

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

Consejera Ponente: OLGA MÉLIDA VALLE DE DE LA HOZ

Bogotá D.C., veintinueve (29) de febrero de dos mil dieciséis (2016)

Radicación: 25000232600019980271401 (34553)
Actor: Darcy Marie Quinn Reyes y otros
Demandado: Instituto de Desarrollo Urbano IDU y otros
Referencia: Reparación Directa

Resuelve la Sala el recurso de apelación interpuesto por las partes, contra la sentencia proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, el 2 de mayo de 2007, corregida mediante providencia del 11 de julio del mismo año, en la cual accedió parcialmente a las súplicas de la demanda.

I. ANTECEDENTES

1.1. La demanda

Mediante escrito presentado el 20 de octubre de 1998 ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, las señoras Darcy Marie Quinn Reyes, Iris Celeste Quinn Reyes, Gaeleen Quinn Reyes y Susie Denisse Quinn Reyes, a través de apoderados, presentaron demanda de reparación directa solicitando se hagan las siguientes declaraciones y condenas:

“PRIMERA: Que se declare la responsabilidad administrativa y civil del **DISTRITO CAPITAL DE SANTAFE DE BOGOTÁ- Secretaría de Tránsito y Transporte-** y al **INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO “IDU”** por la muerte de los señores **THOMAS DÁRCY QUINN Y ZULMA REYES DE QUINN**, ocurrida la del primero, el día 20 de octubre de 1998 y la de la segunda, el 21 de octubre, en Santafé de Bogotá.



SEGUNDA: Que se condene al **DISTRITO CAPITAL DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ – Secretaría de Tránsito y Transportes – y al INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO “IDU”**, a reparar los daños y perjuicios, tanto materiales como morales, derivados de la muerte de **THOMAS D’ARCY QUINN Y ZULMA REYES DE QUINN**, las demandantes: **D’ARCY QUINN REYES, IRIS QUINN REYES, GAELEEN QUINN REYES Y SUSIE QUINN REYES**, hijas de las víctimas.

TERCERA: Que se condene al **DISTRITO CAPITAL DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ – Secretaría de Tránsito y Transportes – y el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO “IDU”**, a pagar a favor de **D’ARCY QUINN REYES, IRIS QUINN REYES, GAELEEN QUINN REYES Y SUSIE QUINN REYES**, las siguientes sumas por los siguientes conceptos o lo que llegase a demostrar en el proceso, así:

a) **POR PERJUICIOS MATERIALES**

a.1. A título de Daño Emergente, el valor de los gastos funerarios que los demandantes en calidad de familiares de **THOMAS D’ARCY QUINN Y ZULMA REYES DE QUINN** tuvieron que cancelar para darle sepultura:

Por valor de\$ 3.328.436,00.

a.2. A título de Lucro Cesante la suma correspondiente a la pérdida del apoyo económico que las demandantes **IRIS QUINN REYES, GAELEEN QUINN REYES y SUSIE QUINN REYES** en calidad de hijas, venían recibiendo de **THOMAS D’ARCY QUINN y ZULMA REYES DE QUINN** y correspondiente a las sumas que dejaron de percibir en razón de la muerte prematura, e injusta del padre, por todo el resto posible de vida que le quedaba, es decir debida, vencida o futura, de acuerdo a la actividad económica a la que se dedicaba, habida cuenta de su edad al momento del insuceso (52 años, 11 meses, 25 días o lo que es lo mismo 52,98 años) y a la esperanza de vida calculada conforme a las tablas de mortalidad de los años 1985-2000 del DANE que superaría los 63 años, fecha para la cual la hija menor estaría en edad productiva, los índices de precios al consumidor certificados por el DANE y descontándose el equivalente al VEINTICINCO POR CIENTO (25%) de su propio sustento y con fundamento en la edad de los damnificados, **IRIS QUINN REYES** quien nació el 19 de mayo de 1975, **GAELEEN QUINN REYES** nacida el 27 de octubre de 1978 y **SUSIE QUINN REYES**, hijas de la víctima.

(...).

a.3. Corrección Monetaria:

Habida cuenta que los perjuicios derivados de la muerte de los señores **THOMAS D’ARCY QUINN y ZULMA REYES DE QUINN**, se generaron el día veinte (20) de octubre de 1998, solicito al Honorable Tribunal ordenar la actualización de la cuantía de la indemnización desde la fecha del suceso hasta el momento en que se produzca el pago efectivo de la suma que por concepto de indemnización presente debe pagar la parte demandada.

b) **POR PERJUICIOS MORALES**

Reconocer el equivalente en moneda nacional de mil (2.000) gramos oro fino por **DAÑOS MORALES “Pretium Doloris”** para cada una de las demandantes,



hijas de las víctimas sufridos a raíz del trauma psíquico, la aflicción, dolor, congoja pasada y futura, pero siempre presente, que para toda la vida ha dejado en nuestras representadas la ausencia definitiva de sus padres.

