1.

⁴⁹ Folio 7 del C.1.

⁵⁰ Folio 8 del C.1.

⁵¹ Folio 9 del C.1.

⁵² Folio 10 del C.1.

⁵³ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, sentencia de unificación del 22 de marzo de 2012, exp. 22206.

⁵⁴ “2.1 Participar en la formulación de la política, planes y programas de desarrollo económico y social del país. 2.2 Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y la infraestructura de los modos de su competencia. 2.3 Establecer la política del Gobierno Nacional para la directa, controlada y libre fijación de tarifas de transporte nacional e internacional en relación con los modos de su competencia, sin perjuicio de lo previsto en acuerdos y tratados de carácter internacional. 2.4 Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. 2.5 Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte. 2.6 Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte. 2.7 Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura. 2.8 Establecer las políticas para el desarrollo de la infraestructura mediante sistemas como concesiones u otras modalidades de participación de capital privado o mixto. 2.9 Apoyar y prestar colaboración técnica a los organismos estatales en los planes y programas que requieran asistencia técnica en el área de la construcción de obras y de infraestructura física, con el fin de contribuir a la creación y mantenimiento de condiciones que propicien el bienestar y desarrollo comunitario. 2.10 Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados. 2.11 Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar. 2.12 Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia. 2.13 Diseñar, coordinar y participar en programas de investigación y desarrollo científico, tecnológico y administrativo en las áreas de su competencia. 2.14 Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia. 2.15 Orientar y coordinar conforme a lo establecido en el presente decreto y en las disposiciones vigentes, a las entidades adscritas y ejercer el control de tutela sobre las mismas. 2.16 Coordinar el Consejo Consultivo de Transporte y el Comité de Coordinación Permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, Dimar. 2.17 Participar en los asuntos de su competencia, en las acciones orientadas por el Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres. 2.18 Las demás que le sean asignadas”.

y mantenimiento de las vías de orden nacional⁵⁵ y, además, no tuvo participación alguna en los hechos ocurridos el 5 de mayo de 2000, **no está legitimado en la causa por pasiva**.

3.2.3.3. Este Colegiado no comparte los argumentos del fallador de primera instancia, en cuanto juzgó que el municipio, el departamento y el área metropolitana no se encontraban legitimados en la causa por pasiva, porque pese a pudiera existir una obligación de mantenimiento vial comprendida entre el municipio de Santa Fe de Antioquia y el de Medellín, no se demostró que la ejecución de dicho convenio hubiera iniciado.

En el **Convenio Interadministrativo núm. 583**, suscrito el **18 de octubre de 1996** entre el **INVÍAS**, el **municipio de Medellín**, el **departamento de Antioquia**, el **área metropolitana del Valle de Aburrá** y el **Instituto para el Desarrollo de Antioquia – IDEA**–, aportado al expediente en copia auténtica, se acordó que:

“EL INSTITUTO, EL DEPARTAMENTO, EL MUNICIPIO y EL AREA se comprometen la cofinanciar la construcción del Proyecto de Comunicación Vial entre los Valles de Aburrá y del Río Cauca, también denominado Variante Medellín Santa fe de Antioquia”.

[...]

“EL DEPARTAMENTO, EL MUNICIPIO y el AREA, se comprometen a operar y mantener en óptimo estado de servicio el túnel, sus equipos y sus accesos, así como la actual vía entre Medellín y Santa Fe de Antioquia, de acuerdo con un programa de inversiones en mantenimiento, a veinte años, que recomendará la Gerencia del Proyecto y que requerirá la aprobación de la junta directiva” (cláusulas 1ª y 15ª)⁵⁶.

Si bien, se pactó que el proceso licitatorio era adelantado por la Gerencia del Proyecto y al departamento de Antioquia le correspondía efectuar formalmente la contratación, las decisiones sobre la materia eran tomadas por la Junta Directiva (cláusula 8ª).

En el convenio 583 de 1996 se acordó, además, entre otras cuestiones, que este no tendría efectos hasta que las entidades contratantes *“efectúen el registro presupuestal y/o la certificación de vigencias futuras”* (cláusula 17ª), de lo que no obra prueba en el plenario. No obstante, no puede pasarse por alto que MINCIVIL S.A. y ESTYMA S.A. aportaron copia auténtica del **contrato 97-CO-20-1641**⁵⁷, **suscrito el 4 de noviembre de 1997** entre el departamento de Antioquia y la UT Impregilo S.P.A. – Topco S.A.⁵⁸, para *“ejecutar la totalidad de las obras necesarias para la Conexión Vial Aburrá-Río Cauca”* (cláusula 1ª), en el que se acordó que:

“La apropiación presupuestal para el presente contrato se regirá por las nomas estipuladas en el convenio interadministrativo No. 0583 de 1996, suscrito entre el Instituto Nacional de Vías, el Departamento de Antioquia, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el Municipio de Medellín”.

⁵⁵ Folio 627 del C.2.

⁵⁶ Folio 408 del C.2.

⁵⁷ Folios 190 a 198 del C.2.

⁵⁸ En el otrosí No. 1 del referido contrato se modificó uno de los integrantes de la unión temporal, que ya no sería Impregilo S.P.A. – Topco S.A., sino Impregilo S.P.A. – Mincivil S.A. (hoy UT Estyma S.A. – Mincivil S.A.).

Se estipuló asimismo en el contrato 97-CO-20-1641 que al pago se efectuaría con la presentación de cuentas de cobro acompañadas de las actas de obra, en las que se especificarían las cantidades ejecutadas, con los precios unitarios respectivos (cláusulas 9ª y 10ª).

En el expediente obra, aparte, copia auténtica de **14 otrosíes**⁵⁹, suscritos con ocasión del contrato 97-CO-20-1641. De estos, nota la Sala que con el **otrosí núm. 4**⁶⁰, el plazo contractual fue extendido por ciento cuarenta y dos (142) días más y el valor del contrato fue adicionado en nueve mil millones de pesos (\$9.000'000.000), que fue atendido con un reserva de fondos provenientes del convenio 0583 de 1996. El **otrosí núm. 5**⁶¹ fue celebrado por "*la necesidad de continuar con la ejecución del proyecto*", el plazo fue ampliado en noventa y un (91) días, contados a partir del 31 de marzo de 2002, y al valor contractual le fueron añadidos quince mil setecientos millones de pesos (\$15.700'000.000), con cargo a un reserva de fondos provenientes del convenio 0583 de 1996 y un certificado de disponibilidad presupuestal expedido por la unidad financiera del Área Metropolitana del Valle de Aburrá. En el **otrosí núm. 10**⁶², firmado el 28 de junio de 2003, fueron adicionados al contrato doce mil seiscientos millones de pesos (\$12.600'000.000), para ser invertidos conforme a un programa de trabajo aprobado por la gerencia del proyecto, que serían pagados "*con cargo a los recursos asignados al convenio interadministrativo 583-6-69 de 2003 [...]*". Con el **otrosí núm. 13**⁶³, se adicionaron veinte mil millones de pesos (\$20.000'000.000) al contrato, "*con cargo a los recursos asignados al convenio interadministrativo adicional número 5896, convenio 0583 de 1996*".

Asimismo, obran en el expediente copias simples de las **preactas y actas de obra** por trabajos de rehabilitación de la vía Medellín-San Jerónimo, desde octubre de 1999 hasta mayo del 2000, suscritas por representantes de la interventoría y el contratista⁶⁴. En las actas –observa la Sala– figuran las cantidades de obra ejecutadas en cada lapso, así como los precios respectivos, conforme a lo convenido en el contrato 97-CO-20-164.

Así, resulta claro que, en desarrollo del convenio interadministrativo núm. 583 de 1996, con el que el Invías, el municipio de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá se comprometieron a operar y a mantener en óptimo estado la vía que comunicaba a Medellín y Santa Fe de Antioquia, fue suscrito el contrato 97-CO-20-1641, para ejecutar la totalidad de las obras necesarias para la conexión vial entre Aburrá y el Río Cauca. Este contrato, así como cuatro (4) de los otrosíes con los que se le adicionó un mayor valor, fue financiado con cargo a fondos del convenio interadministrativo núm. 583 de 1996. Además, las actas de obra requeridas para realizar los pagos, fueron suscritas conforme a lo pactado en el contrato 97-CO-20-1641. No cabe pues, ante ello, más que concluir que la ejecución del referido convenio había iniciado y se encontraba vigente el cinco (5) de mayo del dos mil (2000), cuando se presentó el daño que dio lugar a este proceso.

⁵⁹ Folios 199 a 244 del C.2.

⁶⁰ Folios 207 y 208 del C. 2.

⁶¹ Folios 209 y 210 del C. 2.

⁶² Folios 219 a 221 del C. 2.

⁶³ Folios 226 y 227 del C. 2.

⁶⁴ Folios 245 a 312 del c.2.

Por otro lado, es menester resaltar que no le asiste razón al área metropolitana en afirmar que ella no goza de personería jurídica⁶⁵. El artículo 2 de la Ley 128 de 1994, norma vigente para la fecha de los hechos, define a las áreas metropolitanas como entidades administrativas formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio núcleo o metrópoli, que están dotadas de personalidad jurídica de derecho público, autonomía administrativa, patrimonio propio, autoridades y un régimen especial⁶⁶.

Así pues, al haber convenido **el Invías, el municipio de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá**, que estarían a cargo de la operación y el mantenimiento de la vía en la que se presentó el siniestro, y al discutirse en este proceso la imputación del daño, consistente en la muerte del señor Luis Carlos Arias Delgado, por una falla en el servicio en el mantenimiento y la señalización de la carretera, resulta evidente que sus intereses jurídicos se encuentran inmiscuidos en este asunto, por lo que se encuentran legitimados en la causa por pasiva.

3.2.3.4. El **departamento de Antioquia se encuentra legitimado en la causa por activa**, ya que –como consta en documentos a públicos⁶⁷– el accidente en el que falleció Luis Carlos Arias Delgado ocurrió en el marco de una actividad de integración pedagógica organizada y autorizada por funcionarios del departamento de Antioquia, al cual se encontraba vinculado como profesor de tiempo completo en la Escuela Urbana Integrada Paulo VI del municipio de Medellín.

3.2.3.5. **Mincivil S.A., Estyma S.A. e Integral S.A.** fueron llamadas al *sub lite*, en representación del demandado denominado como **proyecto Conexión Vial Aburrá-Río Cauca**. Sin embargo, este accionado no constituye una persona natural o jurídica. Con el convenio interadministrativo 583 de 1996, el Invías, el departamento de Antioquia, el municipio de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá buscaron aunar esfuerzos para financiar tal proyecto, creando para ello una Junta Directiva y designando un gerente (cláusulas 4ª y 7ª). Pero este proyecto no fue constituido como una persona jurídica, por lo que se convino que la formalización de contratos para el desarrollo del proyecto estaría a cargo del departamento de Antioquia (cláusula 8ª). En consecuencia, en cuanto carece de persona jurídica, **no puede predicarse la legitimación en la causa por activa del Proyecto Conexión Vial Aburrá-Río Cauca**.

Ahora bien, como consta en el otrosí núm. 1 contrato 97-CO-20-1641⁶⁸, suscrito el 28 de junio del 2000⁶⁹, la composición de la unión temporal contratista fue modificada, pasando a estar conformada por Impriegilo S.A. y MINCIVIL. Y, según lo consignado en los considerandos del otrosí núm. 14⁷⁰, mediante *nota de cesión* del 7 de noviembre de 2001, aprobada por *la entidad contratante*, los derechos y obligaciones a cargo de Impriegilo fueron cedidos a Estyma S.A. En consecuencia, las firmas llamadas en garantía estaban a cargo de la ejecución del contrato que tenía por objeto “*la totalidad de las obras*”

⁶⁵ Folio 427 del C.2.

⁶⁶ “**Artículo 2º.- Naturaleza jurídica.** Las Áreas Metropolitanas están dotadas de personalidad jurídica de derecho público, autonomía administrativa, patrimonio propio autoridades y régimen especial”.

⁶⁷ Al respecto: Apartado 4.3.9.

⁶⁸ Folios 199 y 200 del C. 2.

⁶⁹ Conforme a lo manifestado en los considerandos del otrosí núm. catorce (14), obrante a folios 228 a 244 del C. 2.

⁷⁰ Folio 232 del C. 2.

necesarias para la conexión vial Aburrá-Río Cauca [...] en los términos convenidos en el contrato de financiación respectivo”⁷¹. A su vez, en el Convenio Interadministrativo No. 583, suscrito el 18 de octubre de 1996⁷², se acordó, por un lado, que el Invías, el departamento de Antioquia, el municipio de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá cofinanciarían la construcción del Proyecto de Comunicación Vial entre los Valles de Aburrá y del Río Cauca y, por otro lado, se convino que el departamento, el municipio y el área metropolitana operarían y mantendrían en óptimo estado la vía entre Medellín y Santa Fe de Antioquia (cláusulas 1ª y 15ª). Existía una vía que sería mantenida y operada conforme a lo acordado; y se construiría otra, que sería financiada de la forma mencionada, siendo la segunda denominada Conexión Vial Aburrá- Río Cauca, que es aquella de la que estaban a cargo las firmas llamadas en garantía.

Nota la Sala, además, que Blanca Elvia Gallego⁷³ dijo, en testimonio rendido en este proceso el 17 de noviembre de 2007, que, en esa fecha, había otra vía que “es la del túnel”, la cual había pasado a ser la más utilizada. Mientras, Santiago García Restrepo⁷⁴, declaró el 19 de noviembre de 2007 lo siguiente:

“CONTESTO. En este momento [sic] es inutilizada la vía en que sucedió el accidente, creo pues. A quien se le va a ocurrir meterse por esa vía tan estrecha. PREGUNTADO. Dígame al despacho si usted conoce la vía nueva que conduce a Santa Fe de Antioquia pasando por el túnel. CONTESTO. Si la conozco. PREGUNTADO. Complemente al despacho la anterior pregunta, si la vía donde ocurrió el accidente hace parte del tránsito de Medellín a Santa Fe de Antioquia. CONTESTO. En este momento creo que no, [...]”.

