

REPÚBLICA DE COLOMBIA  
RAMA JUDICIAL



JUZGADO TERCERO ADMINISTRATIVO  
CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ  
SECCIÓN PRIMERA

Bogotá D.C., trece (13) de mayo de dos mil veinte (2020).

Medio de control: REPARACION DIRECTA  
Demandante: AGV Transportes S.A.S.  
Demandada: Instituto Nacional de Vías - INVIAS  
Expediente: 11001333603320150036800

Corresponde al Despacho decidir la demanda presentada por la sociedad AGV Transportes S.A.S., por conducto de apoderado judicial y en ejercicio del medio de control de reparación directa consagrado en el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en la que solicitaron que se declare responsable al Instituto Nacional de Vías - INVIAS, por los presuntos daños materiales al vehículo tracto camión de placas USA-356 y R42456 de su propiedad, ocasionados como consecuencia del derrumbe y deslizamiento de tierra y rocas, en hechos acaecidos el 01 de mayo de 2013 en la vía Ocaña – Sardinata (Norte de Santander), kilómetro 95+600, sector la vijaguala.

Lo anterior, con base en los siguientes

## I ANTECEDENTES

### 1. Pretensiones

**“PRIMERA:** Declarar administrativa y extracontractualmente responsable por riesgo excepcional y en forma subsidiaria por falla del servicio, al **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS -INVIAS-**, por todos los perjuicios causados a la empresa **AGV TRANSPORTES S.A.S.**, con ocasión de los daños antijurídicos ocasionados al vehículo tracto camión de placa USA-356 y R42456 de propiedad de la demandante, por el derrumbe y deslizamiento de tierra y rocas, hechos acaecidos el primero (1º) de Mayo de 2013, en la vía Ocaña- Sardinata (Norte de Santander), en el Kilómetro 95+600 (96 PR) sobre el sector la curva, La Vijaguala.

**SEGUNDA:** Como consecuencia de la anterior declaración, **Condenar** patrimonialmente al **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS-**, a pagar todos los perjuicios materiales causados a **AGV TRANSPORTES S.A.S.**, por los daños (Norte de Santander), en el Kilómetro 95+600 (96 PR) sobre el sector la curva, La Vijaguala, a título de indemnización representada así:

**I.- POR DAÑO EMERGENTE:** Por las pérdidas económicas que ha tenido que asumir con ocasión del siniestro, así:

1. - La suma de **TRES MILLONES SETECIENTOS CUARENTA MIL PESOS (\$3.740.000.00) M.L.** correspondientes al deducible que **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.**, aplicó conforme a la póliza No. 6089860-2, por el remolque de placas R42456, conforme al hecho 11.1

2. - La suma de **CATORCE MILLONES CIENTO CINCO MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y NUEVE PESOS (\$14.105.289.00) M.L.** correspondiente al deducible que **SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.**, aplicó conforme a la póliza No. 6089860-2, del vehículo de placas USA-356, conforme al hecho 11.2

## **II. POR LUCRO CESANTE:**

1.- Por la suma de **SETENTA Y SIETE MILLONES CIENTO OCHO MIL QUINIENTOS SESENTA Y TRES PESOS (\$77.108.563.00) M.L.**, por todos los valores dejados de percibir a título de frutos civiles por no poder explotar económicamente en su objeto social que es el transporte de carga, el tracto camión accidentado, desde mayo 1º. De 2013 hasta octubre de 2013, fecha en que la aseguradora le canceló totalmente el valor del siniestro, a razón promedio mensual neto (descontado gastos) de \$12.851.427,16, tal y como se narra en los hechos 12, 13 y 14 de la presente demanda.

**TERCERA.** Las condenas económicas solicitadas en los numerales anteriores o las que resultaren probadas, que sean impuestas en sentencia definitiva se ajustarán tomando como base el índice de Precios al Consumidor (I.P.C) de conformidad con lo dispuesto en el artículo 187 del C.P.A.C.A.

**CUARTO.** Que se ordene en la sentencia, que las sumas de dinero reconocidas a favor de la demandante, se le reconozca intereses moratorios a un tasa equivalente al DTF desde su ejecutoria, y una vez vencidos los diez (10) del término de que trata el inciso el inciso 2, artículo 192 del C.P.A.C.A., las cantidades liquidadas adecuadas causarán un interés moratorio a la tasa comercial, lo anterior como lo dispone el Art. 195 numeral 4 ibídem."

## **2. Hechos**

Afirmó el apoderado de la parte actora que:

La sociedad AGV TRANSPORTES LTDA hoy AGV TRANSPORTES S.A.S para el 01 de mayo de 2013, era la propietaria del tracto camión marca Kenworth modelo 2006 de placas USA-356 Y R42456.

El 30 de abril de 2013, CEMEX COLOMBIA S.A. en calidad de remitente, contrató los servicios de la sociedad demandante para transportar carga de cemento de Cúcuta a Santa Marta.

Con ocasión al requerimiento de CEMEX, la sociedad demandante designó el tracto camión de placas USA -356 y como conductor al señor Carlos Andrés Cruz Moreno.

Para el 01 de mayo de 2013, la vía del sector de la Vijaguála, Kilómetro 95+600 en la vía Ocaña- Sardina (Norte de Santander) se encontraba en reparación, como lo evidencia el informe Policial del Accidente y con anterioridad a esa fecha se adelantaron trabajos previos de ampliación y mejoramiento de la calzada que conllevaron a perforar la montaña y hacer excavaciones para intervenir el sistema rocoso. (CONTRATO 1439 de 2008 celebrado por INVIAS que cuenta con varias adiciones).

Ese mismo día llegando a la vía Ocaña- Sardina (Norte de Santander), en el Kilómetro 95+600 (96 PR) sobre el sector la curva, La Vijaguála, el conductor señor Cruz Moreno encontró que había una "paletera" deteniendo el tráfico y dando vía por un carril, porque el otro se encontraba cerrado.

Siendo las 8:30 a.m. aproximadamente, la "Paletera" le dio vía al tracto camión de la demandante, y en cuanto el vehículo estaba pasando la curva, se produjo un derrumbe y deslizamiento de tierra y rocas.

El derrumbe ocasionó pérdida total el vehículo de placas USA-356 y R42456.

En el lugar del siniestro así como en los alrededores no existía ninguna señal de tránsito que previniera sobre peligros u obstáculos que se presentaran en la vía, tal como permite evidenciarlo el Informe Policial de Accidentes de tránsito, el cual en su acápite "7. Características del lugar numeral 7.9 Controles en lo referente a la señalización registró como "ninguna".

Por los daños causados al tracto camión de placas USA356 y R42456, el 10 de mayo de 2013, la sociedad demandante, presentó reclamación ante SEGUROS GENERALES SURAMERICANA S.A.

Suramericana con ocasión del siniestro, meses después, pago a AGV TRANSPORTES S.A.S., los siguientes valores, descontando el 10% de deducible por pérdida total: Remolque de placas USA-356 \$ 33.660.000, por el remolcador R4246 la suma de \$ 130.747.600.

El tracto camión de placas USA356 y R42456, le producía a la sociedad demandante por su explotación económica mensualmente frutos en cuantía superior a los \$21.419.045,33.

Del producido mensual del tracto camión, esto es \$21,419.045 se descontaba el 40% por concepto de gastos mensuales (conductor, gasolina, peajes, mantenimiento), que es del orden de \$8.567.618,84, por lo

que arrojaba a la sociedad demandante una ganancia neta mensual de \$12.851.427,16.

A raíz de los daños ocasionados al vehículo de placas USA-356 y R42456 con ocasión del derrumbe y deslizamiento de rocas y tierra AGV TRANSPORTES S.A.S., sufrió perjuicios económicos del siguiente orden: I. Daño Emergente, \$3.740.000 por deducible de seguros generales de suramericana, \$14.105.289 relativo al deducible que aplicó a la póliza 6089860 del vehículo de placas USA 356. II. Lucro Cesante, \$ 77.108.563, relativo a los frutos dejados de recibir entre el 1 de mayo de 2013 a octubre de 2013, cuando la aseguradora pago totalmente el siniestro.

En el Sector de la Vijaguála, PR. 96, de la vía nacional Ocaña, Alto El Pozo-Sardinata (código 7008) ubicados en el Departamento del Norte de Santander, con anterioridad al accidente descrito, en forma reiterada se habían presentado derrumbes que habían ocasionado daños materiales, hechos notorios y de conocimiento público a través de los medios de comunicación regionales y nacionales.

En enero de 2014, y previo a agotar la conciliación, se realizó un derecho de petición a INVIAS, quien expresó que en el lugar de ocurrencia de los hechos (K96) de la carretera a Ocaña Sardinata, no se encontraba en concesión y que de acuerdo al Decreto 1735 del 28 de agosto de 2013, la carretera Ocaña-Sardinata, hace parte de la Red Nacional de Carreteras a Cargo del INVIAS.

### **3. Fundamentos de derecho**

En el libelo se citan los siguientes:

De orden constitucional: artículos 2 y 90 de la Constitución Política.

De orden legal y reglamentario: Artículos 6, 13 y 15 del Decreto 173 de 2001, Decreto 1735 de 2011, artículos 33, 37 y 42 de la Ley 1523 de 2012.

De la lectura integral de la demanda se extraen los argumentos del extremo activo así:

Señala que el daño antijurídico ocurre en el presente proceso como consecuencia del actuar omisivo del Estado en cabeza de Instituto Nacional de Vías - INVIAS, al no realizar los estudios que permitieran identificar los factores de riesgo como consecuencia de la ejecución de la obra en la vía Ocaña- Sardinata (Norte de Santander), Kilómetro 95+600 (96 PR) sobre el sector La Vijaguála, así como la no implementación de medidas preventivas frente a posible deslizamiento de rocas; ello pese a conocer que fruto de la obra podrían presentarse dichos deslizamientos,

con lo cual se afectó de manera contundente el patrimonio de la sociedad AGV Transportes, al desatender presupuestos de administración pública como lo son la diligencia, el cuidado y la corrección en el desempeño de las funciones asignadas.