Por la muerte del padre 1.000 gramos oro.

Por la muerte de la madre.....1.000 gramos oro.

TOTAL 2.000 gramos oro

Número de demandantes: 4 x 2.000 gramos oro = 8.000 gramos oro”.

1. 2. Hechos

Las pretensiones tienen fundamento en los siguientes hechos:

1. El día 20 de octubre de 1996, los señores Thomas D’arcy Quinn y Zulma Reyes de Quinn, asistieron a un evento social organizado por RTI televisión, en las instalaciones del Club de Empleados Oficiales, en el cual departieron con colegas del señor Quinn, quien en ese momento sufría una enfermedad estomacal que le impedía ingerir licor.

2. Alrededor de las 2 a.m. decidieron abandonar la reunión para dirigirse a su residencia, tomaron el puente ubicado en la calle 92 con carrera 30 y mientras transitaban por éste, el señor Quinn perdió el control del vehículo, el automóvil rompió la barrera protectora y se precipitó al vacío.

3. El citado puente que funcionaba desde 1990, presentaba errores de diseño como, varias curvas, falta de peraltes y ausencia de barreras de contención, razones por las cuales había sido cerrado en varias oportunidades para realizar obras de reparación.

4. Para la fecha del accidente, no contaba con una adecuada señalización, puesto que solo existía un aviso, tapado por los árboles, que indicaba la disminución de velocidad, pero no tenía reductores, no había barreras de contención sino unos tubos débiles y además estaba mal iluminado.

5. El señor Thomas Quinn perdió la vida por causa de los politraumatismos sufridos en el accidente, mientras que la señora Zulma Reyes de Quinn fue internada en la Clínica del Country y allí falleció al día siguiente, como consecuencia de las heridas recibidas.



6. Las hijas de los señores Quinn Reyes, se han visto afectadas con lo ocurrido no solo por la pérdida de la ayuda económica sino también por el profundo impacto que produjo en sus vidas la pérdida de sus padres, ya que quedaron desamparadas, además del dolor que esto les causó debido a los profundos lazos de afecto existente entre ellos.

1.3. Trámite en primera instancia y contestación de la demanda

Mediante auto del 12 de noviembre de 1998 el Tribunal Administrativo de Cundinamarca ordenó que se allegara poder otorgado por la joven Susie Denisse Quinn, por ser incapaz relativa. Corregido el error, en providencia de febrero 18 de 1999, se admitió la demanda, ordenó fijar en lista y notificar a las partes¹.

El Instituto de Desarrollo Urbano IDU contestó la demanda oponiéndose a las pretensiones de la misma y sobre los hechos manifestó que se atenía a lo que resultara probado en el proceso.

Propuso como excepción la culpa exclusiva de la víctima, en relación con la muerte del señor Quinn y hecho de un tercero, en la muerte de la señora Zulma Reyes, porque de acuerdo con los antecedentes registrados en la historia clínica allegada al proceso, el señor Thomas Quinn no se encontraba en pleno uso de sus condiciones para llevar a cabo la conducción del vehículo razón por la cual, la desatención en la conducción del vehículo, la falta de reflejos por su condición física y la violación de las normas de tránsito por exceder el límite de velocidad, al parecer fueron los causantes del accidente, sin que pueda aceptarse que éste tuvo origen en las fallas por el mal diseño del puente².

De igual forma manifestó que el puente se encontraba en servicio desde 1990 y solo se habían presentado 18 accidentes, pero nunca se condenó al IDU como responsable de ellos, porque no se demostró que presentara fallas en su diseño, o en su mantenimiento, el cual fue efectuado adecuadamente desde su inauguración. Manifestó también que las obras que se realizaban en ese

¹ Fls. 26 a 28 y 30.

² Fls. 45 a 52.



momento eran para aumentar su capacidad de resistencia antisísmica y habilitar la circulación a tres carriles.

La parte actora adicionó la demanda, para agregar entre los hechos, la relación de las reparaciones efectuadas al puente desde su inauguración en 1990, señalando el objeto de cada una de las obras de mantenimiento realizadas y solicitó la práctica de otras pruebas³.

Mediante auto calendado el 3 de junio de 1999, el Tribunal admitió la adición de la demanda, ordenando su notificación y fijación en lista⁴.

El apoderado de la Alcaldía Mayor de Bogotá contestó la demanda y su adición. Sobre los hechos manifestó, que de acuerdo con el informe No. 05-SDS-037 de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santafé de Bogotá, para la fecha del accidente, en el puente existían tres señales de tránsito de velocidad máxima permitida ubicadas en el costado oriental, al comenzar el ascenso, en la mitad de éste y en la parte alta del citado puente e indicó que la vía no contaba con reductores de velocidad porque no era procedente su instalación en vías públicas que reunieran ciertas características como que el volumen de vehículos que lo transitan supere los 8.000 diarios y que existan rutas de servicio público autorizadas por ella.