Ahora bien, conforme a lo estipulado en el convenio 583 de 1996, el Proyecto de Conexión Vial entre el Valle de Aburrá y el Río Cauca:

“[...] se compone de un túnel en jurisdicción de los corregimientos de San Cristóbal y Palmitas del Municipio de Medellín, y de los respectivos accesos viales, oriental y occidental, a los portales del túnel. Parágrafo 1: Se define como Acceso Oriental el proyecto compuesto por las siguientes obras: La ampliación, rectificación y pavimentación de la actual carretera al mar en el tramo comprendido entre la Facultad de Minas (Carrera 80 X Calle 65) y la abscisa K4 + 900, hasta un sitio en la cantera de Loma Hermosa, donde empalma con el tramo Loma Hermosa – Portal Oriental, del proyecto original de conexión vial entre los Valles de Aburrá y del Río Cauca; el mencionado tramo Loma Hermosa – Portal Oriental del proyecto de conexión referido, [...]”⁷⁵.

De conformidad con lo anterior, esta Subsección concluye que Mincivil S.A. y Estyma S.A. ejecutaron el contrato que comprendía las obras del Proyecto De Conexión Vial del Valle de Aburrá con el Río Cauca, que es una vía diferente a aquella en la que ocurrió el accidente en el que falleció Luis Carlos Arias Delgado. En consecuencia, al municipio de Medellín no le asiste el derecho legal ni contractual para exigirle a tales sociedades el reembolso de los perjuicios a cuyo pago llegare a ser condenado (art. 57, CPC).

⁷¹ Folio 190 del C. 2. (Subrayado añadido).

⁷² Folio 408 del C.2.

⁷³ Folios 660 a 663 del C.3.

⁷⁴ Folios 655 a 659 del C.3.

⁷⁵ Esta es una transcripción literal. Los errores, erratas, énfasis y mayúsculas forman parte del texto original. (Folios 404 y 405 del C. 2).

3.2.3.6. **Integral S.A.**, por su parte, no fue demandado⁷⁶, ni llamado en garantía, y no está llamado a representar procesalmente al Proyecto Vial Aburrá-Río Cauca, ya que, como se estableció, no puede predicarse de este la legitimación en la causa por activa.

4.3. Análisis de la Sala sobre el primer problema jurídico

4.3.1. En este caso, el daño que la parte actora pretende que sea reparado consiste en la muerte de Luis Carlos Arias Delgado, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 5 de mayo de 2000, en el que un bus cayó en un abismo en la vía Medellín-Santa Fe de Antioquia, a la altura del kilómetro 31 de la carretera del municipio de San Jerónimo, más adelante del corregimiento de Palmitas, en la vereda la Urquita⁷⁷, de acuerdo con lo referido en la pretensión primera y el hecho No. 1⁷⁸ del libelo demandatorio.

4.3.2. A la Sala corresponde, como juzgador de segundo grado, determinar si en el presente asunto, se demostró la existencia de un nexo causal entre la falla en el servicio en el mantenimiento y la señalización de la vía que conecta a Medellín y Santa Fe de Antioquia, en un extremo, y el accidente en el que murió Luis Carlos Arias Delgado, en el otro extremo.

Resulta pertinente recordar que, sobre la falla del servicio, el *a quo* se pronunció, en lo fundamental, de la siguiente manera:

«3.1.4.2. De la falta del servicio en el sub lite

Son dos las aristas que utiliza el pretensor procesal, para dar apoyo a su tesis de la falla del servicio alegada, a saber: i) En principio su cuestionamiento apunta hacia la falta de mantenimiento del corredor vial nacional donde se produjo el accidente, particularmente en el tramo identificado con el kilómetro 31, vereda la “Urquita” del corregimiento de “Palmitas”, de la carretera que del Municipio de San Jerónimo conduce a esta capital; y ii) En segundo plano, bajo la idea de la falta de señalización del lugar.

3.1.4.2.1. De la presunta falta de mantenimiento

Ab initio, los documentos privados aportados por la parte activa –fotografías–, que por no haberse contradicho ni tachado conciben plena fuerza suasoria en el sub lite, son un reflejo inobjetable de estado en que se encontraba la vía, y particularmente, el punto donde ocurrió el siniestro.

Ciertamente, a folios 29 y 30 del cuaderno principal se observa la toma de la baranda y de la berma de la carreta por donde rodó el vehículo accidentado⁷⁹, detectándose un corredor estrecho, con hundimiento central de la vía, deslizamiento de tierra en el costado derecho –asumiendo la trayectoria que mantenía el rodante en el momento del accidente–, sin delimitación de calzadas y sin ninguna señal visible en ese preciso lugar.

⁷⁶ Folios 43 y 44 del C. 1.

⁷⁷ La descripción del lugar se describe conforme a lo establecido en el dictamen pericial obrante a folio 697 del C.3.

⁷⁸ “El día 05 de mayo de 2.000, se dio el fatídico accidente de tránsito, donde perdieron la vía dos 12 educadores, entre ellos el señor LUIS CARLOS ARIAS DELGADO, y más de veinticinco 25 resultaron lesionados gravemente, en momento que regresaban del municipio de SOPETRAN, Antioquia, del eco parque EL GAITERO, a la ciudad de MEDELLÍN, luego de una jornada de integración laboral pedagógica autorizada por la directora del núcleo educativo 0102, realizada desde la 7 AM., hora de saluda y cuando regresaban luego de haber realizado dicha actividad, por la carretera que de la ciudad de MEDELLÍN, conduce al municipio de TURBO hecho ocurrido a la altura del kilómetro 31, jurisdicción del municipio de MEDELLÍN, Departamento de Antioquia, corregimiento de Palmitas, vereda la URQUITA MISERENGA, accidente ocurrido por el volcamiento sufrido por el bus de placas LLI 307 afiliado a la empresa COLTUR”. Folio 45 del C.1.

⁷⁹ «En el mismo sentido véanse fotografías a folios 469 C. número 2».

Adicionalmente, en la toma visible a folio 32 del mismo cuaderno, se muestra que la capa asfáltica se encontraba en regular estado, y con una peligrosa inclinación en su costado izquierdo⁸⁰, senda por donde transitaba el autobús involucrado en el accidente además de una banda de protección obsoleta y destruida.

Finamente a folio 39 del mismo expediente, se observa el rastro que dejó el autobús al rodar por la pendiente, donde se aprecia un elevado grado de inclinación en la misma, y, además, ningún elemento de contención.

Por tanto, analizadas esas muestras fotográficas, resulta palmario colegir que le asiste razón a la parte demandante cuando denuncia un estado de abandono en la vía, particularmente en el punto fatídico donde redó el autobús con sus indefensos pasajeros.

Ahora bien, INVÍAS demostró a través de copia de la planilla de costos del mantenimiento de esa vía el tratamiento de conservación dispuesto (fl. 476-478 c. número 2) en esa época, aunque por lo visto gráficamente resulta evidente que fue insuficiente ese esfuerzo, por lo que, sin que se haga necesario trascender en demasía en la discusión⁸¹, encuentra el Despacho fundamento en la formulación de la falla pregonada por ésta vía –la falta del mantenimiento adecuado a cargo del ente Nacional–».

3.1.4.2.2. De la eventual falta de señalización en la vía.

Como se despejó in limine, no está en discusión que es un deber inexcusable el de dotar a las personas que se transportan por las carreteras del país, de toda la información necesaria, máxime cuando de preservar su integridad se trata (principio de seguridad).

Pues bien, con las tomas ofrecidas por INVÍAS, como anexo de su contestación de la demanda⁸², se observa una panorámica amplia en el plano del sitio del siniestro, que revelan dos señales de advertencia: una con la simbología de colisión y otra con la advertencia de “peligro”⁸³, empero debe ser resaltado que están ubicadas en dirección Medellín-San Jerónimo, no a la inversa, lo que permite inferir válidamente que, tal y como lo anota la parte demandante, en ese carril no existían ta[es] provisiones, documentación que riñe con las manifestaciones del ente fustigado, pues se insistió en la presencia de dispositivos de tránsito necesarios para advertir del riesgo que presentaba la vía.

De suerte, que no es difícil detectar que la falta de señalización acusada por la parte demandante es un hecho cierto y que, de contera, su tesis de falla del servicio por falta de señalización tiene asidero suasorio, a no dudarlo»⁸⁴.

4.3.3. Para determinar si la falla en el servicio por la omisión en el mantenimiento y la señalización de la vía que de Medellín conduce a Santa Fe de Antioquia ocasionó la muerte Luis Calos Arias Delgado, esta Subsección procederá a analizar las pruebas esgrimidas por la recurrente, en sustento de la alzada, en conjunto con los demás pruebas (art. 187, CPC) practicadas en este proceso.

En este análisis, serán valoradas los documentos que obran en copia simple –conforme a lo decidido por la Sección Tercera en sentencia de unificación del 28 de agosto de 2013⁸⁵– ya que fueron allegados en las oportunidades legalmente previstas, y la contraparte no controvertió su autenticidad en los términos de los artículos 289 y siguientes del CPC.

⁸⁰ «Lo que se detecta con las imágenes que aparecen a folios 470 y 471 C. número 2».

⁸¹ «Las manifestaciones juradas de los testigos aportados por la parte activa confirman en detalle ésta premisa. Al respecto ver folios 655 y siguientes cuaderno 3».

⁸² «A folios 466 – 475 del Cuaderno 2».

⁸³ «A folio 468 del cuaderno 2».

⁸⁴ Esta es una transcripción literal. Los errores, erratas, énfasis y mayúsculas forman parte del texto original.

⁸⁵ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Sala Plena. Sentencia del 28 de agosto del 2013, exp. No. 25022.

En este proceso fueron decretadas⁸⁶, como pruebas trasladadas, los documentos que reposan en el proceso de reparación directa adelantado contra el Invías, con radicado núm. 2000-3912. Dichos documentos consisten en: oficios suscritos por funcionarios del Invías, la Policía Nacional, el Proyecto Conexión Vial Aburrá-Río Cauca, el departamento de Antioquia; además de noticias de prensa y una constancia de la junta de Acción Comunal de la Vereda Urquita. Así mismo, fueron decretadas las pruebas provenientes de proceso penal con radicado núm. 348898, adelantado por la Fiscalía 112 de la Unidad Primera Seccional Especializada de Delitos contra la Vida y la integridad Personal, por solicitud tanto de la demandante⁸⁷ como del Invías⁸⁸.

Como el traslado de pruebas del expediente penal con radicado núm. 348898 fue solicitado tanto por la demandante como por una de las demandadas, y el proceso contencioso-administrativo con radicado núm. 2000-3912 fue adelantado contra el Invías, y en este proceso **todas** las partes tuvieron la oportunidad de controvertirlas, las pruebas trasladadas de dichos procesos serán valoradas por la Sala, conforme a la jurisprudencia de esta Subsección⁸⁹.

Los recortes de prensa, en todo caso, son documentos privados que sólo prueban el hecho de haber sido publicada la información en éstos contenida, mas no prueban la veracidad de los hechos, como lo ha determinado esta Corporación⁹⁰.

4.3.4. Pues bien, como prueba de la relación de causalidad entre la falla del servicio en el mantenimiento y señalización de la vía, y la muerte del señor Arias Delgado, obran en el plenario un **experticio**⁹¹ y un **dictamen pericial**:

4.3.4.1. Informe técnico del estado actual del kilómetro 31 de la vía Medellín – Santa Fe de Antioquia⁹², del 2 de mayo de 2002, elaborado y suscrito por el ingeniero civil Álvaro Díaz Paucar, con matrícula No.2299 del Consejo Nacional de Ingeniería y Arquitectura. En él informó que no había ningún tipo señales en la vía tales como “avisos de peligro, reduzca la velocidad etc.”, y describió el sitio de la siguiente manera:

“El lugar donde ocurrió el accidente es una curva con giro a la izquierda y entrega a otra curva con giro a la derecha en la dirección Sata Fe de Antioquia y Medellín.

⁸⁶ Auto del 23 de julio de 2007. (Folios 590 a 593 del cuaderno 2).

⁸⁷ Folio 65 del cuaderno 1.

⁸⁸ Folio 465 del cuaderno 2.

⁸⁹ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencias del 5 de diciembre de 2017 (exp. 42243), del 26 de noviembre de 2018 (exp. 41847) y del 15 de noviembre de 2018 (exp. 43664).

⁹⁰ “[...] la publicación de noticias en los medios de comunicación acreditan la existencia de una información, pero de ninguna manera, prueban la veracidad de los hechos, puesto que aquellas constituyen documentos privados que, en principio, solo dan fe de los términos en que fue divulgada la noticia”. CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera. Sentencia del 21 de junio de 2007, exp. 25627. “[...] los informes de prensa solo pueden probar el hecho de haber publicado una información, más no generan certeza de su contenido, por lo que no puede valorarse los recortes de periódico aportados al proceso”. CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera. Sentencia del 7 de junio de 2012, exp. 20700.

⁹¹ LEY 446 DE 1998, artículo 10. “Para la solicitud, aportación y práctica de pruebas, además de las disposiciones generales contenidas en el Código de Procedimiento Civil y demás disposiciones se dará aplicación a las siguientes reglas: || 1. Cualquiera de las partes, en las oportunidades procesales para solicitar pruebas, podrá presentar experticios emitidos por instituciones o profesionales especializados. De existir contradicción entre varios de ellos, el juez procederá a decretar el peritazgo correspondiente”.

⁹² Folios 15 a 19 del C.1.

En este sentido, Santa Fe de Antioquia Medellín, al lado izquierdo es la ladera inclinada con pendientes variables y en partes pronunciadas que llegan a alcanzar el 100% o más.

Al lado derecho existe abismo también con pendientes pronunciadas que alcanzan el 100% o más. En este mismo lado de la vía, se ha perdido totalmente la berma como se puede observar en las fotos y además parte de la banca, presentando la vía un estrechamiento al principio de la curva y siendo todavía más estrecha cuando finaliza esta.

En el plano que se adjunta, en el levantamiento horizontal se observa cómo se detalla este estrechamiento, la vía normalmente tiene un ancho en la superficie de rodamiento de 7 m, al entrar a la curva este ancho es de 6m y al finalizar es de 5.50 m. [...] En este momento, al lado derecho de esta curva, por donde se ha perdido la banca, hay colocada una barrera metálica de protección en muy regular estado de conservación”.

En segundo lugar, describió la vía diciendo: “*está en muy regular estado de conservación, el mantenimiento que se le ha dado es nulo o muy poco*”. Por último, dijo que en el sentido de la carretera San Jerónimo-Medellín se presentaba una falla geológica que, según este, existía desde hacía varios años, “*sin que ninguna entidad del gobierno a cargo del mantenimiento de esta vía haga la reparación técnica de este sitio*”.

