

ACTA DE COMITÉ DE CONCILIACIÓN No. 05

Fecha: 23 de marzo de 2010

Hora: 2:30 p.m.

ASISTENTES: **Doctor JOSE J. DOMÍNGUEZ GIRALDO**
Secretario Privado -Presidente del Comité-
Doctora LUZ MARIA ARBELAEZ GALVEZ
Directora Departamento Administrativo Jurídico y de
Contratación
Doctora MARIETH VANEGAS CASTILLO
Directora Departamento de Asuntos Administrativos
Doctora LUZ ADRIANA GOMEZ OCAMPO
Secretaria de Hacienda Departamental
Doctor JUAN CARLOS MARIN BEDOYA
Secretario de Infraestructura
Doctora OLGA LUCIA ZULUAGA ALZATE
Asesora Oficina de Asuntos Administrativos
Doctora YUDI FRANCES RAMÍREZ GIRALDO
Secretaria Técnica Comité de Conciliación

ORDEN DEL DIA

1- Verificación del Quórum

2- Tema a tratar:

Estudio Proceso con el fin de determinar si se inicia o no Acción de Repetición por el pago de Sentencia Condenatoria proferida dentro del proceso de Reparación Directa interpuesto por la señora MARIA BARBARA DEVIA Y OTROS, en contra del Departamento del Quindío.

3- Propositiones y varios.

DESARROLLO DEL ORDEN DEL DIA

1- Se verifica que existe Quórum para deliberar y decidir.

2- Preside la Reunión el **Doctor JOSE J. DOMÍNGUEZ GIRALDO**, secretario Privado de la Gobernación del Quindío.

Desarrollo temas a tratar:

Análisis del asunto en cuestión:

El 8 de octubre de 2001 se admite demanda de Reparación Directa interpuesta por la señora MARIA BARBARA DEVIA GARZON Y OTROS en contra de la Nación (Ministerio de Transporte) el Instituto Nacional de Vías, el Departamento del Quindío y el Municipio de Pijao, la pretensión consistía en que se declarara administrativamente y solidariamente responsable a las anteriores entidades de la muerte ocurrida el día 27 de febrero del 2000 en la vía que de Río Verde conduce a Pijao (Finca la Camelias, Vereda la mina) al caer a un hueco existente en la calzada donde no existía señalización alguna por parte de las autoridades encargadas del mantenimiento de la misma.

Antecedentes:

Que el día 27 de febrero de 2000 se desplazaba del Municipio de Pijao a la ciudad de Armenia. Luego de cumplir labores relacionadas con el trabajo de plomería, por el sitio conocido como la finca las Camelias en la Vereda la Mina, en la vía que de

Ri3 Verde conduce al Municipio de Pijao, el veh3culo motocicleta con placas UDX 66, conducida por el se3or HAROL REYES GALVIS, cuando a la altura de la finca las Camelias en forma intempestiva y en una curva se encontr3 de frente con un inmenso hueco que cubr3a la mitad de la calzada, habiendo ca3do al fondo del mismo.

El Departamento del Quind3o fundamenta su defensa alegando lo siguiente:

Alega el Demandante que la administraci3n departamental esta en la obligaci3n de reparar el da3o sufrido por los actores con motivo de accidente de transito que le causo la muerte al se3or Haroldo Reyes Galvis el d3a 27 de febrero del 2000, cuando se desplazaba del Municipio de Pijao a la Ciudad de Armenia, accidente que se suscito seg3n las voces de los demandantes, por que el Departamento del Quind3o no adopto las medidas necesarias para se3alizar el sitio de la v3a denominado Vereda la Mina en el punto frente a la finca las Camelias, donde la banca presento deslizamiento y hundimiento, seg3n el demandante si la Administraci3n Departamental hubiera se3alizado y colocado advertencias de peligro en el sitio del accidente donde muri3 el se3or Harold Reyes Galvis, el fat3dico hecho no se hubiere presentado, por lo que fundamenta su pretensi3n en la falla o falta del servicio, fuerza afirmar que, antes de concluir que la entidad demandada es la responsable por la ocurrencia del accidente en el que perdi3 la vida el se3or Harold Reyes Galvis, es necesario tener en cuenta otros factores que necesariamente influyen o son causantes directa o indirectamente de la ocurrencia del accidente, tales hechos se relacionan con las normas de transito y transporte que deben observar todas las personas que circulan por las v3as publicas o privadas abiertas al publico, as3 las cosas se fundamenta la presente contestaci3n en las normas de tr3nsito Ley 105 de 1993, ley 336 de 1996, ordenanza 6 del 23 de noviembre de 1976 Art3culo 3 funciones del IDTQ, Ley 769 de 2002.

Se concluyo en la contestaci3n de la demanda: Que si bien es cierto el se3or Harold Reyes Galvis, transitaba libremente por la v3a que de Pijao conduce a Ri3 Verde, no es menos cierto que el mismo al momento del accidente que le ocasiono su muerte, no cumpl3a con las m3nimas normas de seguridad que se impone en la conducci3n de los veh3culos tipo motocicleta, como la conducida por el occiso al momento de ocurrencia de los hechos.

No ten3a casco de seguridad o protecci3n para la cabeza que se exige por las autoridades de tr3nsito, lo que se desprende de la prueba aportada con la demanda denominada acta de inspecci3n del cad3ver, la utilizaci3n del casco esta determinada actualmente por el inciso final del art3culo 94 de la Ley 769 de 2002, pero para la 3poca de ocurrencia del hecho dicho accesorio era de obligatoria utilizaci3n por virtud de la resoluciones 3606 de 1998, 2436 de 1999.