Expuso que la actividad desempeñada por la sociedad AGV Transportes S.A.S. se enmarca por lo regulado en el artículo 6 del Decreto 173 de 2001 por lo que esta cumplió a cabalidad los requisitos establecidos en el artículo 13 y 15 del referido decreto, cumpliendo a cabalidad con los lineamientos legales establecidos para la circulación de carga terrestre.

Indicó que la actividad adelantada por el Instituto Nacional de Vías se daba en el marco del cumplimiento de un deber legal establecido en el Decreto 1735 de 2001, el cual le otorga competencia a Instituto Nacional de Vías INVIAS para el mantenimiento de la red 'nacional de vías y dentro de sus funciones y responsabilidad esta "*La conservación, mantenimiento y señalización de las Vías*".

Manifestó que para el año 2013, dicha entidad se encontraba ejecutando obras públicas, para el desarrollo del interés general, en especial con ocasión a la ejecución del contrato 1439 de 2008 en los que se adelantaba la construcción de los puentes Vijaguála y Vijaguála 1, así como una rectificación geométrica del tramo de vía para el mejoramiento de la vía Cúcuta - Ocaña, no obstante, en la vía no habían señales que pudiera prevenir a los usuarios del peligro existente, bien por las obras que se adelantaban o por peligros de derrumbes, evidenciando una vez más el que el incumplimiento de los deberes legalmente asignados para el desarrollo de su actividad, en este caso el deber legal de señalización

Advierte que por el tipo de obra que se desarrolló debía darse cumplimiento a lo establecido en el artículo 42 de la Ley 1523 de 2012, que instauró como norma general que en caso de adelantarse obras civiles mayores se debe evaluar el daño posible en su área de influencia, realizando un análisis específico de riesgo que considere los posibles efectos de eventos naturales sobre la infraestructura expuesta y aquellos que se deriven de los daños de la misma en su área de influencia, no obstante, dichas cargas fueron desatendidas por parte de la demandada, tal como lo evidencia la respuesta al derecho de petición con fecha de expedición el día 2 de Febrero de 2015; al afirmar que "*para el sector de la Vijaguála no se habían realizado estudios para la identificación y prevención de riesgos porque históricamente en dicho sector no se han reportado emergencias por derrumbes*".

Señala, como consecuencia, que en este caso se presentó el denominado riesgo excepcional que lleva implícita una presunción de culpa, para la administración, que no obstante realizar una actividad que es lícita, como el mantenimiento y conservación de las vías, la misma impone un riesgo a

la comunidad, y cuando dicho riesgo genera un daño está en la obligación de repararlo, y que en este caso ocurre como consecuencia de la intervención de la Nación a la vía Ocaña- Alto del Pozo- Sardinata, obra que requería de la de implementación de infraestructura que modificaba la estructura del suelo, como consecuencia de la construcción del puente de metal a la altura del tramo vial la Vijaguala; desencadenando en que los transeúntes de la vía se vieran expuestos a un riesgo grave y anormal y no a un evento imprevisible.

Por lo tanto, afirma, que la entidad debió implementando de manera inmediata medidas que controlará la influencia del riesgo tales como la restricción del tránsito del vehículo de carga pesada, además de la señalización que por sí sola permitiera al conductor saber el riesgo al que se enfrentaba, sin embargo no lo hizo.

#### **4. Contestación de la demanda**

Por auto en firme del 02 de noviembre de 2016, se tuvo por no contestada la demanda por parte del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, así como se rechazó por extemporáneo el llamamiento en garantía a la aseguradora MAFRE Colombia (fls.96 a 99).

#### **5. Actuación procesal**

La demanda fue radicada el 30 de abril de 2015 y correspondió por reparto al Juzgado Treinta y Tres Administrativo de Bogotá (fl.44 cuaderno principal), que por auto del 21 de octubre del mismo año la admitió (fls.46 y 47 cuaderno principal). Luego, en aplicación al Acuerdo CSBTA15-430 del 1 de octubre de 2015, por medio del cual se redistribuyen procesos en trámite de los Juzgados Administrativos de la Sección Tercera a los Juzgados de la Sección Primera en el Circuito Judicial de Bogotá, el presente expediente fue asignado a este Juzgado (fl.49 cuaderno principal).

El Despacho mediante auto del 19 de enero de 2016, avocó el conocimiento, corrigió el nombre de la sociedad de mandate e informó el número de cuenta de gastos procesales (fls.50 a 52 cuaderno principal).

La admisión de la demanda, se notificó por correo electrónico el 13 de abril de 2016, al Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, al Ministerio Público y a la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado (fls.58 a 66 cuaderno principal).

Por auto del 02 de noviembre de 2016, se tuvo por no contestada la demanda por parte del INVÍAS, se rechazó por extemporáneo el

llamamiento en garantía a la aseguradora MAFRE y se fijó fecha para llevar a cabo audiencia inicial (fls.96 a 99 cuaderno principal).

La referida audiencia se inició el 02 de junio de 2017, donde se realizó la fijación del litigio y se suspendió en la etapa conciliatoria dado que no se había allegado constancia del Comité de Conciliación de la entidad demandada (fls.108 a 118).

Mediante auto del 26 de septiembre de 2017, se fijó fecha para continuar con la audiencia inicial (fl.120 cuaderno principal) y por auto del 24 de octubre del mismo año se aceptó la solicitud de aplazamiento efectuada por la apoderada del INVIAS, señalando como fecha para su continuación el 08 de noviembre de 2017 (fls.124 y 125 cuaderno principal).

La referida audiencia continuó en la fecha programada, en la cual, se declaró fallida la etapa de conciliación, se decretaron pruebas y se fijó el 10 de mayo de 2018, para realizar audiencia de que trata el artículo 181 del CPACA (fls.129 a 137 cuaderno principal).

Por auto del 21 de marzo de 2018, se designó nuevo auxiliar de la justicia y se requirió el cumplimiento de las pruebas documentales decretadas (fls.145 a 147 cuaderno principal).

El 24 de abril de 2018, se profirió auto mediante el cual se fijaron gastos de pericia, se reiteró el cumplimiento de la prueba documental y se señaló nueva fecha para llevar a cabo la audiencia de pruebas (fls.151 y 152).

Por auto del 24 de julio de 2018, se requirió el cumplimiento inmediato de las pruebas decretadas en la audiencia inicial (fls.158 a 160 cuaderno principal).

En providencia del 04 de abril de 2018, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca – Sección Tercera resolvió el recurso de apelación interpuesto por el apoderado de la parte actora contra el auto de pruebas dictado en audiencia inicial, confirmándolo en su totalidad (fls.227 a 233 cuaderno 2).

La audiencia de pruebas se inició en la fecha programada, allí se incorporaron las documentales y se inició el trámite de contradicción del dictamen pericial, frente al cual las partes solicitaron al perito aclaración y complementación de la experticia, suspendiéndose así la diligencia por el término de diez (10) días (fls.162 a 166 cuaderno principal).

En auto del 07 de diciembre de 2018, el Juzgado señaló fecha para continuar la audiencia de pruebas (fl.174).

La diligencia se reanudó el 04 de febrero de 2019, con el fin de que el perito expusiera las aclaraciones y modificaciones al dictamen rendido, no obstante en la misma audiencia presentó corrección a sus modificaciones y aclaraciones en cuanto al valor total de los perjuicios, razón por la cual se suspendió nuevamente la audiencia (fls.174 a 179 cuaderno principal), reanudándose el 05 de marzo de 2019, fecha en la cual se concluyó el trámite de contradicción del dictamen pericial, se fijaron los honorarios del perito, se decretó el cierre de la etapa probatoria y se ordenó la presentación por escrito de los alegatos de conclusión (fls.180 a 185 cuaderno principal).

Dentro de la oportunidad procesal correspondiente la parte demandante presentó sus alegatos de conclusión (fls.188 a 211 cuaderno principal). La entidad demandada no efectuó pronunciamiento.

## **6. Alegatos de conclusión**

### **6.1 Parte demandante**

La apoderada de la parte actora reitero los argumentos expuestos en la demanda y manifestó que conforme a las pruebas recaudadas, se encuentra demostrado que el INVIAS por ser el contratante de la obra, tenía conocimiento de la existencia de los hechos generadores de riesgo, pues era una obra de gran envergadura y su interventor en varias oportunidades recalcó la inestabilidad del terreno producto de las excavaciones de la montaña, así como la falta de señalización en la vía, no obstante la entidad hizo caso omiso a dichas advertencias. Además, ya se habían presentado derrumbes con anterioridad a la fecha de los hechos, luego afirma, no puede pensarse que fue un hecho de la naturaleza, ni un caso fortuito o fuerza mayor, por cuanto el hecho no fue imprevisible ni irresistible.

Alegó que el INVIAS al realizar la obra en la vía que nos ocupa, estaba ejerciendo actividades peligrosas, como la excavación y perforación de la montaña, construcción de muros, cuentas y puentes, por lo que debe dicha entidad responder por los daños ocasionados en el desarrollo de dicha actividad.

Indico igualmente que, conforme a la prueba pericial decretada se determinó que monto de los perjuicios económicos que sufrió la sociedad a octubre de 2018, equivalen a la suma de \$133.220.346.



## 6.2 Parte demandada

Se reitera que el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, no efectuó manifestación alguna en esta etapa procesal.

## II CONSIDERACIONES

### 1. Competencia

El Despacho es competente para conocer en primera instancia de la presente demanda de reparación directa, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 155 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo<sup>1</sup> y lo dispuesto por el Acuerdo CSBTA15-430 del 1 de octubre de 2015 de la Sala Administrativa del Consejo Seccional de la Judicatura de Bogotá<sup>2</sup>.