El 21 de noviembre de 2007, el Tribunal recibió el testimonio de **Álvaro Díaz Paucar**⁹³, quien manifestó ser ingeniero civil que trabajaba como diseñador estructural del municipio de Medellín, explicó que el objeto del documento presentado era demostrar que, el mal estado que en ese momento presentaba la vía, fue la causa de que el bus se volcara. El Área Metropolitana, en la audiencia, alegó que en esta diligencia, que tenía por objeto la ratificación del informe, no se podía complementar o adicionar aspectos del mismo, por lo que no hubo lugar a más preguntas de los asistentes.

Si bien, el señor Díaz Paucar, quien elaboró el informe técnico sobre el estado de la vía en el sitio en el que ocurrió el accidente –anexado a la demanda– manifestó en audiencia pública ser ingeniero civil y en el documento indicó el número de su tarjeta profesional, esta no fue aportada, ni se acreditó, por otro medio, su experiencia profesional. No puede así establecerse su idoneidad técnica, para determinar que el accidente hubiera sido ocasionado por el mal estado de la vía, lo que –según su dicho– fue el propósito de su informe.

Aparte, las observaciones en que se basó el señor Díaz Paucar fueron realizadas dos (2) años después de que el siniestro ocurriera⁹⁴. Este experticio, en consecuencia, trae a esta Judicatura conocimiento sobre el estado que en ese momento presentaban las dimensiones de la vía, los elementos que a su alrededor se hallaban y la señalización; ya que son aspectos para cuya apreciación no se requieren conocimientos especializados, como los necesarios para determinar el tipo de relleno y la presencia de fallas geológicas, entre otros.

4.3.4.2. El 6 de diciembre de 2007, el ingeniero civil Gustavo Duque Villegas rindió **dictamen pericial**⁹⁵.

⁹³ Folios 683 a 685 del C.3.

⁹⁴ El accidente se presentó el 5 de mayo de 2000, mientras la visita se realizó el 26 de abril de 2001 (fl. 15, C. 1).

⁹⁵ Folios 697 a 710 del C.3.

El área metropolitana⁹⁶, el departamento⁹⁷ y el Invías⁹⁸ lo **objetaron por error grave**. Argumentaron que: **(i)** el perito realizó apreciaciones subjetivas y juicios de responsabilidad, que están por fuera de la órbita del auxiliar de la justicia; **(ii)** el peritaje se limitó reconocer las condiciones actuales de la vía, desconociendo el objeto de este medio de prueba que era establecer el estado de la carretera, para el momento de los hechos; y **(iii)** la experticia no contaba un sustento técnico que justificara sus conclusiones.

El fallador de primera instancia desestimó las objeciones presentadas y valoró la experticia, en razón a que las entidades, que se oponían al dictamen, no aportaron o solicitaron medio de prueba que demostrara la falla “grave” en la que incurrió el experto.

Con respecto a la primera objeción, esta Subsección pone de presente que, conforme al artículo 226 del CPC, “[*]a peritación es procedente para verificar los hechos que interesan al proceso y requieran especiales conocimientos científicos, técnicos o artísticos*”. La necesidad de incorporar esas valoraciones que escapan de la órbita epistemológica del juez es precisamente lo que justifica la incorporación del dictamen pericial, que es “*un informe llevado a cabo por una persona ajena a los intereses que se ventilan [...], en base a la especialización que tiene sobre ciertos conocimientos científicos, artísticos, prácticos o técnicos en la materia objeto de discusión, con la particularidad de escapar los mismos como regla general al saber del juzgador, limitándose éste posteriormente a valorarla libremente junto con el resto de pruebas practicadas, lo que implica que no estará en ningún caso vinculado al sentido de aquel dictamen*”⁹⁹. Son pues los conocimientos científicos necesarios para realizar este examen lo que justifica el recurso a este medio de prueba. Por tanto, al desbordar las valoraciones científicas, técnicas o artísticas para las que fue convocado al proceso, el perito actúa fuera de su ámbito competencial, por lo que, **en este aspecto**, el dictamen pierde todo mérito probatorio.

En el presente asunto, el dictamen fue solicitado y decretado¹⁰⁰ con el fin de dar respuesta a unas preguntas concretas formuladas en la demanda¹⁰¹, sin que se presentara objeción sobre la pertinencia de la prueba pericial para responder al cuestionario formulado. El perito, en el dictamen presentado el 6 de diciembre de 2007¹⁰², dio respuesta a los interrogantes formulados. Pero además, manifestó en un apartado previo que denominó “**CONSIDERACIONES**”, lo siguiente:

“Aunque el accidente ocurrió hace más de 7,5 años, las fotos aportadas al expediente por las partes, dejan claro que las causas del mismo no son otras que la falta de señalización en una vía muy estrecha, de alineamiento horizontal y vertical extremadamente sinuoso, lo cual la hace en extremo peligrosa. [...]

Lo que es más grave, es que existiendo evidencia de la falla y la precariedad de las reparaciones, las medidas de prevención, como lo son las barreas de protección y adecuada señalización, son en la práctica inexistentes. Dirán las autoridades responsables del mantenimiento de la carretera que en las fotos de la épocas se ven barreras metálicas de

⁹⁶ Folios 712 a 714 del C.3.

⁹⁷ Folios 715 a 717 del C.3.

⁹⁸ Folios 718 a 737 del C.3.

⁹⁹ SÁNCER PELEGRINA, José Antonio, “Estudio de la prueba del dictamen de peritos a la luz de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil”, *Boletín Aranzadi Civil-Mercantil*, núm. 43, 2002, p. 1.

¹⁰⁰ Auto del 23 de julio de 2007. (Folios 592 y 593 del C. 1).

¹⁰¹ Folios 71 a 73 del C. 1.

¹⁰² Folio 710 del C. 3.

protección, pero estas evidentemente, cuando existieron eran prácticamente invisibles, por falta de pintura, a una menor de la establecida por las normas, a causa del hundimiento de la calzada y los sucesivos rellenos que se hacen sobre ella, insuficiente fijación al terreno, y amarres con alambre galvanizado a los soportes. Es inexplicable, como las entidades del Estado puedan aducir que estas medidas preventivas eran capaces de cumplir con su misión. [...]

En la lectura del expediente aparece que se han vinculado en garantía al proceso a los contratistas de la construcción de la nueva vía por el túnel de occidente. En concepto del perito, el responsable es el Estado: Nación, Departamento de Antioquia o Municipio de Medellín, propietarios de la obra de la nueva vía, pues el control de ejecución de los contratos recae en las entidades del Estado contratante. El contratista ejecuta lo que le sea autorizado, y si no ejecuta lo ordenado, se le somete a multas y otras medidas coercitivas, que en este caso no se presentaron¹⁰³ (subraya la Sala).

Al pronunciarse sobre la causa del accidente, el perito realizó un juicio sobre el cual no había sido inquirido y para lo cual no había sido convocado, desbordando así su órbita competencial. Aparte, al calificar los argumentos de las partes, la forma en que con su comportamiento daban cumplimiento a su misión y determinar su responsabilidad, el auxiliar de la justicia realizó un juicio de imputación que le corresponde al juez de la responsabilidad del Estado. Al pronunciarse, de esa manera, sobre puntos de la controversia que no le competen, el peritaje carece de mérito probatorio en esos aspectos concretos, lo cual, sin embargo, no desvirtúa la totalidad del dictamen, ya que también dio respuesta concreta a las preguntas planteadas.

Las conclusiones que el perito alcanzó en materia de causalidad no serán, así pues, valoradas por la Sala. Las demás conclusiones hubieran podido ser más exactas, obtenidas con empleo de métodos y herramientas más precisas, pero al perito, en el asunto de autos, se le ordenó, sin oposición de parte alguna, emitir pronunciamiento teniendo en cuenta lo observado en la diligencia de inspección –a la que acudió–, así como “*las pruebas existentes en el proceso, tales como fotografía[s], documentos, oficios y demás*”¹⁰⁴. En consecuencia, en cuanto el perito se pronunció con base en lo indicado, no puede ser de recibo, y menos en esta instancia, el reproche por supuesto error grave con fundamento en las fuentes que se le indicaron en el auto que decretó la prueba. Por lo demás, en el escrito de objeción del dictamen, el Invías formuló preguntas propias de una solicitud de aclaración o complementación, que no refutan lo afirmado en el peritaje.

Aducen, por otra parte, las objetantes que el dictamen se limitó a verificar las condiciones de la vía en el momento en que fue inspeccionada, y no las existentes cuando ocurrió el accidente. Esta Judicatura observa que, conforme a lo indicado al solicitar el dictamen¹⁰⁵, el perito “*estudio la documentación contenida en el expediente, visitó el sitio del accidente, hizo mediciones en el sitio, y tomo fotografías, con el fin de responder adecuadamente a las preguntas hechas*”¹⁰⁶. Para emitir juicios sobre el estado en el que se encontraba la vía cuando se presentó el siniestro, se basó en las fotografías que se encuentran en el expediente, cuya valoración –como lo manifestó el *a quo*– es procedente en el asunto de autos, ya que si bien no fueron fechadas, al ser “[...] *cotejadas con las demás fotografías*

¹⁰³ Folio 699 del C.3.

¹⁰⁴ Folios 71 del C. 1 y 593 del C. 3.

¹⁰⁵ Folio 71 del C. 1.

¹⁰⁶ Folio 699 del C. 3.

que presenta el Instituto Nacional de vías (fl. 466 – 475) es [sic] pasible admitir que representan el sitio donde ocurrió el accidente y las condiciones que presentaba para el momento de ocurrencia del mismo, pues estas últimas reportan una fecha cercana a la ocurrencia del suceso – 08 de mayo de 2000. Finalmente, también pueden ser cotejadas con las que aparecen en el dictamen pericial (fl. 697 – 710), con las cuales se logra la identificación del sitio”¹⁰⁷. Por lo tanto, esta alegación de los objetantes no está llamada a prosperar.

Pues bien, de la respuesta a los interrogantes concretos planteados al perito en este proceso, la Sala destaca los siguientes:

«Hoy la vía en el lugar del accidente, presenta un aspecto algo diferente al que aparece en las fotos del expediente. Las incipientes barreras de protección que aparecían hace 7 años, hoy no existen, pues se las llevó la falla. Se aprecia la construcción de un muro de contención de concreto, que está colapsado por la acción de la falla. Se ha construido un lleno nuevo para permitir el paso de los vehículos. Se tom[ó] medida del ancho de la calzada en el sitio exacto del accidente, y este es de 4,50 metros, a todas luces insuficiente para el paso simultáneo de dos vehículos grandes en cada sentido de circulación. Al igual que en la época del accidente, no existe señalización que prevenga este paso angosto.

[...]

Hay señalización vertical aparentemente nueva, que [sic] indican “conduzca con precaución”, “peligro” y “una vieja que indica “peligro de colisión”, bajando. Subiendo, que es el sentido más peligroso, pues este carril está aledaño al abismo, solo hay una señalización vertical que indica “batea”. Ninguna previene sobre la sección de vía insuficiente, y el extremo peligro de caer al abismo para el vehículo que sube, en caso de encontrarse con otro bajando. [...] En el sentido San Jerónimo-Medellín, en el cual ocurrió el accidente, y es el realmente peligroso, pues la estrechez de la calzada y la falta de barrera de protección hacen que un vehículo que suba, al encontrarse con otro bajando, no quepa en la calzada y se desvíe por el barranco [...] aparece solo una señal de “batea”, en mal estado. No hay ninguna señal preventiva del estrechamiento de la calzada, con el consecuente peligro de caída al abismo.

[...]

Esta vía que era de gran importancia antes de la construcción del túnel de occidente, requería un ancho mínimo de calzada pavimentada de 6.00 metros además de bermas y cunetas de al menos 1.00 metro a cada lado. Hoy en día, con una reparación aparentemente nueva, la sección de vía sigue siendo insuficiente. Esta es hoy de solo 4,50 metros sin berma ni cunetas a los lados de la calzada.

[...]

Las laderas a ambos lados de la vía son pendientes muy altas, mayores al 50% en promedio, con sectores puntuales cercanos al 100%. Si algún vehículo se sale de la vía rodará por cientos de metros antes de detenerse. El abismo se alcanza a apreciar en las diferentes fotos tomadas el día de la visita de inspección judicial. Es tal la pendiente hacia el abismo que no fue posible obtenerse una buena foto de éste».

Encuentra esta judicatura que para determinar el ancho de la vía, si este era suficiente para el paso de vehículos, así como si existían barreras y señales a su alrededor bastaba con

¹⁰⁷ Folio 786 del C. principal de segunda instancia.

acudir a la inspección judicial –como procedió el perito–, tomar medidas, estudiar las pruebas que obraban en el expediente, y concluir con base en conocimientos propios de la ciencia de este auxiliar de la justicia.

Se hubiera requerido, no obstante, más que una simple observación para determinar con precisión el grado de las pendientes. Por lo tanto, la cifra mencionada será tomada únicamente como un referente aproximado.

No incide, por otra parte, para el caso, que el perito no conociera el código y nombre técnico de las señales que se encontraban, en cuanto se busca establecer si una persona promedio hubiera podido advertir el peligro presente al ver las señales que se encontraban.

4.3.5. Por otro lado, el Juez de primera instancia adelantó **inspección en el lugar donde ocurrió el siniestro**, el 29 de noviembre de 2007¹⁰⁸. Encontró que, de acuerdo con las fotografías obrantes a folio 29 y 30 del cuaderno 1, ya no existía una baranda metálica de protección, sino un muro de contención en concreto, que se encontraba fracturado y “*se ha[bía] hundido conjuntamente con la falla*”. Hizo constar que el referido muro es nuevo.

En la diligencia, el Invías manifestó que “*en dirección Medellín-San Jerónimo, existe una señalización muy antigua, que indica el problema de colisión en el sector*”. Sin embargo, el despacho judicial dejó constancia de que la señalización a la que hace alusión el demandado es nueva, pues no se encontraba cuando el bus se volcó. Al analizar la señalización más antigua, se encontró una “*señal preventiva que indica riesgo de colisión, dirección Medellín - San Jerónimo*”, muy deteriorada. Asimismo, había otra señal de “*peligro*” situada a 50 metros de la anterior, no obstante, el Tribunal indicó que el bus accidentado no pudo haberla visto porque estaba a 80 metros del lugar del incidente.