Determino igualmente el medico legista de Pijao, en su necropsia practicada el d3a 27 de febrero de 2000 a las 13:45 que la muerte fue consecuencia natural y directa a destrucci3n de los centros cardiorrespiratorio ubicados en el tallo cerebral, debido a herniaci3n del tallo cerebral por trauma contundente sobre extensi3n del cuello, lo anterior nos lleva a concluir que si el se3or Harold Reyes Galvis hubiera cumplido con la disposici3n legal de portar en su cabeza el casco de seguridad, no hubiera sufrido el trauma craneoencef3lico que le produjo la muerte y por tanto no estar3amos entabados en esta litis.

No conduc3a con la precauci3n por la v3a a pesar de saber que la misma se encontraba en mal estado, y digo que el occiso sab3a que la v3a se encontraba en mal estado por que tal y como se afirma en la demanda este resid3a en la ciudad de Armenia y al momento del accidente se desplazaba de Pijao a Armenia, es decir que cuando iba de Armenia a Pijao ya hab3a visto el famoso hueco al cual cay3, entonces si ya ten3a conocimiento del peligro por que raz3n no adopto las medidas de seguridad necesarias para evitar el accidente, con esta apreciaci3n se destruye la aseveraci3n del demandante al afirmar que en el desplazamiento de Pijao a Armenia el se3or Harold Reyes Galvis se encontr3 intempestivamente un hueco al cual cay3, ya que no era tan intempestivo pues en el viaje de ida a Pijao tuvo que haber observado el hueco obligatoriamente, ya que si se trataba de un hueco tan grande, como lo afirma el demandante, no pudo pasar desapercibido para el se3or Harold Reyes Galvis, si el se3or hubiere tenido precauci3n, es decir hubiera guardado la prudencia necesaria en el desplazamiento, no habr3a ocurrido el accidente.

Se desplazaba a una velocidad superior a la permitida por las autoridades de tránsito, como lo dice el demandante la vía por la que transitaba el señor Harold Reyes Galvis se encontraba en mal estado lo que de suyo obligaba a conducir el vehículo con suma precaución especialmente a baja velocidad, ahora bien del informe contenido en el oficio 0151 del 28 de febrero de 2000, suscrito por el comandante de la Policía de Pijao se desprende que el accidente se produjo por exceso de velocidad del conductor, infringiendo con ello disposiciones de tránsito.

De lo planteado se desprende con claridad que se configura a favor del departamento del Quindío una circunstancia eximente de responsabilidad como lo es la Culpa Exclusiva de la víctima ya que la actuación negligente, imprudente y responsable y con violación a las normas de tránsito por parte del occiso, quien conducía el vehículo motocicleta Placas UDX 66 el día 27 de febrero de 2000, determina claramente la figura jurídica de eximente de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima y por tal razón exonere al Departamento del Quindío.

Una razón mas para determinar que hubo culpa exclusiva de la víctima, en este asunto lo constituye el hecho el accionante no aportó las pruebas de la idoneidad del señor Harold Reyes Galvis para la conducción de vehículos automotores, no se presentó la prueba de que el occiso tuviere al momento de su muerte la respectiva licencia de conducción expedida por la autoridad correspondiente.

Otro factor que hay que tener en cuenta en este caso se refiere al ejercicio de actividad peligrosa por parte de la víctima esto por el señor Harold Reyes Galvis (occiso) ya que la conducción de vehículos automotores y especialmente motocicletas constituye por definición legal una actividad peligrosa.

Como quiera que el occiso señor Harold Reyes Galvis ejecutaba una actividad peligrosa que le ocasionó la muerte, además de no haber observado las normas que dicha actividad exige para evitar el daño, se puede concluir que la entidad demandada no es responsable del perjuicio que alegan los demandantes.

El señor Harold Reyes Galvis (occiso) estaba obligado a soportar el daño por que además de ejecutar actividad peligrosa, incurrido en culpa a no observar las normas de tránsito y por tal razón no existe obligación de la administración departamental de resarcir el daño.

El Juzgado Primero Administrativo en Fallo de Primera Instancia del 14 de marzo de 2008, proferido dentro del Proceso de Reparación Directa interpuesto por la señora Maria Bárbara Devía Garzón y Otros, dentro de esta providencia manifestó lo siguiente:

El caso que nos ocupa se funda en comportamiento omisivos de la administración pública que desencadenaron en el daño que el sub judice busca indemnizarse. En efecto la falta de mantenimiento de la vía o la falta de señalización de las vías públicas, son comportamientos que implican abstenciones ilegales o incumplimiento de los deberes por tanto el dejar hacer que implican abstenciones ilegales o incumplimiento de los deberes.

Por tanto el dejar hacer es ni más ni menos que una omisión que se constituye en una falla del servicio, lo que implica la presencia de anomalías o irregularidades que hacen que el servicio público se preste mal, de manera deficiente o que simplemente no se preste. Como colorario para el caso que nos ocupa estamos en presencia de un régimen subjetivo de responsabilidad habida cuenta que es imprescindible la presencia de la impericia, la imprudencia, la negligencia o la vulneración de reglamentos en la prestación de un servicio público para declarar la responsabilidad Extracontractual del Estado.

Tenemos que el régimen de responsabilidad a aplicar será el de la falla probada, toda vez que se trata de omisiones que se constituyen en comportamientos ilícitos por contrariar deberes consagrados en el ordenamiento jurídico, los elementos que se deben configurar para establecer la responsabilidad Extracontractual de las entidades demandadas y el deber de reparar de las mismas por la configuración de un daño antijurídico, son los siguientes:

- Un daño.
- Un comportamiento dañino.
- Imputación del comportamiento dañino a una entidad pública.
- Nexos causal entre el comportamiento dañino y el daño.
- Causalidad eficiente entre el daño y los perjuicios ocasionados.

En el caso que nos ocupa se observa que el daño consiste en el deceso o la muerte del señor Harold Reyes Galvis lo cual está debidamente acreditado en el expediente con el registro civil de defunción y la necropsia que se practicó sobre sus restos mortales.