De igual forma se opuso a las pretensiones de la demanda, porque de acuerdo con el croquis del accidente, la vía tiene una curva geométrica con pendiente, en un solo sentido y una calzada de dos carriles en buen estado, excelente señalización y sin obstáculos que disminuyeran la visual del conductor, es decir que se encontraba en óptimas condiciones.

Señaló también que el impacto y salida del automotor de la calzada del puente no es propia de aquellas que se derivan de una curva geométrica, porque en ese caso, lo lógico sería que el impacto hubiera ocurrido sobre el muro derecho donde la pendiente y el diámetro de la curva son mas pronunciados, pero el que haya sido por el lado izquierdo es indicativo de que el conductor del automotor perdió el control del mismo o fue cerrado por otro vehículo.

³ Fls. 62 a 67.

⁴ Fl. 115.



Finalmente afirmó que el accidente no fue consecuencia del estado del puente, al cual se le ha efectuado mantenimiento oportuno e idóneo, sino que debe atribuirse a la alta velocidad en el desplazamiento y las condiciones del conductor, quien era bebedor habitual y consumía marihuana, circunstancias éstas que pudieron afectar su capacidad de maniobrar el vehículo⁵.

El apoderado del IDU, contestó la adición de la demanda reiterando lo expuesto en anterior oportunidad y solicitó nuevas pruebas⁶.

Posteriormente, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, mediante providencias del 23 de marzo de 2000 y 8 agosto de 2000, decretó la práctica de pruebas solicitadas por las partes⁷.

Allegado el dictamen pericial ordenado por el Tribunal, el IDU presentó objeción por error grave, ya que se estableció en el mismo que los ingresos mensuales del señor Quinn ascendían a la suma de 11 millones de pesos, pero no se allegó copia de las declaraciones de renta o los contratos que respaldaran dicha afirmación, al igual que para cuantificar sus egresos no se consultó siquiera el movimiento de sus cuentas bancarias, de modo que el experticio carece de soportes⁸.

El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, mediante auto del 16 de noviembre de 2005, dispuso correr traslado para alegatos de conclusión, y siendo recurrida por la parte actora, con auto del 15 de febrero de 2006, se negó la reposición interpuesta⁹.

El apoderado de la Alcaldía presentó alegatos de conclusión reiterando lo expuesto en la contestación de la demanda, y señaló que en el accidente no incidió el estado del puente, sino que éste fue causado por las condiciones en que se encontraba el conductor quien estaba bajo los efectos del alcohol y otras sustancias tóxicas, además de conducir a alta velocidad lo cual le impidió mantener el control del vehículo, todo esto con apoyo en la prueba de alcoholemia con resultado de 181.81 mg%, y la de toxicología positiva para

⁵ Fls 119 a 127.

⁶ Fls. 134 a 135.

⁷ Fls. 139 a 140 y 171 a 172.

⁸ Fls. 191 a 192

⁹ Fls 316 a 318 y 332.



canabinoides y benzodiacepinas, como lo reconoció también la Fiscalía, en cuando archivó la investigación penal por estos hechos.

Por otra parte, solicitó que en caso de proferirse condena, ella fuera impuesta al IDU, por cuanto a éste le compete el manejo de las vías en el Distrito y se trata de una entidad con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente¹⁰.

A su vez, el apoderado del IDU reiteró lo expuesto acerca de la culpa de la víctima porque se comprobó que al momento del accidente estaba bajo los efectos del alcohol y otras sustancias tóxicas como marihuana y benzodiacepinas (Ativán), mientras que de acuerdo con las pruebas el puente no ofrecía ningún peligro para la circulación, se encontraba en plenas condiciones de operación y estaba debidamente demarcado y señalizado, teniendo en cuenta que inicialmente presentó algunos problemas pero estos fueron corregidos en su totalidad al amparo de la garantía de estabilidad y de acuerdo con los estudios de la Universidad de los Andes¹¹.

La parte demandante presentó alegatos de conclusión en un extenso memorial, reiterando los argumentos expuestos en la demanda y después de analizar pormenorizadamente las pruebas obrantes en el proceso, concluyó que pese a las condiciones en que se encontraba el conductor, el estado del puente si fue determinante en el accidente porque de acuerdo con los estudios técnicos, éste tenía errores de diseño que impedían un tránsito seguro y adicionalmente, las barreras de protección no cumplían con las condiciones mínimas establecidas por las normas viales, al igual que la estructura, al punto que fue necesario demolerla y volver a construirla para garantizar la seguridad de los ciudadanos.

Adujo que la causa determinante fue la ausencia de una barrera de contención que detuviese el vehículo y evitara que cayera al vacío, porque de existir ésta, se hubiera presentado la colisión, pero el resultado habría sido diferente, porque la causa de la muerte fue la caída al vacío.

¹⁰ Fls. 319 a 329.

¹¹ Fls. 333 a 340.