### 2. Fijación del litigio.

El litigio se fijó en establecer si se configuró un daño antijurídico atribuible al Instituto Nacional de Vías - INVIAS, que conlleve la obligación de reparar los perjuicios causados a la demandante, con ocasión al deslizamiento de tierra derrumbe ocurrido el 01 de mayo de 2013, en la vía que de Ocaña conduce a Sardinata, teniendo en cuenta los títulos de imputación alegados en la demanda.

### 3. Problema jurídico

Conforme se estableció en la fijación del litigio efectuada dentro de la audiencia inicial celebrada en el presente proceso, el problema jurídico se contrae a determinar si debe declararse patrimonialmente responsable al Instituto Nacional de Vías - INVIAS, por los daños ocasionados a la sociedad AGV Transportes S.A.S., con ocasión del deslizamiento de tierra ocurrido el 01 de mayo de 2013, en la vía Ocaña – Sardinata (norte de Santander), cuando la vía se encontraba en reparación, donde resultó afectado el vehículo de su propiedad de placas USA-356 y R42456.

Para el efecto, deberá verificarse si se configuran en el caso concreto los elementos de responsabilidad extracontractual del Estado.

Establecido lo anterior, deberá determinarse si los perjuicios invocados por el demandante se encuentran probados o no.

---

<sup>1</sup> **Artículo 155. Competencia de los jueces administrativos en primera instancia.** “Los jueces administrativos conocerán en primera instancia de los siguientes asuntos:

(...)

6. De los reparación directa, inclusive aquellos provenientes de la acción u omisión de los agentes judiciales, cuando la cuantía no exceda de quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes...”

<sup>2</sup> A través del cual se ordenó la remisión de algunos procesos de la Sección Tercera de los Juzgados Administrativos del Circuito Judicial de Bogotá a los Despachos de la Sección Primera.

En caso afirmativo, deberá procederse a su respectiva tasación.

### **3. De la responsabilidad extracontractual del Estado y sus elementos**

Según lo prescrito en el artículo 90 de la Constitución Política, la cláusula general de la responsabilidad extracontractual del Estado tiene como fundamento la determinación de un daño antijurídico causado a un administrado, y la imputación del mismo a la administración pública tanto por la acción, como por la omisión de un deber normativo.

En relación con la naturaleza del daño antijurídico, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha sostenido reiteradamente que *“ha de corresponder al juez determinar si el daño va más allá de lo que, normalmente y sin compensación alguna, debe soportar una persona por el hecho de vivir en una comunidad jurídicamente organizada y comportarse como un sujeto solidario”*<sup>3</sup>, y por tanto, *“en cada caso concreto deberá establecerse si el daño sufrido es de tal entidad que el afectado no está en la obligación de soportarlo, y resulta, en consecuencia, antijurídico”*<sup>4</sup>.

Ahora bien, la imputación de responsabilidad se ha abordado, a partir de tres criterios, a saber: falla en el servicio, riesgo excepcional y el daño especial, según la determinación fáctica de cada caso y la atribución jurídica que proceda<sup>5</sup>.

Así, la falla del servicio, según lo dispuesto por la jurisprudencia del Consejo de Estado, es el criterio de imputación principal para establecer la responsabilidad del Estado, que tiene como presupuesto el reconocimiento de la existencia de mandatos de abstención –deberes negativos- como de acción –deberes positivos- a cargo del Estado, por lo que para que se genere responsabilidad con fundamento en ello es necesario acreditar: i) el incumplimiento o deficiente cumplimiento de deberes normativos, ii) la omisión o inactividad de la administración pública, o iii) el desconocimiento de la posición de garante institucional que pueda asumir la administración.

Por su parte, en lo que concierne al riesgo excepcional como criterio de imputación, habrá lugar a su aplicación cuando el daño ocurre como consecuencia de la actividad legítima de la administración pública que: i) comporta un riesgo de naturaleza anormal, o ii) que resulta excesivo, bien porque se incrementó aquel que es inherente o intrínseco a la actividad, o

---

<sup>3</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia de 4 de diciembre de 2006. Consejero Ponente Dr. Mauricio Fajardo. Exp. 13168.

<sup>4</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia de 27 de septiembre de 2000. Consejero Ponente Alier Eduardo Hernández Enríquez. Exp. 11601.

<sup>5</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera Subsección C, providencia del 28 de enero de 2015, Consejero ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa, Radicación número: 05001-23-31-000-2002-03487-01(32912)A.

porque en el despliegue de esta se crean riesgos que en atención a su exposición e intensidad, exceden lo razonablemente asumible por el perjudicado<sup>6</sup>.

Finalmente, el criterio de imputación denominado daño especial, se refiere al desequilibrio de las cargas públicas, es decir cuando quien reclama una compensación ha padecido una suerte más desfavorable respecto a los inconvenientes normales de la vida en sociedad<sup>7</sup>.

En tales condiciones, el primer elemento de responsabilidad extracontractual del Estado lo constituye la existencia de un daño antijurídico, con el cual, una vez demostrado, se debe realizar el correspondiente juicio de imputación atendiendo a los presupuestos fácticos y jurídicos en que se funde el caso concreto.

#### **4. Responsabilidad Extracontractual del Estado por derrumbes – mantenimiento de vía pública y señalización**

La Sección Tercera del Consejo de Estado ha considerado que el Estado debe responder por los eventos en que se causen daños por el mal cuidado y mantenimiento de las vías públicas, precisando que dicha responsabilidad no es de carácter absoluto en tanto debe demostrarse la existencia de un nexo de causalidad entre el daño sufrido y las acciones u omisiones de las entidades encargadas de la vía pública. Por tanto, en cuanto a daños causados por deslizamientos de tierra o desprendimientos de piedra, la Corporación ha considerado que el Estado únicamente se encuentra llamado a responder en aquellos casos en los cuales, conociendo de la situación de peligro, no toma las medidas adecuadas para evitarlo<sup>8</sup>.

En cuanto a los presupuestos para declarar la responsabilidad del Estado en casos como el que aquí nos ocupa, el Consejo de Estado también precisó que conforme a la concepción de responsabilidad consagrada en el artículo 90 de la Constitución, esto es, una concepción dogmática cuyo centro no reside ya en un juicio de valor jurídico sobre el accionar del Estado, sino en la damnificación de la víctima, el elemento de responsabilidad patrimonial del Estado se centra en el daño que esta sufre, y por tanto el juicio de valor jurídico se ha desplazado hacia este. Así, ha de inferirse que la responsabilidad patrimonial del Estado se encamina a garantizar la protección de los destinatarios del accionar del poder público capaz de causar daño, sin consideración a su legitimidad o normalidad, es decir, *“al margen de cualquier conducta culposa o ilícita de las*

---

<sup>6</sup> Ídem.

<sup>7</sup> Sección Tercera, sentencia del 13 de diciembre de 2005. Expediente: 24671.

<sup>8</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN A, Consejera ponente: MARÍA ADRIANA MARÍN, providencia del 03 de octubre de 2019, Radicación número: 05001-23-31-000-2007-00203-01(45614).

*autoridades*”, sin que ello signifique la adscripción a un único régimen objetivo de responsabilidad, pero sí, una apertura a la imputación del daño reparable bajo criterios objetivos<sup>9</sup>.

Bajo esta concepción, la estructura de la responsabilidad se ha simplificado a la manera de una ordenación binaria conformada por el daño antijurídico y la imputabilidad, elementos estos que se conjugan en función de la garantía de reparación de las víctimas, de manera que debe entenderse que el daño incorpora dos elementos: uno físico, material, y otro jurídico, formal, el primero del cual ocurre inicialmente en el plano fáctico, y que deviene insuficiente para imputar responsabilidad, pues para ello se requiere que el daño adquiera una dimensión jurídicamente relevante (antijuridicidad), esto es, que recaiga sobre un interés tutelado por el derecho; que no exista un título legal conforme al ordenamiento constitucional que justifique o legitime la lesión al interés jurídicamente tutelado; y que no haya sido causado, ni haya sido determinado por un error de conducta de la propia víctima.

## **6. Caso concreto**

Según se tiene, en el caso concreto la sociedad AGV Transportes S.A.S., acudió a la Jurisdicción con el fin de que se condene al Estado, concretamente, al Instituto Nacional de Vías - INVIAS, por los presuntos daños ocasionados al vehículo de su propiedad identificado con placas USA-356 y R42456, con ocasión al deslizamiento de tierra (derrumbe) ocurrido el 01 de mayo de 2013, en la vía que de Ocaña conduce a Sardinata, alegando una falla del servicio, por omisión o negligencia en el mantenimiento y señalización de la vía, o en su defecto un riesgo excepcional, atendiendo la concreción del mismo frente a una actividad peligrosa como lo es la construcción de obras públicas.

Con los documentos que obran en el expediente se encuentran probados los siguientes hechos relevantes:

1.- El Instituto Nacional de Vías – INVIAS suscribió contrato de obra 1439 de 2008, con la Unión Temporal ESCC, con el objeto de “Mejoramiento y mantenimiento de las carreteras Cúcuta – Puerto Santander (Sector PR2+900 – Puerto Santander) Código 5507, Aguaclara – Ocaña Código 70007, Ocaña – Alto el Pozo – Sardinata, Código 7008; Sardinata – Cúcuta (sector Sardinata – El Zulia) Código 7009; Rionegro – San Alberto Código 45 a 08 y Ocaña – Convención (sector la ondina – Convención) código 70NS01 (fls.15 a 32 C pruebas 1).

---

<sup>9</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN C, Consejero ponente: JAIME ENRIQUE RODRÍGUEZ NAVAS (E), sentencia del 01 de marzo de 2019, Radicación número: 17001-23-31-000-2006-00586-01(42760).

2.- Según certificado de tradición número 1792, proferida el 17 de febrero de 2015, por la Alcaldía municipal de Chía, el vehículo de servicio público clase tracto camión de placas USA356, era propiedad de la sociedad AGV Transportes S.A.S. (fl.1 C pruebas 1).