El comportamiento administrativo dañino constituye la actividad o la omisión dañina que realiza la administración pública, por tanto sin la presencia de tal actividad u omisión sería impensable pensar en responsabilidad Extracontractual, toda vez que se requiere del comportamiento dañino para poderlo imputar a una entidad pública y considerarlo como causa eficiente del daño.

Los comportamientos dañinos que se consideran se presentaron en el caso concreto, son:

Omisión en el mantenimiento de la carretera Río Verde – Pijao. Se encuentra probado en atención al protocolo de necropsia del señor Harold Reyes Galvis, el acta de inspección del cadáver, la deposición del Inspector de Policía que participó en el levantamiento del cadáver como consecuencia del accidente de tránsito motivo del sub – juicio y de las certificaciones que reposan en el acervo probatorio, cúmulo probatorio del cual se infiere los siguientes hechos :

Que el insuceso ocurrió en la vía Río Verde Pijao, específicamente en la Finca las Camelias Vereda La Mina (Vía Pijao Armenia), de igual manera se infiere que acaeció entre 12 y 24 horas antes de la realización de la necropsia, la cual se realizó a las 3:00 PM del día 27 de febrero 2000, de lo que se colige que el accidente tuvo que haber ocurrido o en las horas de la tarde del día 26 de febrero de 2000 o en las horas de la noche del 26 de febrero o en la madrugada del 27 de febrero del año anotado, situación que queda aclarada por el Inspector de Policía en su deposición, donde advierte que el accidente ocurrió en horas de la madrugada. Así mismo se acredita que el vehículo que resultó involucrado en el evento era una motocicleta de placas UDX 66 Suzuki TS 185 color negro.

En el plano que obra a folio 50 del cuaderno principal se advierte que en el tramo de la carretera donde se produjo el impacto mortal y perteneciente a la vía mencionada se encontraba un hueco de enormes proporciones ocasionando como consecuencia de un derrumbe.

Se concluye que el comportamiento dañino consistente en el no mantenimiento de la vía Río Verde –Pijao precisamente en lo que respecta al lugar de los acontecimientos (específicamente en lo atinente al tramo de la carretera ubicada en la Finca las Camelias Vereda la Mina. Ruta Pijao –Armenia) está plenamente acreditado, toda vez que el lugar de los hechos, el cual pertenecía a la red vial del Departamento del Quindío, se encontraba dañado, habida cuenta que presentaba un hueco de enormes proporciones en un tramo de la carretera, ocasionado por un derrumbe.

No señalización de las vías departamentales en caso de presencia de obstáculos en las carreteras.

Cuando una vía ofrece peligro por alguna razón cuando sobre la misma existe algún tipo de obstáculo o irregularidad que pueda ocasionar un accidente, es indispensable que sobre la misma se dispongan las señales de prevención correspondientes, con el objeto de evitarlo, mientras se superan los inconvenientes.

Tenemos que en el caso que nos ocupa no existía en el lugar objeto de la litis ningún tipo de señalización que previniera al conductor de la motocicleta sobre la irregularidad que

presentaba la vía o que advirtiera del mal estado de la vía, esto es, que había un hueco de enormes proporciones. Prueba de ello es que en el acta de inspección del cadáver se da cuenta de que la señalización era deficiente, lo que daría lugar a pensar que en el lugar existían señales de tránsito, sin embargo el Inspector de Policía que realizó el levantamiento del cadáver en ese momento es claro en manifestar que el "lugar del accidente queda en una curva de poca visibilidad, existía un sitio erosionado en el carril derecho bajando Pijao a Armenia; esta erosión había ocasionado el desprendimiento de gran parte de la cinta asfáltica casi en la totalidad del carril derecho, no existía para ese día señal que evidenciara la existencia de peligro alguno, no había cinta de seguridad ni nada de estos elementos, en el momento del levantamiento la vía estaba seca, lo que quiere decir que en el lugar del hecho trágico no existían señales de advertencia de la irregularidad, independientemente de que existían otro tipo de señales, los cuales resultan irrelevantes para el sub juez, pues lo que se reprocha es precisamente la inexistencia de señales de advertencia frente al potencial peligro. Por tanto, es evidente que el comportamiento administrativo dañino consistente en la falta de señalización de las vías departamentales en caso de obstáculos está acreditado, habida cuenta que dentro del ámbito del mantenimiento y conservación de tales vías se encuentra el de disponer de señales de advertencia cuando al interior de las mismas se presenten irregularidades u otro tipo de anomalías que puedan generar un accidente, tal como lo ordena la normatividad relacionada en el manual sobre dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras, adoptado por el Ministerio de obras públicas y Transporte.

Se tiene entonces que se trata de una atribución jurídica y no meramente física a una entidad pública del comportamiento dañino que finalmente ocasionó el daño, los comportamientos dañinos que se le otorgan a la entidad demandada toda vez que se trata de no conservación y de no señalización de las vías a cargo del Departamento del Quindío, cuando estas presentan obstáculos que ofrezcan peligro para los usuarios de las mismas.

Es entonces responsabilidad del Departamento del Quindío el mantenimiento mejoramiento y rehabilitación de las carreteras que eran responsabilidad de la Nación las cuales fueron transferidas a los departamentos en virtud de la Ley 105 de 1993, entre las cuales se encontraba el tramo de la vía objeto de la controversia que fue entregada a la entidad demandada desde el año de 1994, por tanto no hay duda que es un deber legal, omitido por el Departamento del Quindío el mantener vigilante sobre la presencia de irregularidades en la Vía departamental que comunica al Municipio de Pijao con el Municipio de Armenia, en el tramo que le corresponde, con el objeto de preservar en buen estado, de tal manera que no ofrezca ningún peligro para la comunidad.