4.3.6. Para acreditar la relación de causalidad entre la falla del servicio en el mantenimiento y señalización de la vía, y la muerte del señor Arias Delgado, fueron aportados además los siguientes **documentos**:

4.3.6.1. Comunicación del Coordinador de la Zona Noroccidental de la División de Policía de Carreteras, capitán Fabio Everardo Gonzales Páez, del 30 de mayo de 2000, en la que, al responder una petición, informó que¹⁰⁹:

*[...] 3- Como es de nuestro saber y entender la topografía en el Departamento de Antioquia, es bastante montañosa y la vía que de Medellín conduce a Turbo especialmente el tramo Medellín – San Jerónimo es bastante angosta y no tiene vía alterna, en el año 1999 sufrió mucho deterioro por el invierno y a principios del presente año comenzó una repavimentación y adecuación de la vía.
4- Ver anexo”.*

A esta comunicación se anexó un plano, que forma parte de aquella, en el que se muestra que la vía que de Santa Fe de Antioquia conduce a Medellín tiene 6,40 metros de ancho, pero en el lugar en el que ocurrió el accidente se presenta un estrechamiento de la vía, que pasaba a ser de 5,70 metros, por un desprendimiento de parte del asfalto de la calzada, y luego pasa a ser tener 6, 70 metros de ancho.

¹⁰⁸ Folios 692 a 694 del C.3.

¹⁰⁹ Folios 620 y 621 del C.2.

4.3.6.2. **Oficio No.0135 de la estación de Policía de Carreteras de Antioquia**¹¹⁰, del 25 de agosto de 2000, suscrito por el Comandante de la Estación de Policía de Carreteras de Antioquia, en el que informó que *“las reparaciones y adecuaciones hechas se han venido realizando [sic] posteriores al accidente tratando de evitar futuros siniestros”*. Además, se han adelantado labores de demarcación vial a través de la concesión Túnel de Occidente.

4.3.6.3. **Comunicación del Gerente del proyecto Conexión Vial Aburrá - Río Cauca**, del 22 de agosto de 2000¹¹¹, en la que se expresó que *“antes y después del accidente se le ha dado mantenimiento a la falla permanente que ha existido en dicho sitio. Las reparaciones han consistido en rellenos y reparcheos”*. Después del 5 de mayo de 2000, manifestó que se ejecutaron obras tales como: la reconstrucción del tramo de defensa metálico dañado y demarcación de la señalización horizontal, en los tramos de vía rehabilitados.

4.3.6.4 Copia simple del **memorando 1324-E-00-0373 del 25 de julio de 2000**¹¹², remitido por un **representante de Integral S.A.** para la interventoría del sector occidental en el contrato 170/97 al Invías, en el que se lee que:

“El día 5 de mayo de 2000, a eso de las 7:30 de la noche se presentó en el km 31 sentido Santa Fe de Antioquia – Medellín (km 26+340 abcisado Medellín Santa Fe de Antioquia) el accidente del bus de la empresa Coltur con placas LLI 307.

En el momento del accidente se presentaba una fuerte lluvia y la visibilidad era poca. El sitio del accidente es estrecho e inestable, ya que permanentemente es necesario hacer rellenos con material para mantener el tráfico vehicular, allí se ha mantenido un tramo de baranda metálica tipo Armco como barrera de protección, la cual fue arrastrada por el bus cuando se present[ó] el accidente” (subrayado añadido).

4.3.6.5. **Constancia de la Junta de Acción Comunal de la vereda Urquita**, del 18 de julio de 2000, suscrita por su presidente Oscar Mario Marín¹¹³, en la que manifestó que en la vía al mar, cerca del kilómetro 31, existe una falla geológica, según el concepto emitido por funcionarios de la Secretaría de Obras Públicas. Agregó que, tras el accidente, en el mencionado sector se ejecutaron nuevas obras como la instalación de una barra protectora horizontal, varios paralelos de cemento y una nueva iluminación.

4.3.6.6. El **ingeniero asesor de la Conexión Vial Aburrá-Río Cauca**, Gustavo Zuleta, remitió el **9 de mayo de 2000** al Gerente del Proyecto Vial Aburrá Río Cauca una **comunicación** –aportada en copia simple¹¹⁴– en la que manifestó que:

“En las horas del cinco de mayo de presente año ocurrió el accidente de un bus de la empresa Colutr de placas LLI307, a la altura del kilómetro 26 340 de la vía actual que de Medellín conduce a San Jerónimo.

El bus que se desplazaba en el sentido San Jerónimo – Medellín rodó por un abismo presentándose algunos muertos y una serie de heridos y lesionados.

¹¹⁰ Folio 600 del C.2.

¹¹¹ Folio 599 del C.2.

¹¹² Folio 274 del C. 2.

¹¹³ Folio 622 del C.2.

¹¹⁴ Folio 416 del C. 2.

En el lugar del accidente se presentaba lluvia en el momento y la visibilidad era baja. Aparentemente un camión que se dirigía en sentido Medellín – San Jerónimo bajaba rápido por el centro de la vía obligando al bus a buscar el extremo de la misma y a salirse de la banca.

Aunque el sitio del accidente es estrecho e inestable, debido a procesos geológicos de reptación que obligan a hacer llenos de material granular para mantener el tráfico vehicular, el sitio presenta señalización de peligro de choque, como puede verse en las fotos anexas, y un tramo de baranda metálica tipo Armco que sirve de barrera de protección. Esta baranda fue arrastrada por el bus cuando se precipitó al abismo” (subraya la Sala).

4.3.6.7. Esta Subsección observa que los oficios suscritos por el Coordinador de la Zona Noroccidental de la División de Policía de Carreteras, el Comandante de la Estación de Policía de Carreteras de Antioquia y el Gerente del proyecto Conexión Vial Aburrá - Río Cauca fueron otorgados por funcionarios públicos en ejercicio de su cargo, por lo que se presume su autenticidad, y dan fe de las declaraciones que contengan, conforme a los artículos 251 y 264, CPC. Dicha presunción, no obstante, desaparece por lógica elemental, cuando se presentan afirmaciones opuestas entre lo afirmado en varios documentos, conforme al principio de no contradicción, ya que la oposición entre los hechos que –a partir de la demostración de los supuestos fácticos en que se fundan (art. 176, CPC)– se infieren con una presunción imponen al juzgador acudir a otros medios de prueba, para desatar la contradicción que se presenta, conforme al principio de valoración conjunta de las pruebas (art. 187, CPC).

En efecto, en el presente asunto son afirmados hechos contradictorios en los documentos públicos referidos, ya que la Policía de Carreteras de Antioquia, en un oportunidad, afirmó que las reparaciones y repavimentaciones en la vía en la que ocurrió el accidente se habían realizado con posterioridad al acaecimiento del siniestro¹¹⁵ (que ocurrió el 5 de mayo de 2000), y en otra ocasión dijo que tales obras habían comenzado a principios del 2000¹¹⁶; mientras, el Gerente del Proyecto manifestó que se le había dado mantenimiento a esa misma vía antes y después de que ocurriera el accidente¹¹⁷. Tal contradicción, en un punto tan significativo como lo es la fecha en que tuvieron lugar los trabajos sobre la vía en que ocurrió el accidente, obliga al juez a confrontar su contenido con otros medios de prueba.

4.3.6.2. Oficio No.0135 de la estación de Policía de Carreteras de Antioquia el oficio

Por otra parte, Integral S.A es una sociedad de derecho privado¹¹⁸, mientras las Juntas de Acción Local son organizaciones cívicas, sociales y comunitarias de gestión social, sin ánimo de lucro, de naturaleza solidaria, con personería jurídica y patrimonio propio, según el artículo 8º de la Ley 743 de 2002. Por ende, los documentos suscritos por sus representantes no pueden considerarse documentos públicos, por lo que no están cubiertos por las presunciones que amparan las pruebas con esa naturaleza.

La comunicación que ingeniero asesor del Proyecto de Conexión Vial Aburrá-Río Cauca remitió al gerente de dicho proyecto contiene una descripción de los hechos, sin añadir

¹¹⁵ Apartado 4.3.6.2.

¹¹⁶ Apartado 4.3.6.1.

¹¹⁷ Apartado 4.3.6.3.

¹¹⁸ Así consta en la copia del certificado de existencia y representación que reposa a folios 319 a 324 del cuaderno 1.

conceptuación técnica alguna, por lo que no puede considerarse como una experticia. Por lo tanto, de conformidad con el artículo 238.7 del CPC, será tenido en cuenta como una alegación del Área Metropolitana, que lo aportó¹¹⁹. Lo mismo cabe afirmar con respecto al denominado *informe técnico*¹²⁰, presentado por esa misma entidad, que se basó en la anteriormente reseñada comunicación del ingeniero asesor del proyecto y, por lo demás, se pronunció sobre los hechos de la demanda.

4.3.7. Como prueba de la relación de causalidad entre la falla del servicio y la muerte del señor Arias Delgado, fueron practicados los siguientes **testimonios** en este proceso:

4.3.7.1. Testimonio rendido por **Santiago García Restrepo**¹²¹ el 19 de noviembre de 2007, quien manifestó que era compañero de trabajo de Luis Carlos Arias Delgado. Narró que los hechos se desarrollaron de la siguiente manera:

“Sí, yo venía en el mismo bus, de pronto como era de noche vi un carro que venía delante de nosotros, venía en sentido contrario, nosotros subíamos y el otro carro bajaba, yo sentí que el bus le iba a dar vía como al otro, entonces en ese momento se hundió la llanta del lado derecho y [el] carro se quedó como quieto, estancado como en un [sic] va y ve, hizo como cuatro veces vaivén y se fue rodando, no se escuchó como nada, pero sentí como tres vueltas yo quedaba encima de ellos, ellos quedaban encima de mí , de pronto yo sentí que yo iba por el aire y no volví como a sentir nada de ruido ni de bulla, yo supongo que pasó un lapso de tiempo porque estaba inconsciente [...]” (subraya la Sala)¹²².

Tras ello, indicó que creía que el accidente había sido ocasionado por el mal estado de la vía¹²³, porque era muy estrecha, no tenía señalización y estaba pavimentada parcialmente “por pedazos”. En lo concerniente a las condiciones climáticas que se presentaban en el sector, este precisó que: “No, un fuerte aguacero no, no porque cuando a mí me recogieron no estaba estilando, estaba empantanado, si hubiera estado lloviendo muy fuerte estaría mojado, estilando, pero no”¹²⁴.

4.3.7.2. Testimonio rendido el 17 de noviembre de 2007, en este proceso, por **Blanca Elvia Gallego**¹²⁵, quien presencié los hechos, conocía al señor Arias Delgado por asuntos de trabajo y aseguró que estaba despierta cuando ocurrió el accidente, manifestó:

“Cuando salimos de acá de Medellín entre 8:30 a 9:00 salimos, cuando llegábamos a esas partes feas de la carretera, como yo iba al lado izquierdo, yo le dije a mi compañera que carretera tan pésima y esos derrumbes, y ella me respondió el peligro está el regreso que nos toca los derrumbes, era como pronosticando lo que iba a suceder porque de regreso precisamente ahí fue el accidente, tipo siete y media y ocho de la noche que regresábamos en el último bus, venía un vehículo y como la carreta estaba tan estrecha y no había señales yo sentí que el carro se tambaleo un poco y se fue gritamos Dios Mío y el carro se fue al abismo, me di cuenta cuando iba rodando y se sentía como un temblor de tierra muy fuerte, después perdí el conocimiento [...]”¹²⁶ (subrayado añadido).

¹¹⁹ Folio 430 del C. 2.

¹²⁰ Folios 435 a 441 del C. 2.

¹²¹ Folios 655 a 659 del C.3.

¹²² Folio 656 del C.3.

¹²³ Folio 657 del C.3.

¹²⁴ Folio 659 del C.3.

¹²⁵ Folios 660 a 663 del C.3.

¹²⁶ Folio 660 del C.3.

A juicio del testigo, la causa del incidente fue el mal estado, la estrechez y la mala señalización de la vía. Además, añadió que:

“Era una curva y no había una señal de que había una curva, cuando yo venía a la orilla yo alcancé a percibir una luz de un vehículo y el bus como que se orilló para darle vía y fue en el momento que se fue al abismo, yo no recuerdo de la pavimentación, a los quince días que yo me asomé no hay nada que ayudan a sostener los carros, es un rodadero donde hay sino matas de plátano [...]” (subraya la Sala)¹²⁷.

Finalmente, puso de presente que la “noche estaba muy fría” y que, cuando el bus la recogió, estaba lloviendo. Luego de subir al vehículo, esta –afirma– se ubicó en la penúltima banca del lado izquierdo del bus. A la testigo se le preguntó si alcanzaba a observar los vehículos que transitaban en sentido contrario al del bus, a lo que ella expresó que “se veían en el momento que pasaba de lado, porque era de noche no se alcanzaban a ver, únicamente alcancé a percibir una luz muy cerca”¹²⁸, no obstante, aseguró que no pudo detallar las luces del vehículo al que pertenecía.

4.3.7.3. Declaración rendida en este proceso por **Nelsy del Socorro Zulaica Betancur**¹²⁹, quien era compañera de trabajo de Luis Carlos Arias y se encontraba en el bus aquella noche y expuso:

*“Me di cuenta del accidente porque yo venía en el bus del accidente, venía bien conversando con mi compañera la hermana Rosa Cadavid, de pronto cuando llevaba por lo menos hora y media de carretera, el bus como que hizo una especie de retroceso, mermó la velocidad y al mermarla había una especie de subidita o como un resalto y de inmediato sentí yo haber caído a un abismo, no hubo tiempo de reaccionar, no de gritar, no escuché gritos, yo sentía que el bus sentía ruidos como de olas como dentro del agua, ruidos raras [sic] y ya cuando reaccioné estaba tirada en el piso [...]”*¹³⁰ (subrayado añadido al texto original).

Al igual que los dos anteriores testigos, la señora Zulaica Betancur coincidió en afirmar que la vía se encontraba en muy mal estado y que no había señalización. Precisó que, en su opinión, el conductor “venía manejando bien”. Aparte, al ser preguntada por las condiciones de la carretera aquella noche, manifestó “yo no sé, se veían unas pendientes, tendría que haberme fijado muy bien”.

Al final agregó que: “Como es por la noche, uno veía todo bien, de todas maneras el bus va iluminando, no puedo decir que la vía estaba mal, no recuerdo que llovió en este momento, pero si el piso estaba húmedo si fue que llovió entonces”¹³¹. Aseguró que no pudo ver otro vehículo en la vía, porque “venía muy entretenida hablando con la hermana”.