3.- El 30 de abril de 2013 se profirió manifiesto de carga 04250230450781 para el vehículo de placas USA356 de propiedad de la sociedad AGV Transportes, con carga de cemento gris, ruta Cúcuta – Santa Marta (fl.4 C pruebas 1).

4.- Según informe policial de accidentes de tránsito, el día 01 de mayo de 2013, en lugar denominado Km 95+600 sector la curva, la vijaguala, vía Ocaña – Sardinata, se presentó un derrumbe con deslizamiento de rocas en el que se vio involucrado el vehículo tipo tracto camión de placas USA356 a nombre de la empresa AGV Transportes S.A.S.. Dentro de las características de la vía se consignó: Geométricas: curva en pendiente, Utilización: doble sentido, Calzada: una, Carriles: uno, estado: con huecos en reparación, señales: ninguna (fls.35 y 36 C pruebas 1).

5.- El accidente antes descrito fue informado en medios de comunicación, así como quedó en registro fotográfico el derrumbe y el estado en que quedó el tracto camión de placas USA356 (fls.37 a 42 C pruebas 1).

6.- Según Concepto Liquidación de Siniestros, recibo de egreso 6243314 emitido por Seguros generales Suramericana S.A., el vehículo de placas USA356 de propiedad de la sociedad AGV Transportes S.A.S., presentó pérdida total por daños (fl.45 C pruebas 1).

7.- Desde el año 2011 y 2012 distintos medios de comunicación Nacionales y Regionales informaron sobre el estado de la vía Ocaña – Sardinata y los derrumbes presentados en el sector la Vijaguala (fls.108 a 114 C pruebas 1).

8.- Mediante oficio OAJ-2015-95 del 10 de febrero de 2015, el Instituto Nacional para la Gestión del riesgo de Desastres informó que para el mes de mayo de 2013, no se habían identificado y prevenido factores de riesgo en el sector de la Vijaguala Km, 96 de la vía Cúcuta – Ocaña, por parte de dicha entidad por cuanto no existían estudios que permitieran identificar factores de riesgo, es decir, no contaban con información técnica de escala detallada que definiera sus condiciones de amenaza vulnerabilidad y/o riesgo, precisando que el análisis específico de dichos aspectos, tratándose de ejecución de obras civiles corresponde a la entidad pública o privada responsable de la prestación del servicio de manera concreta, en este caso, el INVIAS ( fls.164 a 166 C pruebas 1).

9.- Mediante oficio DT-NSA 4487 del 02 de febrero de 2015, el Instituto Nacional de Vías informó que en el sector la Vijaguala, vía Ocaña – Alto

del Pozo – Sardinata, no se habían realizado estudios para la identificación y prevención de riesgos porque históricamente no se habían reportado emergencias por derrumbes o cualquier otra causa natural que ocasionara pérdida total o parcial de la banca, y que además nunca ha sido considerada zona de amenaza y vulnerabilidad de riesgo (fls.167 y 168 C pruebas 1)

10.- Posteriormente, con oficio SRN 40565 del 14 de septiembre de 2018, el Instituto Nacional de Vías, informó lo siguiente:

*"En atención al oficio mencionado en el asunto, mediante el cual se solicita información relacionada con el contrato de obra No. 1439 de 2008;*

*Licitación pública No. LP-SGT-SRN-002-2008*

*Contrato de obra: No. 1439 de 2008*

*Objeto "MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS CARRETERAS CUCUTA - PUERTO SANTANDER (SECTOR PR2+0900 - PUERTO SANTANDER) CODIGO 5507, AGUACLARA - OCAÑA CODIGO 7007, OCAÑA - ALTO EL POZO - SARDINATA CODIGO 7008, SARDINATA - CUCUTA (SECTOR SARDINATA - EL ZULIA) CODIGO 7009, RIONEGRO - SAN ALBERTO CODIGO 45 A 08 Y OCAÑA - CONVENCION (SECTOR LA ONDINA - CONVENCION) CODIGO 70NS01".*

*Fecha de inicio: 26 de noviembre de 2008.*

*Fecha de terminación: 30 de julio de 2013.*

*Contrato de Interventoría: No. 1908 de 2008*

*La vía Ocaña - Alto del Pozo - Sardinata, corresponde al código 7008*

*(...)*

*En lo Referente a "actos precontractuales de naturaleza eminentemente técnica respecto a las condiciones geológicas del referido tramo vial, su afectación y calificación"; se indica que, el alcance del contrato 1439 de 2008, de acuerdo con el anexo técnico del contrato, documento anexo al presente oficio, incluía la elaboración de los estudios y diseños, Excavaciones, Subbase, Base, Pavimento, Parcheo y bacheo, Sobrecarpeta, Fresado o Reciclado, Obras de drenaje y contención, Obras de conservación, señalización y seguridad vial e Intervención de sitios críticos.*

*En lo relacionado con las acciones de seguridad y señalización vial se informa que, el contrato de obra No. 1439 de 2008, en su cláusula Decima segunda, párrafo único, establece: " Desde la orden de iniciación de las obras y hasta la entrega definitiva de las mismas al INSTITUTO, para guiar el tránsito y como prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en la vía en construcción, el*

CONTRATISTA está en la obligación de señalar y mantener el tránsito en el sector contratado, de acuerdo con las estipulaciones y especificaciones vigentes sobre la materia. Desde ese momento el CONTRATISTA es el único responsable en el sector contratado de la conservación, señalización y el mantenimiento del tránsito. El incumplimiento de esta obligación durante la ejecución del contrato, causará al CONTRATISTA la imposición de multas proporcionales al valor del contrato y/o al de los daños sufridos por el INSTITUTO, sin perjuicio de la responsabilidad civil extracontractual".

(...)

Respecto a las condiciones geotécnicas del sector denominado La Vijaguála, el contratista de obra del contrato 1439 de 2008, la Unión temporal ESCC, entregó el documento de Estudios y Diseños indicado en el numeral 7., precedente, el cual incluye los diseños de los muros de acompañamiento a los tramos de puentes diseñados en el sector La Vijaguála."

También indicó el INVIAS que, en los informes mensuales de interventoría se hizo referencia a las condiciones geológicas de los sectores intervenidos y desde el inicio del contrato y en informes posteriores se dejó constancia que existían varios tramos en los cuales podía transitar un sólo vehículo, debido a la existencia de un único carril de circulación; específicamente en la vía 7008, OCAÑA-ALTO EL POZO-SARDINATA, entre los PR94+450 y el PR 97+000; así como de los problemas de deslizamientos, causados por las excavaciones efectuadas sobre los taludes superiores (fls.294 a 299 C pruebas 1).

11.- En efecto, conforme lo reportado en los informes de interventoría al contrato de obra 1439 de 2008, la empresa contratista reportó al INVIAS lo siguiente:

**"(B)** Existen varios tramos en los cuales solo puede transitar **un sólo vehículo**, debido a la existencia de solo un carril de circulación; específicamente en la **vía 7008, OCAÑA-ALTO EL POZO-SARDINATA**, entre los **PR94+450 y el PR 97+000** ; este tramo tiene también problemas de deslizamientos, causados por las excavaciones efectuadas sobre los taludes superiores, los cuales mantienen una relación de corte de distancia horizontal y distancia vertical (DV:DH no acorde para su estabilidad; las condiciones topográficas del terreno imposibilitan el manejo adecuado de estos cortes, lo cual obligará al diseñador a recurrir a otras soluciones, que pueden ser placas voladizas en concreto, soportadas sobre cimentaciones profundas, para la ampliación de la calzada." (Negrillas del texto original).

Así, en los informes número 21, 23, 24, 25, 26, 27, 30 y 31, correspondientes a los meses julio-agosto de 2010, septiembre-octubre de 2010, octubre-noviembre de 2010, noviembre-diciembre de 2010, diciembre de 2010 a enero de 2011, enero-febrero de 2011, abril-mayo de 2010 y mayo-junio de

2011, respectivamente, se registraron los siguientes derrumbes en el sector identificado como vía 7008 Ocaña-Alto el Pozo-Sardinata:

Informe 21

Remoción de derrumbe en los PR 87+700, PR 95+300, PR 93+800, PR 97+500, PR 99+300 y el PR 101+500.

Informe 23

Remoción de derrumbe en los PR 70+300, PR 71+800, PR 71+900, PR 84+830, PR 86+020, PR 92+556, PR 93+900, PR 95+450, PR 90+760, PR 119+500, PR 110+160, PR 110+780, PR 114+200, PR 120+000, PR 117+020, PR 114+450, PR 87+270, PR 117+680, PR 120+350, PR 119+600,

Informe 24

Remoción de derrumbe en los PR 119+600, PR 118+700, PR 117+020, PR 116+900, PR 115+020, PR 95+450, PR 114+700, PR 110+780, PR 114+200, PR 113+900, PR 101+680, PR 86+020, PR 84+180, PR 116+520, PR 120+000, PR 93+410, PR 113+900, PR 88+500, PR 67+000, PR 66+500, PR 35+500, PR 64+600, PR 63+900, PR 72+600, PR 58+600, PR 61+200, PR 58+000.

Informe 25

Remoción de derrumbe en Los PR 72+000, PR 72+800, PR 86+600, PR 95+450, PR 117+600, PR 120+000, PR 127+000, PR 118+800, PR 121+320, PR 73+550, PR 79+600, PR 94+000, PR 100+000, PR 91+400, PR 97+450, PR 102+400, PR 86+400, PR 109+580, PR 73+700, PR 65+100, PR 60+800, PR 63+160, PR 65+300, PR 54+100, PR 68+415.