Por otra parte, en cuanto a la excepción de culpa exclusiva de la víctima, manifestó que si bien el señor Quinn había ingerido bebidas embriagantes, su condición de alcohólico lo hacía una persona con alta resistencia al alcohol por ser consumidor frecuente, de manera que pese a los grados que tenía en la sangre, no existía en el momento del accidente una perturbación que afectara su visión de modo que esta situación resultaba intrascendente porque no tenía entidad suficiente para romper el nexo causal y no fue determinante para la ocurrencia del accidente¹².

1.4. Sentencia de primera instancia

El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, profirió sentencia el 2 de mayo de 2007, que posteriormente fue corregida el 11 de julio del mismo año, en la cual declaró no probada la excepción de culpa exclusiva de la víctima, pero sí la concurrencia de su conducta, de manera que se declaró la responsabilidad de las demandadas pero la condena fue disminuida en un 50% de su valor¹³.

Estimó el Tribunal que el siniestro se produjo por las fallas que presentaba el puente que no cumplía con las exigencias mínimas de construcción de una obra como esa y porque las barreras de protección en el borde del puente no correspondían al estándar de calidad técnica requerido porque no estaban débilmente ancladas al puente.

El fallador de la instancia también consideró que de acuerdo con las pruebas, durante el recorrido de un particular por el puente se corría el riesgo de ser expulsado si transitaba a velocidades superiores a los 40 Km/h, no tenía visibilidad sobre la curvatura del puente por la curvatura vertical de ascenso, no estaba informado de manera suficiente y efectiva del riesgo que corría y en caso de presentarse un accidente las barreras de contención eran un elemento estético de la construcción, porque no garantizaban la seguridad.

Así dijo la providencia:

“Con lo anterior es claro, una vez demostrado que las condiciones estructurales y técnicas del puente, deficientes de manera generalizada, desembocaron en la imposibilidad de mantener pleno control del vehículo y una vez perdido el mismo no lograron contener, por deficientes, el impacto del

¹² Fls. 34 a 446.

¹³ Fls. 454 a 534.



vehículo que se precipitó a una caída cercana a los veinte metros de altura; no resulta necesario demostrar calidad subjetiva alguna de las acciones de la administración, o su eventual diligencia y cuidado, las cuales ni siquiera se estudian en el presente fallo, por cuanto la sola creación del riesgo es suficiente para demostrar, de suyo, la existencia de una deficiencia en la administración pública.

Ahora bien, si bien en el presente caso no ostenta importancia alguna la actuación subjetiva de la administración, de otro lado, si es importante la actividad del señor THOMAS QUINN, en la medida en que fue determinante, de manera concurrente, con las deficiencias de las obras públicas del viaducto de conexión entre la Avenida Ciudad de Quito y la Autopista Norte, a la altura de la calle 92; para la producción del evento que causó la muerte del mismo y de la señora ZULMA REYES, en efecto de no haber existido el sometimiento del conductor al efecto del alcohol, como lo estaba de acuerdo con los resultados del análisis que tuvo lugar en la necropsia del cadáver del mismo, el resultado de los hechos habría sido distinto y con grado de seguridad puede afirmar la Sala que se habría evitado la falla técnica de la construcción del puente.

Esto lleva a la Sala a decir, que si bien existió el riesgo creado por parte de la administración pública éste fue concretado no solamente por la entidad del propio riesgo, si no por la calidad del comportamiento del señor THOMAS QUINN, al hacerse evidente que sin alguno de los dos hechos se habría evitado el resultado que produjo la muerte de los ocupantes del vehículo, no resulta posible atribuir la totalidad de la responsabilidad a una sola de las partes. Es por ello que, ante la evidencia de la culpa de la víctima que no es exclusiva, pero si determinante en la colaboración a la creación del daño, corresponde definir la responsabilidad en términos compartidos para las demandadas y el señor THOMAS QUINN.

a. La concurrencia de causas.

De lo que se extrae del acervo probatorio se demostró: 1. Como se ubicó el vehículo accidentado con posterioridad a su expulsión del viaducto tantas veces citado; y, 2. Las deficiencias técnicas de, en su orden, prevención de peligro y riesgo al tránsito, insuficiente visibilidad una vez en tránsito del puente, inseguridad de las barreras de protección del puente. La Sala reconstruye el recorrido del vehículo en el que se transportaban los señores THOMAS QUINN y ZULMA REYES, en la siguiente forma: Al ingreso de puente las condiciones de deficiente visibilidad de la primera curva, a causa de la superposición de la curvatura vertical sobre la horizontal (fl. 210, c.2) impidieron a THOMAS QUINN, prever la curva que se avecinaba, la cual es la primera curva del puente de ese entonces; justo en este punto, resulta determinante la longitud de transición de peralte, la cual para dos dictámenes se evidenció como inexistente al ingreso de las curvas del puente (fl. 178, c.2). la falta de ésta desembocó en la imposibilidad de tomar la curva con propiedad para el conductor; con esto, el deficiente peralte de 1.62 grados contra la regla técnica mínima de 8 grados, generó la expulsión progresiva del vehículo del viaducto, ante lo cual, la reacción del conductor, para contrarrestar el efecto del centrípeto peralte, determinó que el vehículo se dirigiera hacia su izquierda (costado occidental del puente), con el efecto de que al no existir, nuevamente, longitud de transición entre peraltes, su capacidad de reacción se vio



disminuida por el terreno de conducción, llevándolo directamente a la colisión contra la barrera occidental de protección del puente, la cual, cedió por deficiencia técnica de unión a dicho puente, ante el impacto del vehículo y permitiendo que éste se precipitara al vacío.