Compete pues al Departamento del Quindío en su ámbito territorial la señalización de las vías ya que es esta quien las administra y es un mandato legal que el Departamento del Quindío vele por la seguridad de los usuarios de las carreteras que están a su cargo, de tal manera que estén suficientemente señalizadas cuando al interior de las mismas se presenten obstáculos o irregularidades que presenten algún tipo de peligro. Era deber del Departamento del Quindío establecer señales preventivas en el lugar donde ocurrieron los hechos para que los vehículos que transitaban sobre la carretera supieran de ante mano que la misma se encontraba en mal estado y debía adoptar los comportamientos a que hubiere lugar, como colocar reductores de velocidad para pasar más despacio, cintas, conos o efectuar las obras de mantenimiento respectivo precedidas de las señales de advertencia necesarias, sin embargo tales señales brillaron por su ausencia y por ende ocurrió el desenlace que ocupa nuestra atención.

Se puede concluir que el Departamento del Quindío fue negligente e imprudente al no realizar el mantenimiento pertinente y colocar en el lugar donde ocurrieron los hechos las señales de prevención a que hubiere lugar con el objeto de evitar el consecuente hecho trágico, a lo que se suma que los riesgos que implican la falta de controles para ejercer debidamente las funciones de administración de las carreteras no deben ser asumidos por los usuarios de las mismas.

Las causas que están relacionadas de una manera adecuada con el daño son: La falta de señales preventivas que indicaran al conductor la presencia de un hueco en la vía y la falta de mantenimiento de la misma, lo que generó la caída de la moto y la muerte de su conductor, no se rompe entonces el nexo causal entre el comportamiento dañino y el daño ya que lo que motivó a que la motocicleta cayera al hueco no fue ni la culpa exclusiva de la víctima, ni el hecho de un tercero, ni la

falta de pericia del conductor, lo que produjo el accidente fue el mal estado de la vía y la falta de señalización que presentaba la vía que comunica al Municipio de Pijao con Armenia, lo que si se encuentra probado es la negligencia del Departamento al abandonar una vía, lo que convierte a la carretera en una vía de malas condiciones que se deteriora progresivamente aunado a no señalizar los obstáculos que implican una conducción de sumo cuidado, aumentando el riesgo al que se exponen las personas que transitan por ellas, para el caso que nos ocupa es obvio que si hubieran existido las señales de prevención o si la vía hubiere estado en buenas condiciones, se hubiera evitado la producción de la muerte de HAROL REYES GALVIS, por que el conductor no hubiera caído al hueco, o en caso de que tales señales estuvieran, el motociclista hubiera reducido la velocidad e incluso hubiera prendido las luces de parqueo que alertan a los demás conductores de la vía al momento de evitar el hueco; concluyendo el despacho que el mal estado de la vía que genero la caída de la moto y la inexistencia de señales preventivas que advirtieran de la presencia del hueco son las cusa eficientes del daño.

En sentencia del 15 de octubre de 2009, del Tribunal Administrativo del Quindío Magistrado Ponente Rigoberto Reyes Gómez se manifestó lo siguiente:

Procede el Tribunal a establecer si el Departamento del Quindío es responsable administrativamente por la ocurrencia del referido accidente de tránsito y consecuencial muerte del señor HAROL REYES GALVIS o por si el contrario existió una causal exonerativa de responsabilidad proveniente de culpa exclusiva de la víctima como lo propone el ente territorial demandado.

Sostiene el Departamento accionado que este tuvo como causa la imprudencia del señor HAROL REYES GALVIS ya que el día anterior había transitado por la misma carretera cuando se dirigía de Armenia a Pijao y debió haber visto el hueco, entonces advera no se puede afirmar que fue encontrado de manera intempestiva pues el señor HAROL REYES GALVIS conociendo el peligro al cual se estaba enfrentando al transitar por la carretera en mal estado y en horas de la noche debió tomar mayores precauciones para evitar el accidente.

De acuerdo con el material probatorio obrando dentro del expediente, se tiene demostrado, que la vía donde ocurrió el accidente de tránsito, se encontraba en mal estado, así el acta de inspección a cadáver realizado por el Inspector Municipal indica "falla producida por desprendimiento de la banca de la carretera aproximadamente dos metros con cincuenta centímetros, en la cual cayo el vehículo motocicleta con su conductor (occiso)". Como igualmente se ve reflejada en el plano realizado cuando se hizo el levantamiento del cadáver, donde se pueden observa las dimensiones del hueco.

Si bien es cierto se encuentra demostrado plenamente la existencia del hueco se debe determinar si se tomaron las medidas necesarias por la autoridad competente para evitar accidentes en este tramo de la vía, tales como reconstruir la parte de la banca faltante o al menos señalizar en debida forma la carretera advirtiendo el peligro para que los conductores que transitaban por allí pudieran tener conocimiento de la proximidad del desprendimiento de la banca.

Revisado el plenario, encuentra la corporación que efectivamente la vía en que ocurrieron los hechos se encontraba en mal estado, también considera la Sala que no se demostró la existencia de señales en la vía que advirtiera a los conductores de los vehículos sobre el peligro que podía ocasionar el hueco de tan importantes dimensiones, lo que conforme a lo dispuesto en el Manual de Señalización. Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, haciendo evidente el incumplimiento de la obligación de señalización.

Se deduce entonces que era obligación de la entidad demandada, poner las señales respectiva y las barricada para advertir a los conductores que transitan por esta vía del desprendimiento de la banca que allí se presentaba, con el fin de que transitaran con mayor precaución, evitando los excesos de velocidad o maniobras que pudieran poner en peligro la vida propia y de los pasajeros, en consecuencia la situación descrita refleja la falla del servicio del Departamento del Quindío, al pretermitir la obligación del mantenimiento y conservación de la infraestructura vial y su señalización, en particular de la vía que va del sector de la Fincas las Camelias, Vereda la Mina, del Municipio de Pijao.