Informe 26

Remoción de derrumbe en los PR 10+700, PR 11+117, PR 13+000, PR 60+600, PR 17+300, PR 19+450, PR 68+415, PR 65+080, PR 97+450, PR 34+500, PR 68+415, PR 35+293, PR 65+080, PR 58+800, PR 52+950, PR 117+600, PR 115+050, PR 69+000, PR 88+500, PR 78+000, PR 110+780, PR 112+980, PR 62+900, PR 52+900, PR 99+150, PR 110+800, PR 112+980, PR 76+200, PR 99+400, PR 99+750, PR 110+100, PR 112+990, PR 76+400, PR 77+270, PR 113+800, PR 115+020, PR 117+100, PR 78+900, PR 95+350, PR 116+550, PR 80+100, PR 80+850, PR 116+780, PR 102+400, PR 116+500, PR 31+800, PR 36+034, PR 36+090, PR 36+950, PR 52+900, PR 58+400, PR 123+000, PR 89+450, PR 103+750, PR 120+300, PR 91+780, PR 93+400, PR 104+750, PR 115+480, PR 120+700, PR 119+600, PR 114+900.

Informe 27

Extracción de material proveniente de derrumbes en los siguientes PRS: PR 95+950; PR 96+250; PR 108+000; PR 106+300; PR 110+200; PR 110+600; PR 114+200; PR 113+800; PR 113+500; PR 112+400; PR 111+600; PR 113+300; PR 109+600; PR 104+750; PR 105+380; PR 102+600; PR 96+200; PR 96+420; PR 89+400; PR 117+600.

Informe 30

Remoción de derrumbes PR 54+200; PR 52+900; PR 56+000; PR 11+600; PR 6+450; PR 73+700; PR 79+600; PR 88+500; PR 89+200; PR 89+400; PR 89+600; PR 89+400; PR 90+150; PR 91+800; PR 91+350, PR 97+750; PR 99+200; PR 93+900; PR 100+600 ;PR 110+780; PR 110+600; PR 117+600; PR 120+400; PR 121+380.

Informe 31



Remoción de derrumbes PR52-900; PR 54+900; PR 56+000; PR 57-000; PR 57+400; PR 61+000; PR 60+800; PR 64+000; PR 65+100; PR 68+000; PR 83+100; PR 73+700; PR 70+600; PR 121+380

Así mismo, en los informe 9, 14, 15, 16, correspondientes a los meses julio-agosto de 2009, diciembre de 2009 a enero de 2010, enero-febrero de 2010 y febrero-marzo de 2010, se consignó lo siguiente frente al sector PR 90+600:

*“En este sector actualmente se evidencia la existencia de un proceso de inestabilidad en el talud externo de la vía generado como consecuencia del colapso de la alcantarilla presente en la mitad del sector inestable la cual a su vez sostenía los muros de acompañamiento que confinaban la calzada comprometiendo su estabilidad y ocasionando la pérdida de gran parte del carril externo poniendo en riesgo el tránsito vehicular por este tramo, este sector cuenta con una longitud cercana de 25 mt.”*

Por último, en el informe 54, correspondiente al periodo abril-mayo de 2013 se consignó:

- *PUENTE LA VIJAGUALA La semana inicia con bajo rendimiento en la ejecución de actividades donde se trabaja en el talud de corte en el sector del muro N° 03, trabajos en la construcción del muro N° 08 y muro N° 10 donde se suministra e instala 28,80 m3 de concreto clase C*
- *El 01 de Mayo se presentó desprendimiento de material rocoso frente al muro N° 03 donde quedó sepultado el semirremolque de un vehículo C3-S3, interrumpiendo el TPD, posterior al accidente la UT ESCC se dedica a realizar trabajos de remoción de material para brindar el libre flujo vehicular. (Subraya el Juzgado) (fl.300 CD C pruebas 1).*

12.- Así mismo, mediante oficio 41802 del 22 de septiembre de 2018, el Instituto Nacional de Vías, informó frente a si la vía del sector la Vijaguála, kilómetro 95+600 que conduce a los municipios de Ocaña a Sardinata Norte de Santander que:

*“Sin embargo, se aclara que **actualmente el Instituto Nacional de Vías, no cuenta con una sectorización de zonas de inestabilidad**, a la fecha a través de la Subdirección de Prevención y Atención de Emergencias del Instituto, se encuentra elaborando la Guía Metodológica para el cálculo de Vulnerabilidades en dos corredores pilotos, esta Guía dicta los lineamientos que deben ser aplicados para corredores de similares condiciones a los estudios piloto, a partir de esta Guía se podrán establecer las zonas o corredores más inestables para poder ir priorizando las actividades de mitigación que deban realizarse, en las vías a cargo del Instituto.*

*El Instituto Nacional de Vías, dentro de los estudios que contrata incluye el componente geológico y/o geotécnico en las obras que aplique este componente, es así para la vía Ocaña - Alto El Pozo - Sardinata, dentro del contrato 1439 de 2008, incluía la elaboración de los estudios y diseños de las obras a ejecutar en el contrato, como se indicó en el oficio SRN 40565 del 14 de septiembre de 2018.*

*Adicionalmente, el Instituto Nacional de Vías cuenta con un estudio contratado para la vía Aguaclara -Ocaña - Sardinata - Astilleros - Cúcuta, de acuerdo con el memorando No. SEI 63503 del 17 de septiembre de 2018, en el cual indica, entre otras cosas: "... que el Instituto suscribió el Contrato N° 2219 de 2011, para adelantar a través de esta Subdirección los "ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA EL MEJORAMIENTO DE LA VÍA AGUACLARA - OCAÑA - SARDINATA - ASTILLEROS - CÚCUTA, RUTA 70, NORTE DE SANTANDER". **Sin embargo, debido a la magnitud del proyecto y la longitud de la vía a atender, este contrato se dividió en hitos de trabajo, y el sector comprendido entre Ocaña - Sardinata, se denominó Hito 3, cuyo alcance, fue la elaboración de todos los volúmenes técnicos a Nivel Fase II, excepto los volúmenes de tránsito y trazado, que se entregaron a Nivel Fase III. Dado lo anterior, y en lo relacionado al componente geológico, los estudios adelantados quedaron en una fase inicial, con el fin de atender el alcance del contrato (mejoramiento de la vía) y en una etapa de factibilidad, por lo que no es posible con los mismos dar una respuesta a lo requerido"** (fls.301 a 303 C pruebas 2. Subraya del texto original y negrillas del Despacho).*

Con base en lo anterior, para dar respuesta al problema jurídico es necesario analizar la configuración de los elementos de la responsabilidad administrativa del Estado, bajo la estructura que ha dispuesto el artículo 90 de la Constitución Política y la interpretación que del mismo ha hecho el máximo órgano de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, esto es, el daño antijurídico y la imputabilidad.

Así las cosas, se pasa al estudio de los elementos de la responsabilidad extrapatrimonial del Estado en este caso.

### **6.1. Daño y su antijuridicidad**

Según se tiene, el daño antijurídico que se solicita indemnizar consiste en la pérdida total del vehículo de servicio público, tracto camión, de placas USA356, de propiedad de la sociedad AGV Transportes S.A.S., como consecuencia de un derrumbe presentado el día 01 de mayo de 2013, en el lugar denominado Km 95+600 sector la vijaguala, vía Ocaña – Sardinata Norte de Santander.

El Juzgado encuentra plenamente demostrado que en la fecha indiada se presentó un accidente de tránsito vía Ocaña – Sardinata Norte de Santander, Km 95+600 sector la vijaguala debido a derrumbe con deslizamiento de rocas en el que se vio involucrado el vehículo tipo tracto camión de placas USA356 a nombre de la empresa AGV Transportes S.A.S.

(fls.35 y 36 C pruebas 1), ocasionando pérdida total del mismo (fl.45 C pruebas 1).

Además, se observa que dicho suceso se produjo mientras se encontraba en ejecución el contrato de obra 1439 de 2008, suscrito por el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS con la Unión Temporal ESCC, cuyo objeto era el mejoramiento y mantenimiento de, entre otras, la carretera Ocaña – Alto el Pozo – Sardinata, Código 7008 (fls.17 a 32 C pruebas 1).

Así las cosas, esta primera instancia concluye que en el presente caso se encuentra acreditado el daño, pues ha de entenderse que la pérdida del vehículo en mención, constituye una carga no soportable en cabeza de la demandante, dado lo dispuesto en los artículos 12, 16, 19 y 20 de la Ley 105 de 1993, en concordancia con lo establecido por el artículo 65 del Decreto 2171 de 1992, cuando se trata de vías nacionales, como lo es aquella en la que ocurrieron los hechos el 01 de mayo de 2013, dado que corresponde al INVÍAS ejercer las actividades de control, vigilancia y seguimiento de las obras que sean realizadas por contratistas, y en ese sentido, los daños que se ocasionen a terceros se tornan antijurídicos, pues no existe un título legal conforme al ordenamiento constitucional que justifique o legitime la lesión al interés jurídicamente tutelado.

## **6.2. De la imputación del daño:**

Lo primero que debe señalar el Despacho es que el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS directamente, o a través de sus contratistas, le correspondía el mantenimiento y reconstrucción de las vías nacionales no concesionadas, como era el caso de la ruta OCAÑA - ALTO EL POZO – SARDINATA, en la que ocurrieron los hechos en los que resultó afectado el vehículo tracto camión de propiedad de la sociedad hoy demandante, esto, como ya se dijo, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 12, 16, 19 y 20 de la Ley 105 de 1993, en concordancia con lo establecido por el artículo 65 del Decreto 2171 de 1992.

Esto se constata además, con el contrato de obra 1439 de 2008, cuyo objeto era el mejoramiento y mantenimiento de las carreteras Cúcuta – Puerto Santander (Sector PR2+900 – Puerto Santander) Código 5507, Aguaclara – Ocaña Código 70007, Ocaña – Alto el Pozo – Sardinata, Código 7008; Sardinata – Cúcuta (sector Sardinata – El Zulia) Código 7009; Rionegro – San Alberto Código 45 a 08 y Ocaña – Convención (sector la ondina – Convención) código 70NS01, incluido los diseños y estudios técnicos, el mantenimiento rutinario, la señalización, el monitoreo y la vigilancia, y que fue celebrado entre la Unión Temporal ESCC y el Instituto Nacional de Vías (fls.17 a 32 y 300 CD C pruebas 1).