4.3.7.4. **Ricardo López Lombana**, ingeniero de Mincivil S.A., manifestó –en testimonio rendido el 19 de noviembre de 2007¹³²– que conocía la vía en la que ocurrió el accidente desde hacía diez (10) años, y que siempre había considerado que era “[...] una vía de muy bajas especificaciones lo que impide una operación adecuada de los vehículos debido al precario diseño geométrico de la misma y sus altas pendientes”. Manifestó, luego que, para

¹²⁷ Folio 661 del C.3.

¹²⁸ Folio 662 del C.3.

¹²⁹ Folios 664 a 666 del C.3.

¹³⁰ Folio 664 del C.3.

¹³¹ Folio 666 del C.3.

¹³² Folios 675 a 678 del C.3.

la velocidad que tenía la vía –que en su opinión era de 30 kilómetros por hora–, “*el ancho era el apropiado*”. Sin embargo, cuando a continuación fue cuestionado sobre las especificaciones de ancho que debía tener la vía, manifestó que: “[r]ealmente no conozco específicamente, tendría que ir a estudiar los planos de diseño originales de la vía”.

4.3.7.5. **La Sala** encuentra que los testigos Santiago García Restrepo, Blanca Elvia Gallego y Nelsy del Socorro Zuluaiica Betancur no guardan relación con las partes, ni con la causa, y al ser pasajeros del vehículo accidentado, constituyen una fuente directa de conocimiento de los hechos debatidos en el *sub judice*. Sus declaraciones son además detalladas, en cuanto narran hechos, como los inmediatamente posteriores al accidente, en los que dan cuenta de los llamados que hizo el director a los tripulantes, la forma en la que fueron auxiliados por personas del lugar, cómo fueron recogidos y conducidos para su atención, entre otros aspectos.

Los testimonios de Santiago García Restrepo, Blanca Elvia Gallego y Socorro Zuluaiica Betancur, por otra parte, guardan coherencia interna, ya que no incurrir en contradicciones, al tiempo que se revelan genuinos y fieles a su leal saber. Así, por ejemplo, cuando se le preguntó al señor García Restrepo si había transitado por la carretera en la que había ocurrido el accidente, manifestó que había “*ido varias veces hasta la partida para Ebéjico, y el accidente ocurrió más abajito, he ido hasta Nutibara que fui una vez*”. Y, al ser inquirido sobre una parada antes del accidente al finalizar la diligencia, dijo que “*si yo hubiera bajado por esa carretera supiera decirle en donde paró, pero yo he viajado dos veces por esa carretera*”. Estos testimonios, además evidencian coherencia externa, ya que no se contradicen entre sí. Su dicho no fue, por lo demás, desvirtuado en las diligencias de interrogatorio de parte, que –por solicitud de Mincivil S.A. y Estyma S.A.– rindieron, sin realizar confesión, los demandantes Carlos Yair Arias Rodríguez¹³³, Elizabeth Rodríguez de Arias¹³⁴, Lissa Yiliana Arias Rodríguez¹³⁵, Jaime Yensy Arias Rodríguez¹³⁶ y Ana Yusdi Arias Rodríguez¹³⁷.

En consecuencia, la Sala reconoce mérito probatorio a los testimonios de Elvia Gallego y Socorro Zuluaiica Betancur. Diferente es su apreciación respecto del testimonio de Ricardo Lopez Lombana quien, por un lado, es un testigo sospechoso por la relación con la causa que guarda como trabajador de una sociedad convocada a este proceso como representante del Proyecto Conexión Vial Valle de Aburrá-Río Cauca¹³⁸ y, por el otro, entró en contradicción sobre un aspecto tan relevante para el caso, como lo es la adecuación de la vía a las especificaciones requeridas.

4.3.8. A la luz de lo anterior, la Sala concluye que el sector de la vía en la que se presentó el accidente del autobús en el que transitaba el señor Luis Carlos Arias Delgado, tenía un trazado curvado, con un precipicio a la derecha del automotor, que tenía pendiente de entre el 50% y el 100%, aproximadamente. La vía tenía una anchura de cerca de 6,40 metros en el momento en el que ocurrió el accidente. Pero, al ingresar a la zona en la que se presentó el rodamiento del vehículo, esta se reducía a 5,70 metros, por desprendimientos de parte

¹³³ Folio 648 del C.2

¹³⁴ Folio 649 del C.2.

¹³⁵ Folio 650 del C.2.

¹³⁶ Folio 651 del C.2.

¹³⁷ Folio 652 del C.2.

¹³⁸ Apartado 3.2.3.6.

del asfalto. Dos años después, la anchura en el punto en el que ocurrió el siniestro continuó disminuyendo, alcanzando 5,50 metros; y, luego, en el 2007, se redujo hasta alcanzar los 4,50 metros.

El accidente ocurrió, así, en un sitio estrecho e inestable, sin que existiera una señal, en el sentido en que transitaba el vehículo, que advirtiera sobre el angostamiento de la vía, ni sobre el peligro que esto suponía, y las barreras ubicadas en el costado derecho resultaban insuficientes para detener el volcamiento, por lo que fueron arrastradas por el vehículo.

Si bien, conforme al acta de la junta directiva del Proyecto de Conexión Vial Valle de Aburrá-Río Cauca –a la que más adelante se alude¹³⁹–, que fue suscrita aproximadamente un mes antes de que ocurriera el accidente, se destinaron fondos para el mantenimiento de la vía, no consta que el sector en el que ocurrió el insuceso hubiera sido objeto de reparaciones y, de cualquier forma, es claro que la vía no cumplía con las exigencias que, en concepto técnico del perito eran requeridas, ni, menos aún, las exigidas por la normativa vial. El ancho de la vía, de 5,70 metros cuando ocurrió el accidente, resultaba, en efecto, insuficiente para una vía de doble carril, que –conforme al concepto del perito– debía tener un ancho mínimo de seis (6) metros, más un (1) metro de berma a cada lado; y, menos aún, cumplía con lo prescrito en el artículo 13 de la Ley 105 de 1993 –esgrimido por el Inviás–, que requería 3,65 metros por cada carril, para un total de 7,30 metros en este caso, más 1,80 metros de berma. El ancho de la vía era, por tanto, inferior al mínimo requerido y no contaba con bermas.

Ahora bien, cuando ocurrió el accidente, el bus en el que se desplazaba el señor Arias Delgado coincidió con otro vehículo que venía en sentido contrario, sin que se acredite que, como lo afirmó la demandada, este transitara por la mitad del carril, ni a alta velocidad. Al no ser posible el paso de los dos automotores, para evitar una colisión frontal, el conductor del autobús le dio paso al otro vehículo. Entonces, el bus se tambaleó y rápidamente cayó al abismo que se encontraba a la derecha.

En este orden de ideas, la Sala concluye que el accidente acaecido el 5 de mayo de 2000 fue consecuencia del angostamiento inadvertido y contrario a las recomendaciones y especificaciones viales que se presentaba en la vía. De esta forma, el riesgo creado con la falla del servicio en el mantenimiento y la señalización de la vía, dio lugar al accidente.

4.3.9. Resulta innegable, por otra parte, que la muerte de Luis Carlos Arias Delgado se produjo en el accidente que ocurrió el 5 de mayo del 2000. Su deceso, acaecido en la fecha indicada, fue inscrito en la Notaría 23 de Medellín¹⁴⁰, conforme a la solicitud elevada por el Inspector Permanente de Tránsito el 10 de mayo del 2000¹⁴¹, en la que manifestó que murió como “*consecuencia de lesiones acc. de tránsito [que] ocurrió el mismo día y cuyo levantamiento practicó el suscrito*”. Aparte, la Secretaría de Recurso Humano del Departamento de Antioquia certificó que, en ese momento, era profesor de la Escuela

¹³⁹ Apartado 4.3.11.2.

¹⁴⁰ Como consta en certificación original del 16 de noviembre de 2000, suscrita por el Notario 23 del Circulo de Medellín.

¹⁴¹ Conformo a la copia simple del oficio No. 2129 del 10 de mayo de 2000, emitido con fundamento en el Acta de levantamiento No. 0178, suscrito por un inspector de la Secretaría de Transporte y Tránsito del municipio de Medellín, en el que solicitó al Notario 23 que se registrara el fallecimiento de Luis Carlos Arias Delgado, de 49 años, ocurrido el 5 de mayo de 2000. (Folio 27 del C. 1).

Urbana Integrada Paulo VI¹⁴², y la Directora del Núcleo manifestó¹⁴³ que se encontraba en una integración laboral, en la que falleció “a causa de un accidente de tránsito”. Todo esto consta en documentos públicos, que se presumen auténticos y que dan fe de las declaraciones que contienen (arts. 251 y 264 del CPC).

Además, los testigos presenciales de los hechos, Nelsy del Socorro Zuluaiica Betancur¹⁴⁴, Blanca Elvia Gallego¹⁴⁵ y Nelsy del Socorro Zuluaiica Betancur¹⁴⁶, afirmaron encontrarse en el accidente ocurrido el 5 de mayo del 2000, en horas de la noche, en el que falleció el señor Arias Delgado, y narraron cómo, tras el accidente, el director hizo un llamado a cada uno de los tripulantes del bus, al que Luis Carlos Arias nunca respondió.

4.3.10. Habiéndose establecido que el accidente que dio lugar a la muerte del Luis Carlos Arias Delgado fue consecuencia de una falla en el servicio en el mantenimiento de la vía en la que se presentó, corresponde a esta Judicatura determinar la entidad a cargo de la cual se encontraba la carretera, sobre lo que se practicaron en este proceso las siguientes pruebas:

4.3.10.1. Copia simple de la **comunicación del INVÍAS del 10 de agosto de 2000**¹⁴⁷ suscrita por el **Director Regional de Antioquia**, en respuesta a una petición formal que se le había formulado, en la que dice que, desde 1998, la entidad no tenía a su cargo el mantenimiento de la vía que conduce desde Medellín hasta el municipio de San Jerónimo. Añadió que “[...] dicho mantenimiento se viene realizando a través del Proyecto Aburrá-Río Cauca, razón por la cual mediante memorando [...] le hemos solicitado al [...] gerente de dicho proyecto expedir la respectiva certificación”.

4.3.10.2. Copia simple del **oficio DTANT-4826**, suscrito por el **Director Territorial del Invías para Antioquia** el 6 de noviembre de 2007, en el que afirmó que:

“La vía que de Medellín conduce a Santa Fe de Antioquia y pasa por el corregimiento de Palmitas, es una carretera departamental y su conservación y señalamiento corresponde al [d]epartamento de Antioquia.

En la vía Medellín Santa Fe de Antioquia, corregimiento de Palmitas Vereda Urquita, existe una ramificación de la falla de Romeral. Antes del Convenio interadministrativo No. 0583 la carretera Turbo Medellín en el tramo Santa Fe de Antioquia, Medellín, correspondía al Ministerio de Obras Públicas y Transporte su mantenimiento y señalización.

El INVÍAS desconoce las fechas en que el Departamento ha realizado labores de mantenimiento y señalización en la citada vía”.

4.3.10.3. **Oficio núm. 510228**, sin fecha, suscrito por el **Director Técnico de la Secretaría de Infraestructura Física del Departamento de Antioquia**, en respuesta a la comunicación radicada el 24 de noviembre de 2003, en el que se lee que:

¹⁴² Certificación original obrante a folio 23 del C. 1.

¹⁴³ Como consta en copia simple de documento suscrito por ella el 23 de mayo del 2000, que reposa a folio 22 del C. 1.

¹⁴⁴ Folios 664 a 666 del C.3.

¹⁴⁵ Folios 660 a 663 del C.3.

¹⁴⁶ Folios 664 a 666 del C.3.

¹⁴⁷ Folio 598 del C.2.

“1. La carretera Medellín-Santa Fe de Antioquia, es un sector de la carretera Medellín-Turbo, que hace parte de la red vial a cargo del Instituto Nacional de Vías.

2. Dicho instituto de acuerdo a lo estipulado en el convenio interadministrativo 0583 de 1996, suscrito con el [d]epartamento de [A]ntioquia, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el [m]unicipio de Medellín, cedió a las entidades regionales descritas el derecho de recaudo y usufructo del peaje en la vía objeto del convenio, para exclusivo cumplimiento de los compromisos pactados en el mismo, no imputables a sus presupuestos.

3. Así mismo, en dicho convenio, las tres entidades regionales se comprometieron al mantenimiento de la vía Medellín-Santa Fe de Antioquia de acuerdo a un programa de inversiones en mantenimiento, a recomendar por la Gerencia del proyecto, el cual requerirá la aprobación de la Junta Directiva del Proyecto.

4. No existe ningún acto administrativo distinto a lo estipulado en el convenio interadministrativo 0583 de 1996 sobre entrega de la vía Medellín-Santa Fe de Antioquia por parte de Invías al [d]epartamento de Antioquia”¹⁴⁸.

4.3.10.4. Comunicación del Coordinador de la Zona Noroccidental de la División de Policía de Carreteras, Capitán Fabio Everardo Gonzales Páez, del 30 de mayo de 2000, en la que, al responder una petición, informó que¹⁴⁹:

“[...] 5- La vía Medellín – Turbo es una vía de orden nacional a cargo del Instituto Nacional de vía y su nomenclatura de acuerdo al decreto 000341 del 280198 es Ruta 62, tramo 04 Santafé de Antioquia – Medellín”.

4.3.10.5. Copia del **oficio No. 133 de la Corregiduría Local de Palmitas de la Alcaldía de Medellín**¹⁵⁰, suscrito el 1º de agosto de 2002 por Senovia Ramírez Ortega – Corregidora–, que puso de presente que el INVÍAS es el encargado del mantenimiento, conservación y ejecución de la vía, sin precisar a cual se refiere.

4.3.11. Ahora bien, conforme a lo manifestado anteriormente¹⁵¹, en cuanto entran en contradicción sobre la entidad que tenía a su cargo el mantenimiento de la vía en la que se presentó el fatal accidente, los documentos públicos previamente referidos no prestan mérito por sí mismos para dar cuenta de ese hecho. Corresponde, pues, a esta Judicatura desentrañar este punto, con base en el derecho vigente cuando sucedieron los hechos y las demás pruebas practicadas en este proceso.