Resulta imputable al Departamento del Quindío el daño antijurídico sufrido por el señor HAROL REYES GALVIS.

Existen razones suficientes para responsabilizar por el daño causado a la Entidad Territorial quien incumplió con la carga administrativa pues hubo omisión por parte del Departamento del Quindío en señalar la vía, para advertir a los conductores que por allí transitaban, sobre la existencia del hueco, también existía una falta en el mantenimiento y recuperación que impedía el flujo normal vehicular y colocaba en situación de riesgo a los usuarios al no existir señalización alguna y al no estar el área acordonada permitió la caída del señor Reyes Galvis en el barranco, lo cual le produjo su muerte.

Se condena al Departamento del Quindío a pagar a los demandantes la suma de \$524.500.982,00

Ahora veamos lo que establece, el Artículo 90 de la Carta Política de Colombia que en el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de un daño antijurídico que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo aquel deberá repetir contra este.

Así mismo consagra la Ley 678 de agosto 3 de 2001, la cual reglamenta la determinación de la responsabilidad patrimonial de los Agentes del Estado a través del ejercicio de la Acción de Repetición o del Llamamiento en Garantía con fines de Repetición.

Es deber de los respectivos funcionarios de las entidades publicas ejercitar la Acción de Repetición siempre que se verifiquen los presupuestos que la Constitución y la Ley establecen para el efecto, en consecuencia no siempre que el Estado haya sido condenado tiene que instaurarse la Acción de Repetición, sino únicamente cuando el daño causado por el Estado haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de sus agentes, el incumplimiento de este deber constituye falta disciplinaria.

Así las cosas la persona jurídica de Derecho Publico que sufrió detrimento patrimonial con motivo del pago de la condena esta legitimada para ejercer la Acción de Repetición.

El Consejo de Estado ha reiterado que le incumbe a la administración probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que persigue y en consecuencia al ejercer la Acción de Repetición tiene la carga de acreditar oportunamente y debidamente:

- 1- Que surgió para el Estado la obligación de reparar un daño antijurídico, bien sea por condena, por conciliación o por otra forma de terminación de un conflicto;
- 2- Que el Estado pago totalmente dicha obligación, lo que le causo un detrimento patrimonial;
- 3- La magnitud del detrimento patrimonial que se reclama del demandado y su fundamento;
- 4- Que el demandado a quien debe identificar de manera precisa es o fue agente del Estado, acreditando la calidad o cargo que tuvo;
- 5- Que el demandado actuó con dolo o con culpa grave;
- 6- Y que el daño antijurídico referido fue consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa del demandado.

La Ley 678 de 2001 contempla:

“Artículo 5°. Dolo. La conducta es dolosa cuando el agente del Estado quiere la realización de un hecho ajeno a las finalidades del servicio del Estado.

Se presume que existe dolo del agente público por las siguientes causas:

- 1. Obrar con desviación de poder.*
- 2. Haber expedido el acto administrativo con vicios en su motivación por inexistencia del supuesto de hecho de la decisión adoptada o de la norma que le sirve de fundamento.*
- 3. Haber expedido el acto administrativo con falsa motivación por desviación de la realidad u ocultamiento de los hechos que sirven de sustento a la decisión de la administración.*
- 4. Haber sido penal o disciplinariamente responsable a título de dolo por los mismos daños que sirvieron de fundamento para la responsabilidad patrimonial del Estado.*
- 5. Haber expedido la resolución, el auto o sentencia manifiestamente contrario a derecho en un proceso judicial”.*

“Artículo 6°. Culpa grave. La conducta del agente del Estado es gravemente culposa cuando el daño es consecuencia de una infracción directa a la Constitución o a la ley o de una inexcusable omisión o extralimitación en el ejercicio de las funciones.

Se presume que la conducta es gravemente culposa por las siguientes causas:

- 1. Violación manifiesta e inexcusable de las normas de derecho.*
- 2. Carencia o abuso de competencia para proferir de decisión anulada, determinada por error inexcusable.*
- 3. Omisión de las formas sustanciales o de la esencia para la validez de los actos administrativos determinada por error inexcusable.*
- 4. Violar manifiesta e inexcusablemente el debido proceso en lo referente a detenciones arbitrarias y dilación en los términos procesales con detención física o corporal”.*

Así las cosas en el caso sub examine deben de analizarse los siguientes aspectos:

El Dolo . El dolo ha sido asimilado a la mentira, y entendido como las maquinaciones encaminadas a engañar o estafar a otro, el dolo en el derecho civil “es la maniobra fraudulenta que tiene por objeto engañar a una de las partes en un acto jurídico, a fin de lograr el consentimiento de ella.”

El dolo es la culpa intencional e implica astucia o engaño para sorprender el consentimiento de la víctima.

La intención de engañar debe estar acompañada de maniobras mediante las cuales se logre el engaño y por esto la ley habla de “intención positiva” de inferir injusticia.

El artículo 63 del Código Civil, define el dolo como la intención positiva de inferir injuria a la persona o propiedad de otra, lo define como otro de los vicios del consentimiento, cuando se presenta como una conducta ilícita por parte de alguno de los contratantes con el propósito de inducir a la otra parte del negocio jurídico a error.

Los vicios de que puede adolecer el consentimiento, son error, fuerza y dolo. (Artículo 1508). Esta figura ha sido ampliamente discutida porque para algún sector de la doctrina, el dolo no es propiamente un vicio del consentimiento, pues es un error provocado mediante el dolo el que viene a alterar el consentimiento del contratante. Sin embargo de lo que se trata en cualquiera de los casos es de sancionar a su autor, por considerarse un acto antisocial y desleal, buscando al mismo tiempo proteger a la víctima y sus bienes.