Con lo anterior, al sumar el estado de capacidad de reacción disminuida con que contaba el conductor del vehículo THOMAS QUINN, es explicable que el conjunto causal conformado por su falta de plena idoneidad de reflejos y capacidad motora de precisión y por los movimientos bruscos y centrípetos que el viaducto impuso al vehículo, como lo impondría a cualquiera de tales características, como se explicó, el vehículo fuera expulsado del mismo y mas aún que las propias barreras de protección que debieron mantenerlo sobre el mismo, puesto que no están hechas como medida meramente estética o decorativa en el caso de ningún puente y tanto menos en uno curvo entre dos vías rápidas, no hubieran cumplido su cometido permitiendo que el riesgo se concretara en el presente caso. Estos elementos de juicio, extraídos del conjunto probatorio, hacen evidente la existencia de ambas causas, las personal de las habilidades de conducción del occiso, y las de técnicamente insuficiente del viaducto por el que transitó, colaboraron de manera necesaria a la producción del hecho dañino muerte de los cónyuges QUINN REYES”.

En consecuencia, el Tribunal lo condenó al pago de perjuicios morales en cuantía de 50 SMMLV por la muerte de cada uno de los padres, para reconocer un total de 100 SMMLV a cada una de las demandantes.

Se cancelaron perjuicios materiales a las tres hijas menores de 25 años, por la ayuda económica dejada de percibir, teniendo en cuenta los ingresos del señor Quinn que se acreditaron en el proceso.

La parte actora solicitó la corrección de un error aritmético cometido en la liquidación de los perjuicios materiales, a lo cual accedió el Tribunal mediante providencia de julio 11 de 2007¹⁴.

1.5. Recurso de apelación y trámite en segunda instancia

Contra la anterior providencia las partes presentaron recurso de apelación en los siguientes términos:

El apoderado del IDU apeló la decisión por considerar que en el fallo no se realizó una adecuada valoración probatoria, al dejar de lado que fue la conducta de la víctima la que dio lugar a la ocurrencia del accidente configurándose una culpa exclusiva de la víctima. Consideró además que en

¹⁴ Fls. 549 a 554 y 559 a 563.



la sentencia existió contradicción frente a la interpretación dada al error de diseño del puente, con la circulación o tránsito en el mismo, porque es diferente decir que hubo fallas en el diseño a atribuirle a ésta circunstancia la violación de los límites de velocidad de desplazamiento y el no maniobrar correctamente¹⁵.

A su vez, la apoderada de la Alcaldía interpuso recurso de apelación por considerar que en el fallo no se valoraron las pruebas que permitían concluir una culpa exclusiva de la víctima, pese a comprobarse la ingesta de alcohol y tampoco se tuvo en cuenta que al momento del accidente los problemas del puente ya habían sido corregidos y éste se encontraba en perfecto funcionamiento y en consecuencia, la causa del accidente no pudo ser el estado del mismo, ni la falta de señalización o demarcación de la vía, porque se probó que sí existían señales de velocidad máxima, la causa del accidente fue la conducta imprudente de la víctima que conducía en estado de alicoramiento.

Insistió en que el impacto del automotor no se produjo por la curva geométrica de la vía, sino por la dificultades del conductor para maniobrar, derivadas de sus condiciones personales y del exceso de velocidad que llevaron a que perdiera el control sobre el vehículo, tal como fue reseñado en el croquis y en el informe de tránsito donde se consignó como causa del accidente la distracción del conductor.

Para la mandataria judicial, el fallo no valoró adecuadamente el informe de medicina legal, según el cual, el grado de alcohol de la víctima era de 181.81 mgs, lo que equivalía a una embriaguez tipo II, circunstancia que afecta la coordinación motora y otros reflejos, como lo aceptó la Fiscalía 19 Delegada de Bogotá, cuando dispuso abstenerse de abrir instrucción.

De igual forma reiteró los argumentos expuestos en la contestación de la demanda acerca de la existencia de señales de reducción de velocidad y sobre las reparaciones efectuadas al puente, porque si bien éste presentó algunas anomalías en su construcción, fue reparado en su totalidad al amparo de la garantía de estabilidad, teniendo como pautas los estudios que había realizado

¹⁵ Fls. 555 a 557.



la Universidad de los Andes y por ello se encontraba en perfecto estado de funcionamiento.