4.3.11.1. La Sala recuerda que –como se determinó anteriormente¹⁵²–, con el Convenio Interadministrativo núm. 583 de 1996, el departamento de Antioquia, el municipio de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá se comprometieron operar y mantener en óptimo estado la (entonces) “actual vía entre Medellín y Santa Fe de Antioquia, de

¹⁴⁸ Folios 396 y 397 del C. 2.

¹⁴⁹ Folios 620 y 621 del C.2.

¹⁵⁰ Folio 626 del C.2.

¹⁵¹ Apartado 4.3.6.7.

¹⁵² Apartado 3.2.3.3

acuerdo con un programa de inversiones en mantenimiento, a veinte años, que recomendará la Gerencia del Proyecto y que requerirá la aprobación de la junta directiva”.

Con este convenio¹⁵³, se creó la Junta Directiva del Proyecto, compuesta por el Director General del Invías, quien la presidía y tenía dos (2) votos, el Gobernador de Antioquia, el Alcalde de Medellín y el Gerente del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, todos ellos con un (1) voto. La *“función principal”* de esta junta, que se reunía en sesiones ordinarias mensuales, consistía en *“tomar todas las decisiones que afecten el cumplimiento de este convenio, o delegar aquellas que considere necesario”*. Sus decisiones se tomaban por mayoría absoluta, salvo las que por decisión previa y unánime de la misma junta debieran adoptarse por mayoría calificada.

Se estipuló –en el convenio 583– que el Invías designaría un Gerente del Proyecto de Comunicación Vial entre los Valles de Aburrá, *“[p]ara efectos de garantizar una administración integral del proyecto, que asegure los procesos de asesoría, interventoría, seguimiento y control en los campos técnicos, financiero, contable, ambiental, de calidad, de costos, y todos los demás inherentes a su ejecución [...]”*. Al gerente del proyecto, designado por el Invías, le correspondía la dirección y coordinación de las obras relacionadas con el proyecto. Los costos de la gerencia eran considerados parte del aporte total del Invías (cláusula 7ª).

Conforme a la cláusula 14ª del convenio 583 de 1996:

“Iniciadas las obras, el Instituto [Invías] se compromete para con El Departamento, El Municipio y el Área [...] a la cesión para exclusivo cumplimiento de los compromisos pactados en este convenio no imputables a sus presupuestos, del derecho de recaudo y usufructo del peaje en la vía actual entre Medellín y Santa Fe de Antioquia y a la cesión, para exclusivo cumplimiento de los compromisos pactados en este convenio, no imputables a sus presupuestos, de la distribución, recaudo y usufructo de la contribución por valorización en el área de influencia de la vía Medellín-Turbo”.

Obra en el expediente además el acta de la reunión extraordinaria de la junta directiva del Proyecto de Conexión Vial Aburrá-Río Cauca, llevada a cabo el nueve (9) de marzo del dos mil (2000), suscrita por el Director General del Invías, una delegada del Gobernador de Antioquia, el Gerente del Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el Gerente del Proyecto¹⁵⁴. En el apartado 3.9 del acta se dejó constancia de que:

“La Gerencia del Proyecto solicitó la aprobación de una partida adicional por \$600 millones de pesos, para atender los rezagos de los eventos extraordinarios producidos por la temporada invernal y para continuar la rehabilitación de la carretera Medellín-Turbo en un pequeño sector, en el tramo Palmitas-San Jerónimo.

Informó igualmente sobre la inversión realizada, la cual alcanza a unos \$2.000 millones, y sobre el alto grado de deterioro en varios tramos, lo cual conspira en cierta forma contra el objeto de instalar el peaje sobre la vía.

El Doctor Juan de Dios Cisneros [Secretario Técnico del Invías] expresó que el mantenimiento de la vía está a cargo del proyecto, de acuerdo con lo previsto en el Convenio

¹⁵³ Cláusula Cuarta.

¹⁵⁴ Folios 386 a 395 del C. 2.

Interadministrativo 0583 de 1.996. La Gerencia precisó que para eso son los recaudos de peaje, cuya instalación apenas se está tramitando.

A la sugerencia hecha por la Gerencia, en el sentido de extraer los recursos requeridos de los previstos por Inviás para actividades de mantenimiento rutinario de la carretera Medellín-Turbo, el Dr. Cisneros informó que solo se contaba con una partida presupuestal de \$450 millones para toda la vía y que les era imposible obtener más presupuesto.

Evaluado el tema, se aprobó la inversión de los dineros solicitados, según el presupuesto estimado que se indica a continuación:

ITEM	CANTIDAD TOTAL	PRECIO UNITARIO	VALOR TOTAL
1. REMOCIÓN DERRUMBES (M2)	29.00	3.400	98.600.000
2. RECICLAJE CARRTERA MEDELLÍN-TURBO			
ACARREO	62.985	765	48.183.525
RECICLAJE	1.658	45.900	76.102.200
BASE ASFÁLTICA	746	136.996	102.199.165
PAVIMENTO	829	136.996	102.199.165
EXCAV ESTRUCT	1.084	14.324	45.527.433
GEOTEXTIL	4.208	2.740	11.531.603
FILTROS	759	37.264	28.283.376
TUBERÍA DE 0.20	1.313	31.567	41.447.865
CUNETAS	1.275	36.207	46.163.415
LLENOS EST	255	16.684	4.254.369
TUBERÍA DE 0.90	34	224.898	4.385.317
EXCAVACIÓN SIN CLAS	103	14.324	1.475.393
TOTAL			599.370.046

[...].

4.3.11.2. Por otro lado, el artículo 19 de la Ley 105 de 1993 prescribe que “[c]orresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley”. Aparte, los artículos 16 y 17 *ejusdem*¹⁵⁵ prevén la posibilidad de que las vías nacionales pasen a manos de los departamentos y municipios, siempre que, por un lado, se definan, apropien o giren a los departamentos los recursos necesarios o, en el caso de los entes municipales, se acometa la construcción de una vía alterna y la existente reúna las características de la infraestructura municipal, a juicio del Ministerio de Transporte.

¹⁵⁵ “Artículo 16. Hacen parte de la infraestructura departamental de transporte, las vías que hoy son de propiedad de los Departamentos; las que son hoy responsabilidad de la Nación –Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales– y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta Ley, les traspase mediante convenio a los departamentos, [...]. || La Nación no podrá entregar responsabilidades sin la definición, apropiación o giro de los recursos necesarios. Mientras se hace la entrega, la responsabilidad del mantenimiento la tendrá la Nación. Los departamentos y los distritos podrán limitar el monto en mantenimiento de estas carreteras, a los recursos que para tal fin reciban del citado fondo”. [...] Artículo 17. [...] Parágrafo 1º. En los casos en que se acometa la construcción de una vía nacional o departamental, su alterna, podrán pasar a la infraestructura municipal si reúne las características de ésta, a juicio del Ministerio de Transporte”.

Sin embargo, la Sala no encuentra razones para afirmar que con el convenio 583 de 1996 el Invías hubiera transferido al departamento de Antioquia, al municipio de Medellín y a el Área Metropolitana del Valle de Aburrá la vía en la que se presentó el accidente. En primer lugar, no se acreditó en este proceso que el Ministerio de Transporte hubiera conceptualizado que tal vía reunía las características propias de la infraestructura municipal. Esto impide afirmar que la vía hubiera sido entregada al municipio o al área metropolitana. Pero, ante todo, se evidencia que el Invías no transfirió la carretera a los entes encargados de su mantenimiento, ya que conservó la facultad de decidir sobre la destinación de los recursos para su mantenimiento, los cuales debían ser ejecutados de acuerdo a un programa de inversiones recomendado por el Gerente del Proyecto –designado por el Invías– y aprobado por la junta directiva, en la que dicho instituto tenía dos (2) votos, a diferencia de las demás entidades que la conformaban, que tenían un (1) solo voto. Además, el Invías venía aportando recursos para el mantenimiento de la vía.

4.3.11.3. De conformidad con lo anterior, la conservación de los componentes de la vía en la que ocurrió el accidente que terminó con la vida del señor Arias Delgado corresponde a la entidad propietaria de la misma. No obstante, por virtud del convenio 583 de 1996, el departamento de Antioquia, el municipio de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá se comprometieron operarla y mantenerla en óptimo estado. Con ello, en todo caso, el Invías no transfirió la vía a dichas entidades, por lo que no se liberó de su competencia sobre la conservación de la carretera, que le correspondía conforme al artículo 19 de la Ley 105 de 1993. Consecuentemente, la falla en el servicio en la conservación, el mantenimiento y señalización de la vía le es imputable tanto al Invías, como al departamento de Antioquia, el municipio de Medellín y al Área Metropolitana del Valle de Aburrá¹⁵⁶.

4.4. Análisis de la Sala sobre el segundo problema jurídico

4.4.1. Como lo determinó la Sección Tercera en sentencia del 22 de abril de 2015¹⁵⁷, desde el momento en el que una entidad dispone que sus servidores sean transportados en un automóvil a disposición suya, asume los riesgos intrínsecos que esa actividad implica para los pasajeros del vehículo, como puede serlo la explosión de una llanta.

4.4.2. Ahora bien, en el presente asunto se estableció¹⁵⁸ –con base en documentos públicos–, que el accidente en el que murió Luis Carlos Arias Delgado ocurrió en el marco de una actividad de integración pedagógica organizada y autorizada por funcionarios del departamento de Antioquia, al cual se encontraba vinculado como profesor de tiempo completo.

Por otra parte, la Sala observa que los funcionarios que participaron en dicha actividad lo hicieron por razones del servicio. Blanca Elvia Gallego¹⁵⁹ declaró que cuando sucedió el accidente se desarrollaba “[u]na actividad pedagógica, [en la que] estábamos con la Jefe

¹⁵⁶ No pasa por alto la Sala que, conforme a la jurisprudencia de esta Corporación –sostenida, entre otras, en las sentencias del 20 de septiembre de 2007 (exp. 21322) y del 30 de agosto de 2018 (exp. 41767)–, la entidad que otorga una vía en concesión continúa asumiendo la responsabilidad por los daños ocasionados como consecuencia de las fallas del servicio que se presenten. Sin embargo, no cabe afirmar que el acuerdo alcanzado en el convenio 583 de 1996 se asemejara a una concesión, ya que, cuando ocurrieron los hechos, apenas estaba siendo tramitada la instalación del peaje para el mantenimiento de la vía (aptado. 4.3.11.1).

¹⁵⁷ Expediente 19146.

¹⁵⁸ Apartado 4.3.9.

¹⁵⁹ Folios 660 a 663 del C.3.

de Núcleo”. Mientras, Santiago García Restrepo¹⁶⁰ atestiguó que había asistido a la actividad organizada, únicamente porque se trataba de “*una convivencia, una jornada pedagógica*”, ya que tenía miedo a viajar.

4.2.3. Así pues, tanto la organización de la actividad en que feneció el señor Arias Delgado, como la falla del servicio en el mantenimiento y señalización de la vía en la que se presentó el deceso, son causas concurrentes del fatídico desenlace. Corresponde pues a esta Corporación, determinar si la obligación de reparar tal daño a las entidades que incurrieron en la falla o a aquella a la víctima se encontraba vinculado como servidor público.

4.5. Análisis de la Sala sobre la entidad responsable del daño a cuyo patrimonio se imputa la reparación de los perjuicios ocasionados con la muerte de Luis Carlos Arias Delgado:

4.5.1. Como lo ha referido esta Subsección¹⁶¹, la demostración de la relación causal –al menos hipotética– entre la actividad u omisión del demandado, en un extremo, y el daño, en el otro, ha sido un presupuesto inexcusable para imputarle a un sujeto la obligación de indemnizar perjuicios. Con el fin determinar el “*nexo causal jurídicamente relevante, dentro del amplio e infinito abanico de concausas que concurren para la producción de un suceso*” se han empleado varias teorías.

Conforme al criterio de la equivalencia de condiciones, “*todas las causas que contribuyen en la producción de un daño se consideran jurídicamente causantes del mismo*”¹⁶². Se entiende así, “*que la suma de todas las fuerzas que tienen alguna eficacia para el nacimiento del fenómeno, debe ser considerada como una causa del mismo, porque entre las condiciones de un resultado, no se puede establecer ninguna diferencia esencial*”¹⁶³.

La equivalencia de condiciones fue sustituida –en la jurisprudencia de esta Corporación– por la teoría de la causa adecuada, de acuerdo con la cual “*de todos los hechos que anteceden la producción de un daño solo tiene relevancia aquel que, según el curso normal de los acontecimientos, ha sido su causa directa e inmediata*”¹⁶⁴. Esta teoría fue acuñada e implementada, por el rechazo a la equivalencia de condiciones, “[...] *pues deshumanizaría la responsabilidad civil y permitiría, absurdamente, buscar responsables hasta el infinito*”¹⁶⁵. Así pues, en aras de una racionalización, el juicio de responsabilidad se enfocó en lo que cabría esperar normalmente, bajo la premisa de que un sujeto sólo está obligado a resarcir un perjuicio, cuando este sea razonablemente esperado y previsible para un observador objetivo¹⁶⁶.

¹⁶⁰ Folios 655 a 659 del C.3.

¹⁶¹ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 1º de octubre de 2018, exp. 46787.

¹⁶² CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, sentencias del 25 de julio de 2002 (exp. 13680) y del 11 de diciembre de 2002 (exp. 13818).

¹⁶³ DÍEZ-PICAZO, Luis. *Derecho de Daños*, Civitas, Madrid, 1999, p. 334.

¹⁶⁴ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección A, sentencia del 27 de abril de 2011, exp. 19155.

¹⁶⁵ TAMAYO JARAMILLO, Javier. *De la Responsabilidad Civil: Las presunciones de responsabilidad y sus medios de defensa*, Temis, 2ª edición. Tomo I, vol. 2., Bogotá, 1996. pp. 245 y 246.

¹⁶⁶ En sistemas de responsabilidad, como el alemán, se exige, verbigracia, un nivel racional de convicción sobre la ocurrencia del daño, mientras en otros, como el inglés, bastas con que la probabilidad de ocurrencia del daño hubiera sido mayor al 50%. (VAN DAM, Cees. *European Tort Law*, 2nd edition, Oxford University Press, Oxford (UK), 2013, pp. 312-317).