La regla general es que el dolo no se presume y, por lo tanto, debe probarse en desarrollo al principio de la buena fe que consagra el artículo 769 del mismo Código cuando expresa:

"La buena fe se presume, excepto en los casos en que la ley establece la presunción contraria"

"En todos los otros, la mala fe deberá probarse"

En consecuencia de lo anterior, quien alegue el dolo tiene la carga de la prueba, sin embargo en algunos casos de manera excepcional, la ley presume el dolo como lo prevé la norma civil bajo estudio.

Dice el artículo 1516 del Código Civil:

"El dolo no se presume salvo en los casos previstos en la ley. En los demás debe probarse."

Se infiere de lo anterior y de lo esgrimido en el Proceso de Reparación Directa que se estudia que los servidores de la Administración Departamental no actuaron con dolo ya que la conducta es dolosa cuando el agente del Estado quiere la realización de un hecho ajeno a las finalidades del servicio del Estado, no encuadrándose el actuar de la Administración a través de sus funcionarios o exfuncionarios en las presunciones del Artículo 5 de la Ley 678 de 2001.

Ahora veamos la Culpa Grave remitiéndonos nuevamente a la legislación civil, se afirma que la culpa grave, negligencia grave, culpa lata, es la que consiste en no manejar los negocios ajenos con aquel cuidado que aun las personas negligentes o de poca prudencia suelen emplear en sus negocios propios, tipología de culpa que en materia civil equivale al dolo (artículo 63).

La Ley 678 de 2001 por su parte, estableció que *"La conducta del agente del Estado es gravemente culposa cuando el daño es consecuencia de una infracción directa a la Constitución o a la ley o de una inexcusable omisión o extralimitación en el ejercicio de las funciones"* es decir que hay culpa grave cuando un agente incurre en una conducta que causa un daño que hubiera podido evitarse con la diligencia y cuidado que correspondía a quien debía ejercer sus funciones ajustándose a la ley.

Veamos los informes históricos de la Infraestructura Vial del Departamento del Quindío, así:

INFORME HISTORICO
INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDIO
2000

IDENTIFICACION PPTAL	CONCEPTO	COMPROMETIDO
0111-3-4162-07	Proyecto Plan la conservación del Patrimonio Vial	999,101,102.00
0111-3-4162-10	Proyecto Plan la conservación del Patrimonio Vial	107,609,892.00
0111-3-4162-11	Patrimonio Plan Vial Quindío	131,564,583.99
0111-3-4162-14	Proyecto Plan la conservación del Patrimonio Vial	134,183,757.98
0111-3-4162-22	Proyecto Plan la conservación del Patrimonio Vial	1,439,370,067.00
	TOTAL	2,811,829,402.97

INFORME HISTORICO
INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDIO
2001

IDENTIFICACION PPTAL	CONCEPTO	COMPROMETIDO
0111-17-416101-07	Conservación del Patrimonio Vial del Dpto.	14,147,991.00
0111-17-416101-08	Conservación del Patrimonio Vial del Dpto.	88,450,732.00
011117-416101-09	Conservación del Patrimonio Vial del Dpto.	36,695,060.00
	TOTAL	139,293,783.00

INFORME HISTORICO
INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDIO
2002

IDENTIFICACION PPTAL	CONCEPTO	COMPROMETIDO
11-17-3122-08	Ejecución e implementación del Plan para la conservación del Patrimonio Vial	500,625,343.00
11-17-3122-09	Ejecución e implementación del Plan para la conservación del Patrimonio Vial	2,234,535.00
11-17-3122-10	Ejecución e implementación del Plan para la conservación del Patrimonio Vial	529,932,643.00
	TOTAL	1,032,792,521.00

INFORME HISTORICO
INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDIO
2003

IDENTIFICACION PPTAL	CONCEPTO	COMPROMETIDO
12-16-31273-08	Ejecución e implementación del Plan para la conservación del Patrimonio Vial	588,915,976.00
12-16-31273-10	Ejecución e implementación del Plan para la conservación del Patrimonio Vial	823,862,683.00
	TOTAL	1,412,778,659.00

INFORME HISTORICO
INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDIO
2004

IDENTIFICACION PPTAL	CONCEPTO	COMPROMETIDO
0308-16-31224-20	Ejecución e implementación del Plan para la conservación del Patrimonio Vial	39,306,136.00
0308-16-31224-23	Ejecución e implementación del Plan para la conservación del Patrimonio Vial	92,253,070.00
	TOTAL	131,559,206.00

INFORME HISTORICO
INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDIO
2005

IDENTIFICACION PPTAL	CONCEPTO	COMPROMETIDO
0308-1601-16127-20	Ejecución e implementación del Plan para la conservación del Patrimonio Vial	447,763,279.00
0308-1601-16127-23	Ejecución e implementación del Plan para la conservación del Patrimonio Vial	1,813,402,780.00
0308-1601-16127-56	Ejecución e implementación del Plan para la conservación del Patrimonio Vial	71,983,470.00
	TOTAL	2,333,149,529.00

INFORME HISTORICO
INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDIO
2006

IDENTIFICACION PPTAL	CONCEPTO	COMPROMETIDO
0308-5-116125-20	Mantenimiento y Rehabilitación de la Infraestructura Vial en el Depto del Quindio	75,146,103.00
0308-5-116125-23	Mantenimiento y Rehabilitación de la Infraestructura Vial en el Depto del Quindio	936,481,255.00
	TOTAL	1,011,627,358.00

INFORME HISTORICO
INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDIO
2007

IDENTIFICACION PPTAL	CONCEPTO	COMPROMETIDO
0308-5-116123-20	Mantenimiento y Rehabilitación de la Infraestructura Vial en el Depto del Quindio	218,381,392.00
0308-5-116123-23	Mantenimiento y Rehabilitación de la Infraestructura Vial en el Depto del Quindio	1,311,398,010.00
	TOTAL	1,529,779,402.00