Alegó que el fallo hizo una valoración sesgada de las pruebas allegadas y además incurrió en contradicción porque de una parte condena a la Alcaldía por la falta de señalización, pero en las consideraciones consignó que sólo había una señal de tránsito para alertar a los particulares sobre la peligrosidad del puente.

Por último manifestó que si se demostró que el accidente se presentó por fallas constructivas estructurales y técnicas del puente debió tenerse en cuenta que el mantenimiento de estas obras está a cargo del IDU y no de la Secretaría de Tránsito y Transporte, hoy Secretaría Distrital de Movilidad, pues según el Acuerdo No. 19 de 1972 expedido por el Concejo de Bogotá, el Instituto tiene personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente, así que la condena debió ser contra dicho ente¹⁶.

A su vez, el apoderado de Susie Quinn, al sustentar la apelación expuso dos motivos de inconformidad con la providencia: uno de ellos consistente en la proporción en que se determinó la concurrencia de culpa de la víctima y de otro lado la condena e perjuicios.

En cuanto a la ponderación de culpas, atribuida en 50% a la víctima a pesar de que la actuación de la administración fue gravemente culposa, porque recibió la vía con defectos de construcción y la puso en funcionamiento, pese a conocer el riesgo que implicaba para los usuarios el desplazamiento, sobre todo porque las fallas eran de tal magnitud, que sin importar la habilidad del conductor, estaba expuesta su seguridad, razón por la cual debe revisarse el porcentaje asignado a la culpa de la administración y conceder una mayor indemnización.

Es decir que el análisis de la imputación no debió hacerse bajo el título de riesgo excepcional ya que por ello se excluyó el análisis subjetivo y como consecuencia, se pasó por alto el estudio de la actividad de la administración, que fue determinante en la causación del daño, la imputación entonces debió

¹⁶ Fls. 564 a 573 y 581 a 591.



hacerse por falla en el servicio consistente en la negligencia de la entidad al no verificar las condiciones técnicas del puente y no hacer las reparaciones necesarias, además de la falta de señalización vial adecuada.

El otro motivo de inconformidad tiene que ver con la condena de perjuicios, porque en la liquidación no se tuvo en cuenta el dictamen pericial y tampoco se resolvió en la sentencia sobre la objeción al mismo, pero además se concluyó que el 25% de los ingresos percibidos por el señor Quinn eran destinados a sus gastos personales y no al ahorro para atender las necesidades de sus hijas.

En criterio del apelante, el fallo cercenó el alcance probatorio del dictamen pericial, en efecto, en el experticio se indicaron cuáles eran los gastos familiares y señaló que el resto de los ingresos correspondía a gastos personales del señor Quinn, afirmación a partir de la cual el Tribunal concluyó que se había desvirtuado la presunción del 25% de los gastos y acogió el dictamen parcialmente, sin ninguna justificación.

De otro lado, el Tribunal erró al no aclarar que en las cifras consignadas en el dictamen pericial la suma que sobra después de restar los gastos familiares no pueden considerarse gastos personales de Thomas Quinn sino ahorro familiar, (porque no existía prueba de que se consumiera) y al ser esto así, las hijas tenían derecho a participar de esos ingresos de acuerdo con lo dispuesto en las normas sobre alimentos congruos, artículos 414 del Código Civil y artículo 31 de la Ley 75 de 1968, es decir, el dinero que no se gastaba era dedicado a mantener el estatus social de la familia y por ello las beneficiarias legales de dichas sumas son las demandantes.

Adicionalmente, en el fallo se incurrió en el error de realizar las liquidaciones tomando como base lo que el señor Quinn gastaba, es decir, \$1.984.724 y no sus ingresos, menos sus gastos, suma que asciende a los \$8.833.162, que según la prueba pericial estaban destinados a gastos personales, pero realmente constituían un ahorro o se invertían en gastos no habituales, lo que para las hijas se traduce en alimentos congruos o dineros dedicados a mantener el status social que poseían.



De acuerdo con lo expuesto, el Tribunal valoró erradamente el dictamen pericial porque allí se habla de un remanente después de cancelar los gastos habituales y se les da la denominación de gastos personales, pero al juez le correspondía analizar la prueba e interpretar el dictamen emitido por los peritos para llegar al conocimiento real de la situación, es decir, concluir que los gastos personales del señor Quinn no superaban el 25% de sus ingresos y por ello la base de la liquidación debe ser el 75% restante.

Añadió en cuanto a la ponderación de culpas, que el Tribunal aplicó la tesis de la equivalencia de condiciones, según la cual las concausas tienen el mismo valor, pero esta argumentación ha sido desechada por la Jurisprudencia del Consejo de Estado para acoger la de la causalidad eficiente, o adecuada, es decir, escoger la causa que haya dado origen al daño.

Para reforzar sus argumentos el mandatario judicial analizó el caso a la luz de cada una de las tesis sobre causalidad y concluyó que lo que dio origen al accidente fueron las fallas estructurales del puente, atribuidas a la administración por no suspender el tránsito por esa vía, por no reforzar las barandas y por no señalizar la obra, mientras que por el otro lado, el consumo de alcohol por parte del conductor solo fue una condición que por sí sola no llevaría al desenlace final, sino hubiera mediado una causa eficiente.