De esta forma, con la teoría de la causa adecuada, se realiza un examen paralelo al de la causalidad natural, en el que se determina el nexo de la voluntad del demandado con aquel, “*que viene dado no sólo por previsibilidad del resultado, sino también la previsibilidad de todo el desarrollo causal que conduce al evento dañoso*”¹⁶⁷. Pero, con ello, en el juicio de causalidad termina inmiscuyéndose un criterio de culpabilidad, cual es la previsibilidad.

Para determinar la causa jurídicamente relevante, se ha empleado también, desde el derecho romano, el criterio de la causa próxima, con el que esta se identifica con “*la causa directa e inmediata del daño*”. Este principio de determinación del elemento causal en la responsabilidad, fecundo en sistemas en los que se exige que el daño tenga un carácter directo¹⁶⁸, parte de una premisa, a saber: que la obligación de resarcirlo debe ser imputada a quien tuvo la última oportunidad clara de prevenirlo¹⁶⁹. Pero así, la resistibilidad, que es el otro parámetro de la culpa, permea el juicio de causalidad.

Se aprecia de esta forma que –como lo ha reconocido la doctrina– la teoría de la causa próxima, así como la más difundida teoría de la causa adecuada “[...] *persigue un propósito justificado, pero no es, como opinaban originariamente sus defensores, una teoría causal, sino una teoría de la imputación. Es decir, que no dice cuándo una circunstancia es causal respecto de un resultado, sino que intenta dar una respuesta a la pregunta de qué circunstancias causales son jurídicamente relevantes y le pueden ser imputadas a un agente*”¹⁷⁰. En otras palabras, con las teorías de la causalidad distintas a la de la equivalencia de condiciones, no se busca la causa, sino al responsable¹⁷¹.

4.5.2. En el asunto *sub judice*, se plantean dos criterios de imputación de la obligación indemnizatoria que, en principio, serían simultáneamente aplicables. Por un lado, la jurisprudencia contencioso-administrativa ha determinado que la entidad a cargo del mantenimiento y señalización de una vía es responsable por los daños ocasionados por la falla en la prestación de ese servicio¹⁷². Por el otro, la Sala Plena de la Sección Tercera consideró, en sentencia del 22 de abril de 2015¹⁷³, que desde el momento en el que una entidad dispone que sus servidores sean transportados en un automóvil bajo su control, asume los riesgos intrínsecos que esa actividad implica para los pasajeros del vehículo, como puede serlo la explosión de una llanta. En el primer caso, la obligación indemnizatoria sería imputada como una falla en el servicio, mientras en el segundo lo sería bajo la teoría del riesgo excepcional.

¹⁶⁷ DÍEZ-PICAZO, Luis. *Derecho de Daños...*, p. 336.

¹⁶⁸ RODRÍGUEZ ALESSANDRI, Arturo. *De la Responsabilidad Extracontractual en el Derecho Chileno*, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 2005, pp. 176 a 181.

¹⁶⁹ DÍEZ-PICAZO, Luis. *Derecho de Daños...*, p. 337.

¹⁷⁰ ROXIN, Claus. *Derecho Penal: Parte General*, Civitas, Madrid, 1997, pp. 380-381.

¹⁷¹ BRUN, Philippe. *Responsabilidad Civil Extracontractual*, Instituto Pacífico, Lima, 2015 (original en francés del 2014), p. 233.

¹⁷² CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera. Sentencia del 10 de febrero de 2000, exp. 1202; sentencia de la Subsección B del 3 de octubre de 2016, exp. 38160; sentencia de la Subsección C del 23 de abril de 2018, exp. 56978; sentencia de la Subsección B del 14 de junio de 2018, exp. 46668; y sentencia de la Subsección B del 26 de noviembre de 2018, exp. 41940.

¹⁷³ Expediente 19146.

4.5.3. Ahora bien, «[l]a Sala¹⁷⁴ ha entendido que la imputación supone el establecimiento del “fundamento o razón de la obligación de reparar o indemnizar determinado perjuicio derivado de la materialización de un daño antijurídico”¹⁷⁵, conforme a la capacidad del sujeto de comprender y determinarse por normas, así como de prever las consecuencias de sus actos¹⁷⁶»¹⁷⁷.

En este orden de ideas, esta Subsección ha determinado, en asuntos como el que de autos en los que se debate la imputación del daño a sujetos cuya responsabilidad concurrente o excluyente ha sido planteada, que:

«[...] de la naturaleza racional y moral del hombre se deriva asimismo el deber de ajustar su conducta a ciertas leyes, en lo que se funda la obligación de reparar el daño causado a otro¹⁷⁸, establecida en el artículo 2341 del Código Civil¹⁷⁹. A diferencia de lo que ocurre en el Derecho penal, en el de daños, la determinación del obrar ajustado a Derecho “[...] sólo puede deducirse de la totalidad de las normas del ordenamiento jurídico, el cual casi siempre decreta la prohibición de ciertas acciones únicamente de forma indirecta, de modo que su desaprobación sólo puede reconocerse indirectamente estableciendo una pena para el caso de realización del acto o de un deber de indemnización de daños o confiere al perjudicado otra clase de protección jurídica”¹⁸⁰. Así, a partir de una labor de integración, se definen las normas jurídicas de comportamiento cuyo incumplimiento, de acuerdo a las particularidades de cada caso, da lugar a la imputación de la obligación de indemnizar el daño.

La confluencia, cada vez más frecuente, de sujetos cuyas acciones ocasionen o determinen un daño, da lugar a obligaciones solidarias de los agentes dañosos¹⁸¹ o a la reducción del monto de la indemnización pretendida, cuando el demandante se haya expuesto imprudentemente al daño¹⁸². Estas situaciones a[v]ocan al juzgador de responsabilidad a definir, en primer lugar, el deber o deberes de conducta cuya infracción permite atribuirle a cada agente dañoso la obligación de reparar el daño, así como, en segundo lugar, determinar la forma en que cada sujeto incrementó el riesgo de que se ocasionara el daño¹⁸³⁻¹⁸⁴. Este análisis permite establecer el contenido de la indemnización que a los demandados les corresponda¹⁸⁵.

En este orden de ideas, en casos de culpas concurrentes o de concausalidad, debe

«¹⁷⁴ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencias del 23 de abril de 2018, exp. 56978; 5 de julio de 2018, exp. 44131; 29 de octubre de 2018, exp. 40618; del 29 de octubre de 2018, exp. 41306; 26 de noviembre de 2018, exp. 41111; y del 14 de diciembre de 2018, exp. 4222».

«¹⁷⁵ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera. Sentencia del 12 de julio de 1993, exp. 7622».

«¹⁷⁶ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia de 22 de noviembre de 2017, exp.39453».

¹⁷⁷ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 29 de marzo de 2019, exp. 42731.

«¹⁷⁸ “[...] ‘responsabilidad derivada del injusto’ es la que surge del obrar propio, del cual se deduce que la persona por medio de su actuación se contrapone a las exigencias del ordenamiento jurídico, y por ello merece un reproche o acusación. De la responsabilidad por actos personales deriva el deber de reparar el daño que estos actos han causado a otro. Este deber se funda en la naturaleza moral del hombre, como consecuencia de la cual ha de dirigir su voluntad según ciertas leyes (de la moral y del Derecho), y si lo infringe, ha de responder personalmente de las consecuencias de su obrar”. LARENZ, Karl. Derecho de Obligaciones, Tomo II, Editorial Revista de Derecho Privado, 2ª edición, (versión española y notas de Jaime Santos Briz), Madrid, 1959, pp. 562 y 563».

«¹⁷⁹ “El que ha cometido delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización [...]” (énfasis añadido)».

«¹⁸⁰ LARENZ, Karl. Ob. Cit, p. 566».

«¹⁸¹ CÓDIGO CIVIL, artículo 2344. “Si de un delito o culpa ha sido cometido por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa, salvo las excepciones de los artículos 2350 y 2355”».

«¹⁸² CÓDIGO CIVIL, artículo 2357. “La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente”».

«¹⁸³ Al respecto: PEIRANO FACIO, Jorge. Responsabilidad Extracontractual, Temis, Bogotá, 2004, pp. 436 y 437».

«¹⁸⁴ Un juicio netamente causalista opera cuando se presenta el hecho exclusivo de la víctima, que, no obstante, no procede en casos de compensación de culpas o concausalidad».

«¹⁸⁵ CÓDIGO CIVIL, artículo 1579. “El deudor solidario que ha pagado la deuda o la ha extinguido por alguno de los medios equivalentes al pago, queda subrogado en la acción del acreedor con todos sus privilegios y seguridades, pero limitada respecto de cada uno de los codeudores a la parte o cuota que tenga este codeudor en la deuda”».

determinarse la forma en la que, conforme a los límites a la libertad impuestos a dos o más sujetos, que se traducen en cargas, deberes u obligaciones de carácter jurídico, se define el contenido de las prestaciones, objeto de las obligaciones indemnizatorias correspondientes a él o los demandados».

Al tener así los sujetos la capacidad de orientarse por normas vinculantes, y ser iguales ante la ley, además responsables por su infracción (arts. 6 y 13, C. Pol.), se crea en los miembros de la comunidad jurídica, la expectativa de que los demás ajustarán su conducta a lo ordenado, amoldando consecuentemente su comportamiento conforme a esa expectativa. Tratándose de autoridades públicas, se espera además que no omitan ni se extralimiten en el cumplimiento de sus funciones (art. 6, C. Pol.), a lo que se atienden los sujetos en el tráfico jurídico. Conforme a ello, puede darse una convivencia armónica, pacífica y la vigencia de un orden justo (preámbulo y art. 2º, C. Pol), resultando necesario para su restablecimiento, en caso de que sea quebrantado con la violación de preceptos o la omisión de funciones a cargo de autoridades públicas, la indemnización del daño antijurídico causado (art. 90, C. Pol.), además de la imposición de sanciones a que haya lugar. De esa forma, a partir de lo preceptuado en el ordenamiento, puede identificarse lo previsible e identificarse objetivamente al responsable de la obligación de indemnizar un daño.

Y así en el presente asunto, el derecho que impone el deber de construir carreteras seguras y adecuadas a los requerimientos del tráfico, así como de mantenerlas en buen estado, genera la obligación de la Administración de ejercer el control de las mismas, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros.

4.5.4. En lo atinente, en concreto, a la seguridad vial, la Sala ha determinado que:

«[...] el deber de construir carreteras seguras y adecuadas a los requerimientos del tráfico, y mantenerlas en buen estado, trae consigo la obligación de la Administración de ejercer el control de las mismas, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros¹⁸⁶. Cabe recordar además que, por virtud del “principio de confianza legítima, si un corredor vial está habilitado para el tránsito, no [es] esperable encontrar irregularidades de tal magnitud, pues cuando menos debían estar debidamente señalizadas, si es que no había sido posible su reparación”¹⁸⁷»¹⁸⁸.

Conforme a la teoría del riesgo, basta con que se realice el riesgo grave o excepcional al que se somete el ciudadano, para que el daño sea imputable a la entidad pública¹⁸⁹. No cabe, sin embargo, considerar que los riesgos desaprobados –por configurarse con la violación de obligaciones, derechos, deberes o cargas jurídicas– se encuentren comprendidos en la teoría del riesgo, en la que se encuadran riesgos permitidos de cuyos resultados dañosos debe responder quien los crea, como beneficiario de la actividad. Los riesgos contrarios a derecho que den lugar a un daño antijurídico, son imputados a quien, por frustrar las expectativas creadas por el propio ordenamiento, crea un riesgo

¹⁸⁶ GIL BOTERO, Enrique. *Responsabilidad Extracontractual del Estado*, 4ª edición, Grupo Editorial Ibáñez, Bogotá, 2010, p. 377. Citado en: CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 24 de abril de 2017, exp. 37838».

¹⁸⁷ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección B. Sentencia del 14 de junio de 2018, exp. 46668».

¹⁸⁸ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 29 de marzo de 20019, exp. 42731.

¹⁸⁹ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, sentencia del 15 de marzo de 2001, exp. 11222; y sentencia de la Subsección B del 28 de marzo de 2012, exp. 19386.

imprevisible. Por lo tanto si –como se mencionó– corresponde a la entidad que dispone el traslado en automóviles de sus servidores asumir la responsabilidad de los riesgos implícitos a dicha actividad, no cabe entender por tales riesgos, más que aquellos que pueden preverse conforme a lo establecido en el ordenamiento en materia de mantenimiento, señalización y tráfico vehicular.

4.5.5. En presente asunto, las entidades a cargo del mantenimiento de la vía en la que se presentó el accidente¹⁹⁰ crearon un riesgo desaprobado, por la omisión de los deberes de mantenimiento y señalización que les correspondía, con lo que se configurará una falla del servicio¹⁹¹. Dicho riesgo, se realizó cuando, al toparse con otro vehículo que transitaba –por su carril– en sentido contrario, el bus en el que se desplazaba el señor Delegado Arias cayó a un abismo¹⁹².

No existe evidencia alguna de que, como lo arguyó la parte demandada, el conductor que venía en el sentido contrario hubiera creado un riesgo prohibido, por transitar a alta velocidad por la mitad de la vía¹⁹³.

Tampoco se acreditó que el conductor del autobús siniestrado hubiera producido un riesgo prohibido. Por el contrario, su conducta se ajustó a Derecho, en cuanto el Código Nacional de Tránsito y Transporte entonces vigente¹⁹⁴ preveía el deber de no obstaculizar el tránsito de los demás usuarios y abstenerse de poner en riesgo a los demás vehículos (artículo 126).

No cabe, por lo demás, considerar que la conducción con lluvia o sobre una vía mojada sea una circunstancia imprevisible e irresistible, que constituye un hecho de fuerza mayor, ni se demostró que las condiciones climáticas fueran verdaderamente excepcionales.

En este orden de ideas, el daño antijurídico consistente en la muerte de Luis Carlos Arias Delgado le es imputable únicamente a la Gobernación de Antioquia, el municipio de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, como responsables del mantenimiento de la vía en la que ocurrió el daño en el que aquel falleció, quienes, al incurrir en una falla del servicio, crearon un riesgo desaprobado que se realizó con el siniestro y consecuencial deceso.

4.5.6. Conforme al artículo 2344 del Código Civil, si una culpa es cometida por dos o más personas, cada una de ellas será solidariamente responsable de todo perjuicio procedente del mismo delito o culpa. Como en el presente asunto, el mantenimiento de la vía había sido asumido por el departamento de Antioquia, el municipio de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, la omisión con la que se configuró la falla del servicio les es imputable a las tres, siendo consecuentemente responsables solidarias de la obligación de indemnizar los perjuicios ocasionados.