Ahora bien, El Juzgado mediante la valoración de las pruebas encuentra demostrado que el 01 de mayo de 2013, ocurrió un derrumbe o deslizamiento en la vía que conduce de Ocaña a Sardinata Norte de Santander, KM 95+600, en el lugar denominado "La Vijaguála". Así mismo, durante la ejecución del contrato de obra pública antes referido, previo a la ocurrencia del hecho que ocasionó los daños que aquí se reclaman, la interventoría advirtió en varias oportunidades sobre derrumbes ocurridos en dicho tramo (PR94+450 a el PR 97+000), causados por las excavaciones efectuadas sobre los taludes superiores, al tener una relación de corte de distancia horizontal y distancia vertical no acorde para su estabilidad, aunado a las condiciones topográficas del terreno que imposibilitaban el manejo adecuado de esos cortes, razón por la cual recomendó repetidamente recurrir a otras soluciones, como placas voladizas en concreto, soportadas sobre cimentaciones profundas, para la ampliación de la calzada, así como la debida señalización y advertencia del riesgo de derrumbe (fl.300 CD C pruebas 1).

Así las cosas, esta primera instancia considera que estaba a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS vigilar, controlar y hacer el seguimiento a los trabajos que realizaban los miembros de la Unión Temporal ESCC durante el mantenimiento de la carretera Ocaña - Sardinata, incluidos los estudios y diseños, y en especial la verificación de las condiciones de riesgo que podían presentarse, tales como los derrumbes que en efecto fueron constantes. Dicho control, vigilancia y seguimiento, partía del conocimiento de las condiciones de la obra que habían sido advertidas por el interventor del contrato que revelaban los problemas técnicos y estructurales de la forma como se estaba ejecutando la obra y los deslizamientos y desprendimiento de calzada como consecuencia de ello, con lo cual, la entidad demandada debía adoptar las medidas razonables para prevenir la materialización probable del daño antijurídico, que para el caso en concreto se circunscribía a la atención y manejo adecuado de la intervención vial, bajo el cumplimiento de deberes normativos, protocolos y exigencias técnicas que existían para la época de los hechos, así como la verificación de señalización y advertencia de probabilidad de derrumbes y de ser el caso, la posibilidad de suspender el tránsito de vehículos en el sector, situación que no aconteció en el presente caso.

Al respecto, debe resaltarse que del material probatorio aportado al proceso, no se observa que el INVIAS haya realizado un adecuado seguimiento y control a las actividades realizadas por el contratista, y mucho menos que existieran estudios técnicos previos adecuados que determinaran los posibles riesgos que se podrían generar con la intervención a la vía, dada la magnitud de la obra, las características del terreno, las variables climáticas, etc. Si bien la Unión Temporal ESCC *entregó al INVIAS el documento de Estudios y Diseños, que incluía los diseños de los muros de acompañamiento a los tramos de puentes*

diseñados en el sector La Vijaguala, estos fueron elaborados luego de iniciarse la ejecución de la obra (la obra se inició el 26 de noviembre de 2008 y los estudios fueron presentados en abril de 2001), y en todo caso, no contenían aspectos específicos frente a la prevención y mitigación de riesgos derivados de la obra misma, y los análisis allí contenidos se basaron en los resultados del programa de exploración del subsuelo suministrado por el propio INVIAS (fl.300 CD C pruebas 1), lo cual refuerza la tesis del Despacho en cuanto a la responsabilidad de dicha entidad en la obra, pues se insiste, aceptó dichos estudios tal y como fueron presentados y sin ejercer control y seguimiento técnico a los mismos.

Todo lo anterior se refuerza con lo contenido en el oficio 41802 del 22 de septiembre de 2018, en que el Instituto Nacional de Vías informó que actualmente dicha entidad no cuenta con una sectorización de zonas de inestabilidad, frente a la vía del sector la Vijaguala, kilómetro 95+600 que conduce a los municipios de Ocaña a Sardinata Norte de Santander y que a través del Contrato 2219 de 2011, se contrató el estudio y diseño para el mejoramiento de la vía Aguaclara - Ocaña - Sardinata - astilleros - Cúcuta, ruta 70, Norte de Santander", pero debido a la magnitud del proyecto y la longitud de la vía a atender, el sector comprendido entre Ocaña - Sardinata, los estudios adelantados quedaron en una fase inicial de factibilidad (fls.301 a 303 C pruebas 2), así como el contenido del informe de accidente tránsito donde se consignaron las características de la vía en el lugar del suceso presentado el 01 de mayo de 2013, dejando constancia que ésta se encontraba habilitada en un solo sentido, presentada huecos y se encontraba en reparación y no existía ninguna clase de señalización (fls.35 y 36 C pruebas 1), con lo cual se demuestra que no se habían implementado medidas preventivas por el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) directamente o a través de su contratista.

Ahora bien, resulta oportuno precisar que la celebración de un contrato de obra no conlleva ausencia de responsabilidad de la entidad contratante, toda vez que las competencias de dirección, vigilancia y control de esta última se mantienen, debiendo verificar si el contratista cumple a cabalidad sus obligaciones. A propósito de ello, la Sección Tercera del Consejo de Estado refiriéndose a la responsabilidad de la Administración por la actuación de los contratistas, ha dicho:

***“Cuando la administración contrata la ejecución de una obra pública es como si la ejecutara directamente. Es ella la dueña de la obra; su pago afecta siempre el patrimonio estatal y su realización obedece siempre a razones de servicio y de interés general. El hecho de que no la ejecute con personal vinculado a su servicio obedece, la más de las veces, a insuficiencia o incapacidad técnica de su propio personal o a falta de equipo adecuado. Por tal razón la administración, sin que por eso pierda la actividad el carácter de público, debe acudir a la colaboración de los particulares para el cumplimiento de ciertos cometidos de servicio. La colaboración en el***

**caso de obra pública no vuelve privada esa actividad**, como no le quita el carácter de público al trabajo así ejecutado. Esa colaboración por participación cuando es voluntaria, caso del cocontratante de la administración cuya actividad tienda a la prestación o ejecución de un servicio público, hace a este particular participe ocasional de la función pública no en calidad de agente o funcionario sino como un órgano más de la gestión estatal.

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

**Es frecuente observar que en los contratos de obra pública se pacte que el contratista será el responsable de los daños a terceros; pero esto no quiere decir que la administración no responda frente a éstos.**"<sup>10</sup> (Negrillas del Despacho).

Luego, en providencia mas reciente, el máximo órgano de lo contencioso administrativo, reiteró:

"En estos eventos, vale decir, cuando la administración contrata a un tercero para la ejecución de una obra pública, la jurisprudencia tiene determinado -desde 1985- que los eventos relacionados con daños a terceros con ocasión de **la ejecución de obras públicas con el concurso de contratistas, comprometen la responsabilidad de la Administración Pública**, porque: i) es tanto como si la misma Administración la ejecutara directamente, ii) la Administración es siempre la dueña o titular de la obra pública, iii) la realización de las obras siempre obedece a razones de servicio y de interés general, iv) **No son oponibles a terceros los pactos de indemnidad que celebre**

---

<sup>10</sup> Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia de 9 de octubre de 1985, expediente radicado al N° 4556, C.P. Carlos Betancur Jaramillo, sentencia de 8 de marzo de 1996 expediente radicado 9937, C.P. Carlos Betancur Jaramillo, sentencia de 25 de junio de 1997 expediente radicado al N° 10504 con Ponencia del Consejero Jesús María Carrillo Ballesteros y providencia de 28 de noviembre de 2002 expediente radicado al N° 14397, C.P. Ricardo Hoyos Duque; citadas en sentencia de la Subsección A, de fecha 14 de julio de 2016, Radicación: 25000-23-26-000-2000-01902-01(36198), Consejero Ponente: Dr. Hernán Andrade Rincón.

**con el contratista, esto es, exonerarse de responsabilidad extracontractual frente a esos terceros, en tanto la Administración debe responder si el servicio no funcionó, funcionó mal.**

(...)

*Así las cosas, con independencia de que la obra pública, enmarcada dentro de la ejecución de un contrato de concesión, hubiera sido ejecutada a través de terceros, con ella se buscaba la satisfacción de necesidades públicas y el cumplimiento de los fines estatales, de modo tal que la contratante era la dueña del proyecto, en tal virtud, con independencia de los pactos suscritos con sus contratistas, está llamada a responder frente a terceros afectados, sin perjuicio de las acciones en contra de aquellos.*

**En efecto, las estipulaciones contractuales obligan a los extremos de la dicha relación negocial y, en tal virtud, son idóneas para obligarse y exigir a la contraparte determinada prestación; sin embargo, estas no tienen la potencialidad de derogar disposiciones constitucionales, como aquella que impone el deber del Estado de indemnizar los daños antijurídicos que le sean imputables.** Cosa distinta son las acciones que en contra de su contratista puede ejercer la administración, en las que pueden exigirse las estipulaciones contractuales."<sup>11</sup>

Así las cosas, aun cuando de conformidad con la matriz de riesgos concertada para la ejecución del contrato de obra pública 1439 de 2008, se dispuso que la accidentalidad presentada por la deficiente colocación de señalización preventiva en obra, falta de señalización de aproximación e iluminación, equipos de radio para cierres y demás señalización necesaria, y de seguridad industrial y de señalización y dotación de los operarios y trabajadores, etc., así como los problemas presentados por colapso de árboles o caída de piedras y/o rocas en la zona de carreteras, serían asumidos por el contratista (fl.300 CD C pruebas 1); tal y como lo ha sostenido el Consejo de Estado, ello no puede interpretarse como exonerante de responsabilidad para la entidad pública contratante por cuanto las cláusulas de indemnidad o asunción de riesgos no son oponibles a los terceros, pues aun cuando dicha circunstancia esté pactada contractualmente, la responsabilidad frente a terceros sigue siendo extracontractual.