En efecto, según la historia clínica, el consumo de alcohol no podía ser significativo y en ningún caso, el grado de alcoholemia lo inhabilitaba para manejar, no existe prueba técnica que señale más allá de una pérdida de reflejos.

Así las cosas es dable concluir que la causa del accidente fueron las fallas del puente, ya que según el informe técnico, la geometría vial del mismo impedía la circulación segura a cualquier velocidad y la ausencia de barrera de contención que evitara la caída del vehículo, ya que la muerte se derivó de las traumas causados por la caída del vehículo al vacío.

De igual forma, debe tenerse en cuenta la alta accidentalidad del puente que fue reconocida por la entidad y se registró en los periódicos como hecho notorio y es que las fallas eran tan relevantes que no podían ponderarse en



igualdad de condiciones a la culpa de la víctima y por eso la fórmula acogida en la sentencia es inequitativa, porque como sido reconocido en anteriores oportunidades, “el riesgo se asigna a quien esté en condiciones de prevenirlo y conjurarlo y lo asume el patrimonio que esté en mejores condiciones para enjuagarlo”.

Por otra parte, afirmó que es necesario revisar la liquidación de los perjuicios, teniendo en cuenta que en este caso no es aplicable la norma sobre conmorienencia, contenida en el artículo 95 del C.C., ya que la señora Zulma de Quinn falleció al día siguiente de la muerte de su esposo, de modo que debe acogerse la jurisprudencia del Consejo de Estado, según la cual, el daño moral es transmisible mortis causa por tratarse de derechos patrimoniales que surgen como consecuencia del daño moral.

Finalmente, pidió que se reconociera que las demandantes son víctimas y no couatoras, dado que la culpa no se transmite, y en consecuencia ellas no pueden responder por los hechos de su padre, pero si deben recibir el beneficio correspondiente a los perjuicios morales derivados del sufrimiento de su madre por la muerte del señor Quinn y que la indemnización por la muerte de la madre sea plena y no menguada ya que de ella no puede predicarse la existencia de una culpa de la víctima¹⁷.

La apoderada judicial de las otras demandantes manifestó su inconformidad con la providencia apelada por la declaratoria de concurrencia de culpas, por considerar que la falla fue de la administración y así lo acreditan las pruebas, principalmente el acta de visita de la Procuraduría a la Secretaría del IDU, en la cual se hizo constar que se presentaron fallas estructurales conocidas desde noviembre de 1990 pero que solo en enero de 1992, abril de 1993 y junio de 1994 se arreglaron desperfectos en las placas y pórticos.

Así mismo, en la copia del informe técnico del contrato 068 que realizó la auditoría operativa para obras públicas, se consignó que los peraltes existentes tenía problemas cuando el vehículo se desplazaba a 35 km. por hora, y no existían señal de límite de velocidad.

¹⁷ Fls. 599 a 649.



Por otra parte, el informe técnico sobre deficiencias, realizado en mayo de 1999, por DRM y Cía. Ltda., y el Ingeniero Daniel Rojas Mora manifestaron que el diseño geométrico del puente, y las barandas no cumplían las normas para garantizar la seguridad de los usuarios. Posteriormente, el estudio y diagnóstico estructural elaborado en noviembre de 1998 concluyó que no tenía sistema antisísmico y se recomendó suspender su uso. De igual forma, el testimonio del Ingeniero Daniel Rojas quien manifestó que desde el principio el puente tuvo problemas estructurales y en su forma geométrica, por eso no cumplía las medidas de seguridad y no se conoce tampoco la señalización, porque los archivos son del año 2000.

De acuerdo con lo anterior se puede afirmar que el puente desde el comienzo tuvo fallas en el diseño que no fueron corregidas oportunamente.

En criterio de la apelante, el Tribunal reconoció que la causa determinante del accidente fueron las condiciones técnicas del puente que además no estaba debidamente señalado como lo demostraron los informes y dictámenes técnicos obrantes en el proceso, pero luego decidió aceptar una concurrencia de culpas inexistente.

La concurrencia de culpas se apoya en el informe de tránsito, el acta de inspección judicial en el lugar de los hechos y el examen de toxicología practicado por Medicina Legal, en que se determinó que el señor Quinn tenía un grado de alcoholemia de 181,81 mg, equivalente a embriaguez clínica grado II y respecto de la marihuana afirmó que su rastro aparece entre 3 y 5 días después de su consumo, y la benzodiacepina se registra entre 5 a 10 días, de modo que no se podía determinar si en el momento estaba bajo el influjo de esas dos sustancias.

Así entonces, el Tribunal no valoró correctamente las pruebas y por eso su conclusión es equivocada, porque al momento del accidente el señor Quinn presentaba un pequeño alicoramiento pero eso pudo no ser la causa del accidente ya que el consumo de marihuana y el ativan estaba en duda.