INFORME HISTORICO
INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDIO
2008

IDENTIFICACION PPTAL	CONCEPTO	COMPROMETIDO
0308-5-116124-20	Mantenimiento de la Infraestructura Vial en el Depto del Quindio	0.00
0308-5-116124-23	Mantenimiento de la Infraestructura Vial en el Depto del Quindio	895,796,330.00
	TOTAL	895,796,330.00

INFORME HISTORICO
INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDIO
2009

IDENTIFICACION PPTAL	CONCEPTO	COMPROMETIDO
0308-5-112429-20	Mantenimiento de la Infraestructura Vial en el Depto del Quindio	33,877,508.00
0308-5-112429-23	Mantenimiento de la Infraestructura Vial en el Depto del Quindio	1,603,539,309.00
	TOTAL	1,637,416,817.00

RED VIAL SECUNDARIA DEPARTAMENTO DEL QUINDIO SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA

REQUERIMIENTOS DE MANTENIMIENTO Y SEÑALIZACION VS FINANCIACION ARMENIA FEBRERO 2010

La conectividad entre regiones constituye la base fundamental de desarrollo integral de una sociedad en términos de competitividad, por ello la accesibilidad y transitabilidad de los usuarios es para el Estado una responsabilidad; para colmar esta necesidad se debe invertir en el mantenimiento y rehabilitación de la malla vial

Por lo anterior se presenta el estado de la inversión en este campo comparado con los recursos destinados presupuestalmente por la Gobernación del Quindío.

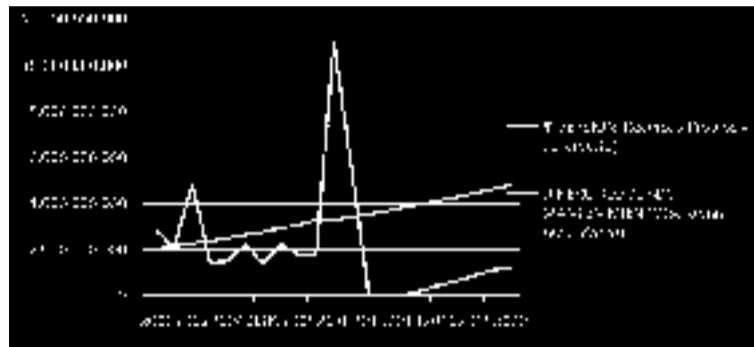
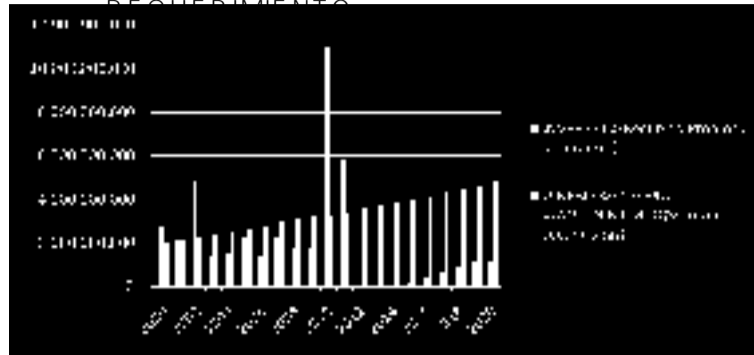
Solo la Sobretasa al ACPM, se utiliza para el mantenimiento de la red vial departamental y con este comportamiento financiero se contrastará el monto de inversión necesaria para el mantenimiento de la red, el resultado de esta comparación entregará el déficit financiero existente y la posibilidad de aumentar el apoyo financiero para mantener en buen estado la red vial de segundo orden.

COMPARACION RECURSOS ASIGNADOS VS REQUERIMIENTOS PARA EL MANTENIMIENTO VIAL

AÑO	INVERSION (Recursos Propios y del credito)	DINERO REQUERIDO MANTENIMIENTO(Solo vías secundarias)	DIFERENCIA
2000	2.811.829.403	2.052.955.763	-758.873.640
2001	2.105.183.793	2.161.006.066	55.822.273
2002	4.806.210.000	2.274.743.227	-2.531.466.773
2003	1.426.249.620	2.394.466.555	968.216.935
2004	1.511.119.990	2.520.491.111	1.009.371.121
2005	2.261.166.050	2.653.148.538	391.982.488
2006	1.408.471.000	2.792.787.934	1.384.316.934
2007	2.225.234.350	2.939.776.773	714.542.423
2008	1.750.677.760	3.094.940.028	1.344.262.268
2009	1.783.397.908	3.273.170.501	1.489.772.593
2010	11.015.506.907	3.291.097.592	-7.724.409.315
2011	5.858.330.800	3.418.133.959	-2.440.196.841
2012	0	3.550.073.930	3.550.073.930
2013	0	3.687.106.784	3.687.106.784
2014	19.694.886	3.829.429.105	3.809.734.219
2015	237.247.124	3.977.245.069	3.739.997.945
2016	456.489.138	4.130.766.729	3.674.277.591
2017	677.471.622	4.290.214.324	3.612.742.702
2018	900.246.788	4.455.816.597	3.555.569.809
2019	1.124.868.419	4.627.811.118	3.502.942.699
2020	1.190.165.532	4.806.444.627	3.616.279.095

NOTA: Las proyecciones de 2011 en adelante se obtuvieron del marco fiscal de mediano plazo pagando intereses y la mitad de abono a capital con sobretasa ACPM y la otra mitad de abono a capital con recurso ordinario.