Así, la administración en forma alguna puede ser exonerada de su responsabilidad extracontractual, pues es ella la responsable de los servicios públicos y puede ver comprometida su responsabilidad porque el servicio no funcionó, funcionó mal o inoportunamente. Esa responsabilidad

---

<sup>11</sup>CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN B, Consejero Ponente: RAMIRO PAZOS GUERRERO, sentencia del 02 de agosto de 2018, Radicación número: 19001-23-31-000-2005-01909-01(45801).

no puede desaparecer convencionalmente y como si fuera otra persona la responsable del servicio público.

Por todo lo anterior, no puede trasladarse a la sociedad demandante, en su calidad de tercero frente al vínculo contractual, en relación con la declaratoria de responsabilidad extracontractual que deprecian, la carga de una estipulación contractual de la que no hicieron parte.

Ahora bien, como se expuso en párrafos anteriores, la imputación del daño antijurídico requiere abordar si operó o no alguna de las causales eximentes de responsabilidad. En relación con los conceptos de caso fortuito y fuerza mayor, la jurisprudencia contenciosa administrativa sostiene que debe entenderse como “*el imprevisto que no es posible resistir*”<sup>12</sup>, lo que significa que debe acreditarse la irresistibilidad, la imprevisibilidad, así como el carácter externo o ajeno a la actividad desplegado por el sujeto sobre el que se imputa.

Al respecto, el Despacho reitera que contrario a lo manifestado por el INVIAS en el oficio DT-NSA 4487 del 02 de febrero de 2015, respecto a que en el sector la Vijaguála, vía Ocaña – Alto del Pozo – Sardinata, no se habían realizado estudios para la identificación y prevención de riesgos porque históricamente no se habían reportado emergencias por derrumbes o cualquier otra causa natural que ocasionara pérdida total o parcial de la banca, lo cierto es que conforme a los reportes noticiosos de la época (fls.108 a 114 C pruebas 1) y a los informes de interventoría al contrato de obra pública 1439 de 2008 (fl.300 CD C pruebas 1), desde el año 2008, se venían presentando derrumbes en dicha zona, por lo que se tenía la capacidad de generar un significativo indicio de previsibilidad de que siguieran ocurriendo dichos hechos, los cuales estaban bajo el conocimiento y dominio de la entidad demandada, que adelantaba las labores de mantenimiento y recuperación de la carretera a través de su contratista, de manera que, la situación de amenaza no fue debidamente gestionada, tratada y atendida, y ello llevó a que se produjera el daño antijurídico que sufrió la sociedad demandante. Lo anterior lleva a desechar la ocurrencia de la fuerza mayor o el caso fortuito como eximente de responsabilidad en el presente caso.

De otra parte, en cuanto a la culpa exclusiva de la víctima y hecho de un tercero, estas causales también se descartan si se tiene en cuenta que por un lado la empresa AGV Transportes S.A.S. se encontraba realizando una actividad autorizada por la Ley y bajo el cumplimiento de los requisitos, como lo es el transporte público de carga y para ello contaba con remisión o carta de porte, así como con el manifiesto de carga

---

<sup>12</sup> Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de junio de 2009, exp. 11001-3103-020-1999-01098-01.



debidamente diligenciado (fls.3 y 4), y por otro, por cuanto la conducta del conductor del vehículo tracto camión al realizar el paso por el sector donde ocurrieron los hechos, fue acorde con lo apercebido y autorizado por el INVIAS a través de su contratista Unión Temporal ESCC, en tanto que según el informe de accidente de tránsito se encontraba habilitado el paso de vehículos por un solo carril (fl.35 C pruebas 1) y además porque según la declaración rendida por este en el informe de reclamación de seguro de automóviles el paso fue autorizado por una persona "paleta" que se encontraba coordinando el tránsito en dicho sector (fl.34 C pruebas 1). En ese sentido, el actuar del conductor se realizó confiado en que la situación estaba controlada y no existía riesgo de derrumbe o similar, sin embargo se encontró con una situación totalmente ajena a su propio comportamiento.

Por todo lo anteriormente expuesto, para esta primera instancia el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, debía encaminarse a ofrecer una respuesta proporcionada para evitar la producción de un daño a través de la evaluación de los riesgos inminentes, irreversibles e irremediables que la zona representaba por los derrumbes que se estaban produciendo, referidos al desarrollo, ejercicio y valoración adecuada de las obras atendiendo las recomendaciones del interventor, asegurando la implementación de obras adecuadas de mitigación y/o de ser necesario haber autorizado el cierre temporal de la vía para evitar el tránsito de vehículos y así evitar afectaciones a terceros, y por tanto le asiste responsabilidad extracontractual a la demandada por los perjuicios ocasionados a la parte actora.

### **6.3 De los perjuicios reclamados**

De conformidad con los fundamentos de hecho y de derecho analizados en la presente Litis, dado que se acreditó el daño y la imputabilidad de este al Instituto Nacional de Vías - INVIAS, procede el Despacho a pronunciarse sobre el reconocimiento o no de los perjuicios reclamados por la parte actora.

#### **Materiales**

La demandante solicita se reconozca por daño emergente, la suma de TRES MILLONES SETECIENTOS CUARENTA MIL PESOS (\$3.740.000.00) M.L. correspondientes al deducible que Seguros Generales Suramericana S.A., aplicó conforme a la póliza No. 6089860-2, por el remolque de placas R42456, y la suma de CATORCE MILLONES CIENTO CINCO MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y NUEVE PESOS (\$14.105.289.00) M.L. correspondiente al deducible que dicha aseguradora aplicó conforme a la póliza descrita.

Por lucro cesante, solicita se reconozca la suma de SETENTA Y SIETE MILLONES CIENTO OCHO MIL QUINIENTOS SESENTA Y TRES PESOS (\$77.108.563.00) M.L., por todos los valores dejados de percibir a título de frutos civiles por no poder explotar económicamente en su objeto social transporte de carga, el tracto camión accidentado, desde el 1 de mayo de 2013 hasta octubre de 2013, fecha en que la aseguradora le canceló totalmente el valor del siniestro, a razón promedio mensual neto (descontado gastos) de \$12.851.427,16.

Al respecto, en el presente caso el lucro cesante correspondería a la ganancia frutada o provecho económico dejado de percibir por la pérdida total del vehículo de placas USA 356, en virtud del accidente de tránsito ocurrido el 01 de mayo de 2013, ocasionado por un derrumbe en la vía Ocaña – Sardinata (Norte de Santander). Tal perjuicio se constituiría por el hecho de que el bien mueble no pudo ser explotado económicamente en ejercicio del objeto social de la empresa AGV Transportes S.A.S., como es el transporte de carga, y en esa medida las ganancias que el mismo producía y que no ingresaron al patrimonio de la demandante, no obstante, éste se entiende reparado hasta la fecha en que la Seguros Generales Suramericana S.A. cancelo el siniestro por pérdida de total del vehículo asegurado, el cual se produjo el 11 de octubre de 2013 (fl.9 C pruebas 1).

Por su parte, el daño emergente comprendía en el sub examine aquella pérdida efectiva de un bien económico que se encontraba en el patrimonio de la víctima. Es decir, aquellas erogaciones o desembolsos patrimoniales que la víctima realizó producto del hecho dañoso.

Ahora bien, en el presente proceso se practicó dictamen técnico financiero, el cual fue elaborado por el auxiliar de la justicia, contador público Jaime Ramírez Murcia (fls.306 a 499 C pruebas 2 y 500 a 626 C pruebas 3), mediante el cual se pretende demostrar el valor de los perjuicios materiales en la modalidad de lucro cesante y daño emergente.

En este punto resulta oportuno recordar que en audiencias de fecha 16 de octubre de 2018, 04 de febrero de 2019 y 05 de marzo del mismo año, se realizó la contradicción del dictamen pericial, resolviéndose las aclaraciones y complementaciones solicitadas por las partes y de las correcciones presentadas, sin que el mismo se hubiera objetado.

Precisado lo anterior, el Juzgado trae a colación el artículo 232 del Código General del Proceso que establece que el Juez al valorar la prueba pericial debe tener en cuenta “las reglas de la sana crítica, teniendo en cuenta la solidez, claridad, exhaustividad, precisión y calidad de sus fundamentos, la idoneidad del perito y su comportamiento en la audiencia, y las demás pruebas que obren en el

proceso", lo que claramente se traduce en que el fallador es autónomo para valorar el dictamen y verificar la lógica de sus fundamentos y conclusiones, toda vez que el perito es un auxiliar de la justicia, pero no es a quien corresponde impartirla.

Puntualmente, la Sección Tercer del Consejo de estado ha considerado:

*"La Sala precisa, que el dictamen pericial constituye un elemento más de prueba que debe ser valorada por el funcionario judicial inicialmente de acuerdo con los criterios previstos en el artículo 241 del Código Procesal Civil, y luego en conjunto con los demás medios probatorios teniendo en cuenta las reglas de la sana crítica.*

*Pues bien, el dictamen es un medio de convicción con el cual un experto aporta al proceso elementos técnicos, científicos o artísticos, con miras a contribuir a dilucidar la controversia.*

*La ley procesal determina que la pericia contenga una relación detallada de las operaciones practicadas y de sus resultados, explicando cuáles fueron los instrumentos, materiales y sustanciales empleados.*

*Exigencia lógica si se atiende a que con base en esa relación el funcionario judicial lleva a cabo la apreciación del dictamen, dado que las conclusiones tienen como soporte y garantía de credibilidad las labores adelantadas por el perito para llegar a esa opinión.*

*Además, deben contener las conclusiones formuladas por los expertos con arreglo a los principios de la ciencia, arte o técnica aplicada, respondiendo ordenadamente y en forma concreta y expresa todos los puntos sometidos a su consideración.*

***En síntesis, el dictamen debe contener dos partes, la descripción del proceso cognoscitivo, y las conclusiones.*** El primero, comporta la clase de dictamen, las preguntas por responder, el objeto, persona, cosa o fenómeno sometido al proceso de conocimiento, ***explicar de manera clara el procedimiento técnico, artístico o científico realizado, informando la metodología y medios utilizados, y describir los hallazgos o comprobaciones realizadas, dejando memoria o reproducción de ellos.*** Las comprobaciones comparadas con el cuestionario extendido por el funcionario judicial y sus respuestas, arrojan las conclusiones del dictamen.