Por las razones expuestas, la Sala revocará la sentencia de primera instancia, declarara la responsabilidad solidaria del departamento de Antioquia, el municipio de Medellín y el

¹⁹⁰ Apartado 4.3.11.

¹⁹¹ Apartado 4.3.2.

¹⁹² Apartado 4.3.11.3.

¹⁹³ *Ibíd.*

¹⁹⁴ Decreto 1344 de 1970.

Área Metropolitana del Valle de Aburrá, y procederá a liquidar los perjuicios deprecados.

4.6. De los perjuicios

4.6.1. Perjuicios morales

La Sección Tercera del Consejo de Estado, en sentencia del 28 de agosto de 2014, unificó su jurisprudencia en lo que atañe a la reparación de los perjuicios morales por muerte. En concreto, el monto de esta clase de perjuicio, determinables en salarios mínimos legales mensuales vigentes, se establece a partir de cinco niveles, bajo criterios de parentesco o cercanía afectiva existente entre la víctima directa y aquellos que acuden ante la administración de justicia en calidad de perjudicados. Lo anterior se expresa en el siguiente cuadro:

REPARACIÓN DEL DAÑO MORAL EN CASO DE MUERTE					
	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3	NIVEL 4	NIVEL 5
<i>Regla general en el caso de muerte</i>	<i>Relación afectiva conyugal y paterno – filial</i>	<i>Relación afectiva del 2° de consanguinidad o civil</i>	<i>Relación afectiva del 3er de consanguinidad o civil</i>	<i>Relación afectiva del 4° de consanguinidad o civil.</i>	<i>Relación afectiva no familiar (terceros damnificados)</i>
<i>Porcentaje</i>	100%	50%	35%	25%	15%
<i>Equivalencia en salarios mínimos</i>	100	50	35	25	15

Los cinco niveles de cercanía afectiva entre la víctima directa y quienes reclaman perjuicios fueron definidos en los siguientes términos:

Nivel No. 1. Comprende la relación afectiva propia de las relaciones conyugales y paterno-filiales o, en general, de los miembros de un mismo núcleo familiar (primer grado de consanguinidad, cónyuges o compañeros permanentes o estables).

Nivel No. 2. Correspondiente a la relación afectiva propia del segundo grado de consanguinidad o civil (abuelos, hermanos y nietos).

Nivel No. 3. Está comprendido por la relación afectiva propia del tercer grado de consanguinidad o civil.

Nivel No. 4. Aquí se ubica la relación afectiva propia del cuarto grado de consanguinidad o civil.

Nivel No. 5. Comprende las relaciones afectivas no familiares (terceros damnificados).

Quienes integren los niveles 1 y 2 deberán aportar la prueba del estado civil o de la convivencia de los compañeros; para los niveles 3 y 4 es indispensable, además, la prueba de la relación afectiva; y para el nivel 5 sólo se exige la prueba de la relación afectiva.

De acuerdo con lo anterior y el análisis previo de la legitimación en la causa por activa de quienes integran la parte actora¹⁹⁵, la Sala reconocerá los perjuicios morales en los siguientes términos:

Demandante	Parentesco	Perjuicios morales
Ana Yusdi Arias Rodríguez	Hija	100 smlmv
Jaime Yensy Arias Rodríguez	Hijo	100 smlmv
Carlos Yair Arias Rodríguez	Hijo	100 smlmv
Lissa Yiliana Arias Rodríguez	Hija	100 smlmv

4.6.2. Perjuicios materiales

Debido a que la parte actora no solicitó en la demanda el pago de la indemnización por daño emergente, la Sala solo se pronunciará frente a la petición relacionada con el lucro cesante.

4.6.2.1. Lucro cesante

La parte demandante deprecó, como indemnización del lucro cesante a favor de los demandantes, lo dejado de percibir con ocasión de la muerte de Luis Carlos Arias Delgado.

Para probar este tipo de perjuicio, con la demanda se aportó la certificación No. 2938 del 30 de noviembre de 2000 emitida por la Secretaría de Recursos Humanos del departamento de Antioquia, en la que hizo constar que la prestación de los servicios de Luis Carlos Arias Delgado al ente departamental y su salario básico, para la fecha de los hechos, de la siguiente manera:

“Aumento Decreto Nacional No. 182 del 01 de enero de 2000, corresponde a un Sueldo Básico de \$1.155.734.

Decreto No. 1286 del 06 de junio de 2000 declarado vacante a partir del 05 de mayo de 2000.

Ultimo cargo desempeñado: profesor tiempo completo en la escuela urbana integrada Paulo VI del Municipio de Medellín”¹⁹⁶.

La liquidación se hará así, teniendo por acreditad, conforme al anterior documento público, que Luis Carlos Arias Delgado devengaba, para la época de los hechos, un

¹⁹⁵ Apartado 3.2.3.1.

¹⁹⁶ Folio 23 del C.1.

salario básico de un millón ciento cincuenta y cinco mil setecientos treinta y cuatro pesos (\$1'155.734).

La Sala procederá a actualizar el cálculo referido:

- Actualización de la renta:

$$Ra = Rh \frac{Ipc (f)}{Ipc (i)}$$

Ra	=	Renta actualizada a establecer
Rh	=	Renta histórica, \$1.155.734
Ipc (f)	=	Es el índice de precios al consumidor final, es decir, 103,43 que es el correspondiente a noviembre del 2019.
Ipc (i)	=	Es el índice de precios al consumidor inicial, es decir, 43,07 correspondiente al mes de noviembre del 2000, periodo en el que se profirió la certificación del pago (folio 23, c.1).

$$Ra = \$1.155.734 \frac{103,43}{43,07} = \mathbf{\$2'775.425}$$

Al valor anterior se resta un 25%, correspondiente a lo que el señor **Luis Carlos Arias** destinaría para sus gastos personales. El resultado de la anterior operación es el monto de **(\$2'081.569)**, cifra que se divide en el número de sus hijos, para establecer el monto que recibía cada uno de ellos para su sostenimiento. El resultado de lo anterior es **\$520'392,25**.

Con el último valor se calcula la renta dejada de percibir por el fallecido durante el tiempo consolidado, así:

$$Rc = Ra \times \frac{(1+i)^n}{i}$$

i = al interés mensual legal (0,004867) y n= Tcons.

Como límite temporal para el reconocimiento del lucro cesante a favor de los hijos se tendrá en cuenta la fecha en que estos cumplieron 25 años de edad, en tanto que, en ausencia de prueba en contrario –que no la hay–, es posible inferir que habrían reportado una ayuda económica de su padre hasta el momento en que cesaría completamente la obligación legal de prestar alimentos a sus hijos¹⁹⁷. En consecuencia, no habrá lugar al

¹⁹⁷ En igual sentido ver sentencia de mayo 31 de 2013, proceso No. 17001-23-31-000-1996-00016-01(20445), entre muchas otras.

reconocimiento de lucro cesante futuro, puesto que ya todos los hijos del occiso son mayores de 25 años.

- **Lucro cesante reconocido a favor de Ana Yusdi Arias Rodríguez**

Consolidado: Ana Yusdi Arias Rodríguez (nacida el 4 de agosto de 1978), al momento de los hechos, tenía 21,75 años de edad, así que le faltaban 3,25 años (39 meses) para cumplir 25 años. El monto de indemnización por lucro cesante a favor suyo es determinado al aplicar la siguiente fórmula:

$$S = RA \times \frac{(1+i)^n - 1}{i}$$

$$S = 520.392,25 \times \frac{(1.004867)^{39} - 1}{0.004867}$$

S = \$22.289.827,77

- **Lucro cesante reconocido a favor de Jaime Yensy Arias Rodríguez**

Consolidado: Jaime Yensy Arias Rodríguez (nacido el 26 de octubre de 1979), al momento de los hechos, tenía 20,52 años de edad, por ende le faltaban 4,48 años (53.76 meses) para cumplir 25 años. Conforme a la siguiente fórmula:

$$S = RA \times \frac{(1+i)^n - 1}{i}$$

$$S = 520.392,25 \times \frac{(1.004867)^{53,76} - 1}{0.004867}$$

S = \$31.889.392,01

Para Carlos Yair Arias Rodríguez

Consolidado: Carlos Yair Arias Rodríguez (nacido el 8 de abril de 1982) al momento de los hechos tenía 18,07 años de edad; por lo tanto, a ella le faltaban 6,93 años -83.16 meses- para cumplir 25 años. El monto de indemnización por lucro cesante a favor suyo es determinado conforme a la siguiente fórmula:

$$S = RA \times \frac{(1+i)^n - 1}{i}$$

i

$$S = 520.392,25 \times \frac{(1.004867)^{83,16} - 1}{0.004867}$$

S = \$53.187.731,60

Para Lissa Yiliana Arias Rodríguez

Consolidado: Lissa Yiliana Arias Rodríguez (nacida el 06 de octubre de 1983) al momento de los hechos tenía 16,58 años de edad. Le faltaban pues 8,42 años -101.04 meses- para cumplir 25 años. El monto de indemnización por lucro cesante a favor suyo se calcula de acuerdo con la siguiente formula:

$$S = RA \frac{(1+i)^n - 1}{i}$$

$$S = 520.392,25 \times \frac{(1.004867)^{101,04} - 1}{0.004867}$$

S = \$67'708.198,42

La liquidación final de la indemnización por el lucro cesante para cada uno de los actores, de conformidad por lo anterior, es la siguiente:

ACTOR	TOTAL LUCRO CESANTE
Ana Yusdi Arias Rodríguez	\$22'289.827,77
Jaime Yensy Arias Rodríguez	\$31'889.392,01
Carlos Yair Arias Rodríguez	\$53'187.731,60
Lissa Yiliana Arias Rodríguez	\$67'708.198,42

4.7. Costas

No hay lugar a la imposición de costas, debido a que no se observa evidencia que en el caso concreto exista una actuación temeraria por parte de alguna de las partes, condición exigida por el artículo 55 de la Ley 446 de 1998 para que se proceda de esta forma.

4.8. Representación judicial

La Sala reconocerá a las abogadas Magnolia Álzate Zuluaga, como apoderada del departamento, así como Beatriz Elena Bedoya Orrego, como apoderada de Integral S.A., por cumplir los requisitos previstos en los artículos 66 y 67 del CPC¹⁹⁸, aplicables por remisión del artículo 267 del CCA.

En mérito de lo expuesto, la Subsección C de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, administrando justicia en nombre la de la República de Colombia y por autoridad de la ley,

RESUELVE

PRIMERO: REVOCAR la sentencia de seis (6) de junio de dos mil doce (2012), proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia, que negó las pretensiones de la demanda, por las razones expuestas en la parte considerativa de esta providencia y, en su lugar, declarar la responsabilidad patrimonial del Instituto Nacional de Vías (Invías), el departamento de Antioquia, el municipio de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá por la muerte de Luis Carlos Arias Delgado en el accidente de tránsito que ocurrió el cinco (5) de mayo del dos mil (2000).

SEGUNDO: CONDENAR, en consecuencia, al Instituto Nacional de Vías (Invías), al departamento de Antioquia, al municipio de Medellín y al Área Metropolitana del Valle de Aburrá al pago de perjuicios morales, las siguientes sumas de dinero:

Demandante	Parentesco	Perjuicios morales
Ana Yusdi Arias Rodríguez	Hija	100 smlmv
Jaime Yensy Arias Rodríguez	Hijo	100 smlmv
Carlos Yair Arias Rodríguez	Hijo	100 smlmv

¹⁹⁸ CPC, Artículo 66. “**Designación de apoderados.** En ningún proceso podrá actuar simultáneamente más de un apoderado judicial de una misma persona; si en el poder se mencionan varios, se considerará como principal el primero y los demás como sustitutos en su orden. Para recursos, diligencias o audiencias que se determinen, podrá designarse un apoderado diferente de quien actúa en el proceso. || La sustitución a distinto abogado sólo podrá hacerla el apoderado principal, cuando los sustitutos estén ausente o falten por otro motivo o no quieran ejercer el poder; circunstancias que el principal deberá afirmar bajo juramento que se considerará prestado con la presentación del escrito. || El poder especial para un proceso prevalece sobre el general conferido por la misma parte. || Si se trata de procesos acumulados y una parte tiene en ellos distintos apoderados, continuará con dicho carácter el que ejercía el poder en el negocio más antiguo, mientras el poderdante no disponga otra cosa”. Artículo 67. “**Reconocimiento del apoderado.** Para que se reconozca la personería de un apoderado es necesario que éste sea abogado inscrito y que haya aceptado el poder expresamente o por su ejercicio”.

Lissa Yiliana Arias Rodríguez	Hija	100 smlmv
-------------------------------	------	-----------

TERCERO: Condenar asimismo al pago de perjuicios, por concepto de lucro cesante, al departamento de Antioquia, al municipio de Medellín y al Área Metropolitana del Valle de Aburrá, las siguientes sumas:

Actor	Total lucro cesante
Ana Yusdi Arias Rodríguez	\$22.289.827,77
Jaime Yensy Arias Rodríguez	\$31.889.392,01
Carlos Yair Arias Rodríguez	\$53.187.731,60
Lissa Yiliana Arias Rodríguez	\$67.708.198,42

CUARTO: RECONOCER a la abogada Magnolia Álzate Zuluaga, identificada con la cédula de ciudadanía No.21.907.613 y portadora de la tarjeta profesional No. 109.459 expedida por el Consejo Superior de la Judicatura, como apoderada judicial del departamento, en los términos y para los fines a los que alude el poder a ella conferido¹⁹⁹.

QUINTO: RECONOCER a la abogada Beatriz Elena Bedoya Orrego, identificada con la cédula de ciudadanía No.43.677.380 y portadora de la tarjeta profesional No. 72.852 expedida por el Consejo Superior de la Judicatura, como apoderada judicial de Integral S.A., en los términos y para los fines a los que alude el poder a ella conferido²⁰⁰.

SEXTO: Sin condena en costas.

SÉPTIMO: En firme este proveído, **DEVUÉLVASE** el expediente al Tribunal de origen para lo de su cargo.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS
Presidente de la Subsección

¹⁹⁹ Folio 908 del C.Ppal.

²⁰⁰ Folio 915 del C.Ppal.

GUILLERMO SÁNCHEZ LUQUE
Magistrado
Salvamento de voto
Cfr.Rad.48842-16 #6

NICOLÁS YEPES CORRALES
Magistrado

SVV / GB