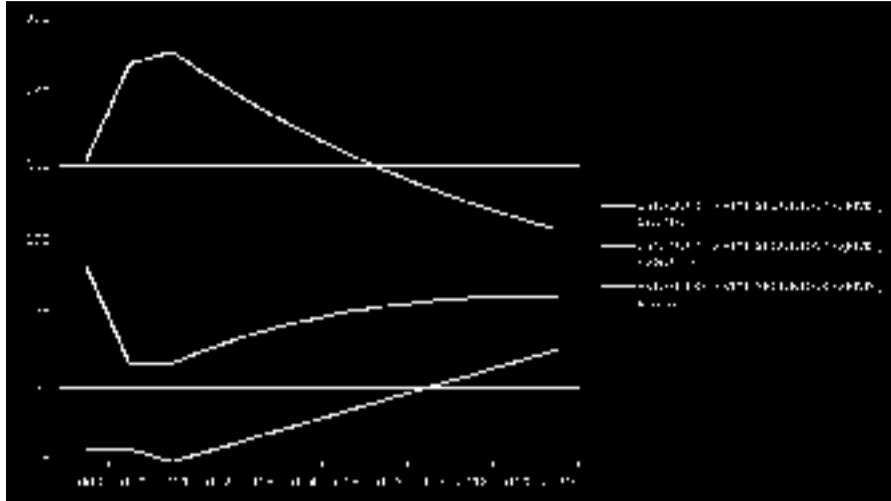
EVOLUCION INVERSION VS.
DETERIORAMIENTO



PROYECCION DEL DETERIORO DEL ESTADO RED VIAL
SECUNDARIA POR INSUFICIENTE INVERSION

AÑO	ESTADO RED VIAL SECUNDARIA(KMS)			TOTAL
	BUENA	REGULAR	MALA	
2009	203,61	131,68	8,37	343,66
2010	268,91	66,38	8,37	343,66
2011	276,91	66,75	0	343,66
2012	257,29	78	8,37	343,66
2013	239,64	87,28	16,74	343,66
2014	223,76	94,79	25,11	343,66
2015	209,46	100,72	33,48	343,66
2016	196,59	105,22	41,85	343,66
2017	185,01	108,43	50,22	343,66
2018	174,59	110,48	58,59	343,66
2019	165,21	111,49	66,96	343,66
2020	156,77	111,56	75,33	343,66

DETERIORO DE LA RED VIAL SECUNDARIA DEL
DEPARTAMENTO POR INSUFICIENTE INVERSION



CONCLUSIONES

- Los recursos asignados presupuestalmente por el Departamento del Quindío para este importantísimo sector es insuficiente, ya que es mayor el valor de los mantenimientos rutinarios en las vías de segundo orden.
- El deterioro de la malla vial del departamento se evidencia y lo ocasiona el uso, los cambios climáticos y la falta de inversión.
- Los recursos en el Departamento del Quindío han sido escasos, los cuales no cubren los costos de mantenimiento, así mismo aunque no hay acta de recibo de la carretera en la cual ocurrieron los fatídicos hechos según información de la Secretaría de Infraestructura, esta vía o eje carretable no se recibe en muy buenas condiciones, aunado con esto el terremoto del año 1999, es importante tener en cuenta que la infraestructura del Departamento del Quindío, esto es, entre otras la vial, se vio gravemente afectada por dicho fenómeno (terremoto), es decir la vía en cuestión no era la única que presentaba deterioro físico al igual que la estructura de los suelos se vio afectada y alterada su estabilidad debido a la onda sísmica que partió como epicentro el Municipio de Córdoba Quindío aledaño al Municipio de Pijao Q, así mismo los presupuestos asignados para estos rubros específicos debían ser destinados con un nivel de priorización tal que garantizaran la movilidad en primera instancia, dado que el Departamento se encontraba en un proceso de reconstrucción.
- Ante tal situación y teniendo en cuenta que: (i) Que tal como se a dicho la vía se entrega al Departamento con el compromiso de que la Nación girara recursos para su reparación y mantenimiento lo cual no sucedió de manera oportuna. (ii) El deterioro en que se encontraba la vía no obedeció a una negligencia de la administración sino producto de los fenómenos naturales tales como el ocurrido en 1999 terremoto y el invierno que ocasiona constantes derrumbes o deslizamientos de tierra.
- Lo anterior muestra que quienes eran funcionarios para ese momento lejos de tipificarse una conducta omisiva o negligente en su actuar se encontraban ante la imposibilidad de dar atención inmediata a las situaciones presentadas en las vías del Departamento del Quindío y en especial en la que suceden los fatídicos hechos, en razón a que, no se contaba con los recursos suficientes para la ejecución de las obras de reparación, tal hecho se comprueba de los informe que remiten la Secretaría de Hacienda y la Secretaría de Infraestructura INFORME HISTORICO INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DEL QUINDIO E INVERSION.

- Adicionalmente es importante resaltar que esa no era la única infraestructura que requería de recuperación, puesto que como se indico anteriormente era todo el Departamento del Quindío el que requería de un proceso de reconstrucción y con los pocos recursos que se tenían se debía priorizar con el fin de atender los diferentes frentes.
- Cosa diferente hubiese sido que si para la época (2000) el Departamento del Quindío contaba con los recursos suficientes para atender tal situación y a pesar de ello no se hubiere ejecutado las obras correspondientes en consecuencia se tendría un hecho que tipificaría o generaría una culpa grave.

Una vez el Comité de Conciliación de la Gobernación del Quindío analiza el asunto en cuestión, vislumbra que no existe culpa grave en el actuar de los funcionario o exfuncionarios del Departamento del Quindío, por ello no hay lugar al inicio de ACCION DE REPETICIÓN.

3- No hubo proposiciones ni varios.

Se agota el orden del día y se firma,

JOSE J. DOMÍNGUEZ GIRALDO
Presidente
Comité de Conciliación

YUDI FRANCES RAMÍREZ GIRALDO
Secretaria Técnica
Comité de Conciliación

Reviso: Dra. Luz Maria Arbelaez Gálvez
Directora Departamento Administrativo Jurídico
Y de Contratación