*Presentado el dictamen el funcionario judicial debe examinar la coherencia del proceso cognoscitivo y su congruencia con las conclusiones, y todo su conjunto con las preguntas contenidas en el cuestionario.*

*El dictamen debe ser claro y preciso, explicando los exámenes, experimentos e investigaciones realizadas y los fundamentos técnicos, científicos o artísticos de las conclusiones<sup>13</sup>.<sup>14</sup> (Resalta el despacho)*

---

<sup>13</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 24 de abril de 2013, rad. 26.682.

Entonces, de conformidad con la norma y jurisprudencia referida, para la apreciación del dictamen pericial se tendrá en cuenta la solidez, claridad, exhaustividad, precisión y calidad de sus fundamentos, la idoneidad del perito y las demás pruebas que obran en el proceso, por lo que, conforme a las anteriores precisiones, se analizará su valor probatorio en el presente asunto, pues si bien es cierto, en el trámite jurídico procesal las partes aceptaron su contenido al no objetarlo, ello no constituye para este Juzgado por sí solo que inescindiblemente deba acoger en su totalidad los planteamientos expuestos por el perito.

En el caso bajo análisis, el informe técnico tuvo como propósito valorar y cuantificar los perjuicios económicos causados a la demandante AGV Transportes S.A.S, por los presuntos daños antijurídicos ocasionados al vehículo de su propiedad, debido al deslizamiento de tierra presentado en el sector de la Vijaguala, kilómetro 95+600 de la vía que conduce de los municipios de Ocaña a Sardinata Norte de Santander. Así, respecto a la idoneidad el perito se tiene que el mismo fue designado de la lista de auxiliares de la justicia (fls.141 a 143 C principal), que con el dictamen se allegó documento que acredita que cuenta con el título de Contador Público especialista en revisión fiscal de la Universidad Libre de Colombia, con tarjeta profesional vigente (fls.320 a 323 C pruebas 2), además que cuenta con 15 años de experiencia profesional, de los cuales 10 han sido como auxiliar de la justicia donde ha sido designado como perito financiero y contable en diversos procesos judiciales (fl.306 C pruebas 2).

Ahora bien, en cuanto al contenido de la experticia, el perito inició por determinar la ganancia dejada de percibir por la empresa AGV Transporte S.A.S. debido a la no explotación del automotor en el desarrollo del objeto social de transporte de carga de la empresa demandante, para lo cual luego de resueltas las aclaraciones y complementaciones, tuvo en cuenta los ingresos netos mensuales promedio de los meses de enero a abril de 2013 (año de ocurrencia de los hechos), descontando los gastos promedio mensual (peajes, gasolina, llantas, parqueo, cargue, descargue, amarrada y otros) dando un total de \$8.3972.346, para un ingreso diario promedio de \$299.078,2, valor que multiplicó por los 161 días transcurridos desde la ocurrencia del accidente de tránsito y la fecha de pago del siniestro por parte de la aseguradora, para un total de lucro cesante por la suma de **\$48.151.590** (fls.500 a 626 C pruebas 2 y 171 y 185 C principal).

En cuanto al daño emergente, tuvo en cuenta el perito el valor deducible correspondiente al pago de la póliza de seguro 04000-6089860 que amparaba al vehículo de placas USA356, según comprobantes de

---

<sup>14</sup> Cita efectuada en sentencia del 19 de julio de 2017 por la misma Sección, Subsección C, Consejero ponente: Jaime Enrique Rodríguez Navas, Radicación número: 68001-23-31-000-1999-00621-01(39697).

egreso 6190768 del 13 de septiembre de 2013 y 6243314 del 11 de octubre de 2013, por valor total de **\$17.845.289** (fls.316, 318, 496 a 499 C pruebas 2).

Finalmente, a los anteriores valores, aplicó el interés bancario corriente teniendo en cuenta que la demandante es una sociedad comercial.

Así las cosas, el Juzgado considera que el informe pericial cumple con los requisitos establecidos en el artículo 232 del Código General del Proceso, pues se aprecia la idoneidad del perito en la materia objeto del dictamen, explica de manera clara el procedimiento técnico y matemático empleado, informando la metodología y medios utilizados incluidas las aclaraciones y complementaciones, así como allegó los soportes contables, facturas, comprobantes de pago y demás documentos que tuvo en cuenta para su estudio; ello respecto a la determinación básica del lucro cesante y daño emergente.

No obstante, se le dará valor probatorio de manera parcial a sus conclusiones, por cuanto para el Despacho resulta ajustado el reconocimiento de los ingresos dejados de percibir por la no operación del vehículo de carga y la pérdida de las sumas de dinero por concepto de deducible correspondientes a la póliza de seguro que amparaba el mismo, pero no así los intereses corrientes o bancarios que el perito liquidó sobre dichos valores; ello bajo el entendido de que proceder en la forma indicada configuraría un doble pago por el mismo concepto, dada la naturaleza, alcance y finalidad de la indexación, la cual no es otra que recuperar la pérdida adquisitiva del dinero no cancelado, por cuanto la condena existe una vez el juez la declara, y en ese sentido la ley especial (artículo 187 CPACA) ha previsto la indexación.

Por tanto, lo procedente es actualizar el valor del lucro cesante y daño emergente determinado en el dictamen pericial, sin aplicar interés alguno, teniendo en cuenta la fecha de los hechos y de la presente sentencia, conforme la fórmula dispuesta por el Consejo de Estado, así:

$$VA = VH \times \frac{\text{índice Final}}{\text{índice Inicial}}$$

- VA: Valor Actualizado
- VH: Valor Histórico
- índice Final
- índice Inicial

Entonces;

- Lucro cesante \$48.151.590 (fl.615 C pruebas 3)

$$\text{VH} = \$48.151.590 \frac{105.70 \text{ (IPC abril}^{15} \text{ 2020)}}{79.21 \text{ (IPC mayo 2013)}} \quad \text{VA} = \mathbf{\$64.254.804.5}$$

- Daño emergente \$17.845.289

$$\text{VH} = \$17.845.289 \frac{105.70 \text{ (IPC abril}^{16} \text{ 2020)}}{79.21 \text{ (IPC mayo 2013)}} \quad \text{VA} = \mathbf{\$23.813.243.9}$$

Así las cosas, y sumados los valores correspondientes al lucro cesante y daño emergente, el total de la indemnización por perjuicios materiales en a favor de la sociedad demandante AGV Transportes S.A.S., es por valor de OCHENTA Y OCHO MILLONES SESENTA Y OCHO MIL CUARENTA Y OCHO PESOS CON CUATRO CENTAVOS M/CTE. (\$88.068.048,4).

#### **Condena en costas.**

Por último, el Despacho señala que de acuerdo con lo establecido en el artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo contencioso Administrativo, en concordancia con el artículo 365 numeral 8 y 366 del Código General del Proceso, no se condenara en costas a la parte demandante.

En mérito de lo expuesto, el **Juzgado Tercero Administrativo de Bogotá, sección primera**, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley.

#### **FALLA:**

**PRIMERO: Declarar** administrativa y extracontractualmente responsable al Instituto Nacional de Vías - INVIAS, por el daño antijurídico ocasionado a la sociedad AGV Transportes por la pérdida del vehículo de carga, de su propiedad, de placas USA356, en hechos ocurridos el día 01 de mayo de 2013, en el sector la Vijaguala, kilómetro 95+600, vía que conduce a los municipios de Ocaña a Sardinata Norte de Santander.

**SEGUNDO:** Como consecuencia de lo anterior, **condenar** al Instituto Nacional de Vías - INVIAS a pagar en favor de la sociedad AGV Transportes S.A.S. por concepto de perjuicios materiales las siguientes sumas:

---

<sup>15</sup> último consolidado y reportado por el DANE a mayo de 2020.

<sup>16</sup> último consolidado y reportado por el DANE a mayo de 2020.

PERJUICIO	VALOR EN PESOS MC
Lucro cesante	\$ 64.254.804.5
Daño emergente	\$ 23.813.243.9
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 88.068.048,4</b>

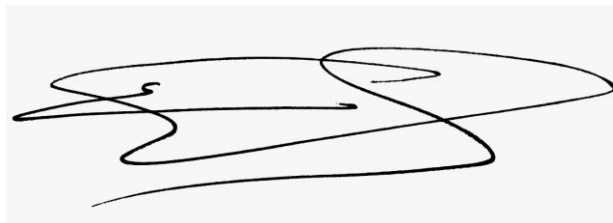
**TERCERO:** Para el cumplimiento de la presente sentencia se dará aplicación a los artículos 192 y 195 del C.P.A.C.A.

**CUARTO:** Sin condena en costas en esta instancia, conforme a lo dispuesto en el artículo 188 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo contencioso Administrativo, en concordancia con el artículo 365 numeral 8 y 366 del Código General del Proceso.

**QUINTO:** En caso de existir remanentes de lo consignado para gastos del proceso, deben ser reembolsados a la parte demandante.

**SEXTO:** En firme esta providencia archívese el expediente, previas las anotaciones en el sistema de gestión Justicia Siglo XXI.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**



**ERICSON SUESCUN LEÓN**  
**Juez**

DCRP