En criterio de la apelante existe contradicción en el fallo, porque primero se dice que la víctima contribuyó a causar el accidente pero se afirma también



que no había perdido sus facultades cognitivas o racionales y que estaba consciente de la actividad que realizaba; así mismo omitió tener en cuenta que según documentos obrantes en el proceso en hechos ocurridos el 19 de octubre de 1996 perdió la vida otro ciudadano, en condiciones similares al accidente de los esposos Quinn, de lo cual puede deducirse que efectivamente la falla estaba en el puente.

El otro motivo de inconformidad con el fallo fue la indemnización de perjuicios ya que la base para la liquidación fue determinada por los peritos según los ingresos mensuales y los gastos personales, pero el Tribunal dividió los ingresos del esposo entre la esposa y las hijas y no debía ser así, porque los gastos eran asumidos todos por el señor Quinn.

De acuerdo con lo anterior, se solicitó revisar el monto lucro cesante que se tomó como base para la indemnización y que se incluyera el lucro cesante realmente probado o que se tuvieran en cuenta los gastos causados por la señora Quinn, ya que ellos nos desaparecen con su muerte y deben hacer parte de la indemnización decretada a favor de sus hijas. En relación con los perjuicios morales manifestó que el Tribunal los rebajó injustamente por una concurrencia de culpas que no se acreditó¹⁸.

Los recursos fueron admitidos por esta Corporación en auto del 9 de noviembre de 2007¹⁹.

El apoderado de Sussie Quinn solicitó la práctica de un nuevo dictamen pericial en segunda instancia, teniendo en cuenta que sobre el practicado en el proceso, el IDU presentó objeción por error grave, a la cual no se le dio trámite y tampoco se emitió pronunciamiento sobre ella en el fallo de instancia²⁰.

Mediante providencia del 14 de diciembre de 2007, se dispuso correr traslado de la objeción al dictamen pericial formulada por el IDU²¹.

Los apoderados de la parte demandante se opusieron a la objeción con los siguientes argumentos:

¹⁸ Fl. 650 a 684.

¹⁹ Fl. 686

²⁰ Fls. 687 a 689.

²¹ Fl. 691 a 692.



El apoderado de Susie Quinn, se opuso a la objeción por error grave, por considerar que el dictamen se basó en las pruebas válidamente practicadas en el proceso, es decir, que los peritos no inventaron los ingresos percibidos por la víctima sino que éstos fueron debidamente acreditados.

Afirmó que los ingresos percibidos son independientes de las obligaciones tributarias y por tanto el hecho de que no se hubiera deducido lo relativo a las declaraciones de renta es indiferente para lo relacionado con el daño que padecieron las hermanas Quinn Reyes,

Esa es la razón por la cual no existió error grave en el dictamen por no tener en cuenta la situación tributaria del señor Quinn, lo que pretende el objetante es restar valor probatorio a las pruebas que no controvertió oportunamente, porque el hubiera pedido solicitar que se allegaran las declaraciones de renta o las constancias de retención en la fuente, y no lo hizo.

En este caso, los peritos no podían motu proprio consultar la situación del contribuyente porque la información tributaria es reservada y no puede romperse esa reserva sin orden judicial que lo autorice, carga que debió asumir la parte demandada.

Señaló, que no existió error grave, sino negligencia del IDU que no cumplió con la carga probatoria que le correspondía y por ello debe asumir las consecuencias.

De otro lado, en aplicación de lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 236 del C.P.C., el IDU hubiera podido solicitar que el peritaje se extendiera en ese punto o bien solicitar aclaración o complementación del mismo, y no objetarlo por error grave, ya que la información contenida en el experticio no es equivocada, ni difiere de la realidad²².

A su vez, la apoderada de las hermanas Quinn, se opuso a la objeción por error grave del dictamen pericial que fue formulada por el IDU, en términos similares a los antes expuestos.

²² Fls. 697 a 704.



Adujo que el artículo 238 del C.P.C. consagra la objeción por error grave y se entiende que éste se presenta cuando ha sido determinante en las conclusiones, es decir, que error grave es aquel que varía el contenido del dictamen.

En el caso concreto no hubo error grave sino que el IDU se mostró inconforme con el conto de la liquidación de perjuicios por lucro cesante, es decir que existe una diferencia de apreciación de los soportes probatorios pero no realmente un error grave.

En su criterio, el dictamen era claro y sus conclusiones estuvieron debidamente soportadas con las pruebas aportadas al proceso y además, solo se debía deducir los gastos personales del occiso cuya cuantía oscila entre el 25 o el 50% de lo percibido según lo ha dicho la jurisprudencia de la Corporación.

Por lo anterior, si el IDU no estaba de acuerdo con el monto liquidado, debió solicitar aclaración o complementación del dictamen y no objetarlo por un error grave que no se evidencia en la prueba pericial²³.

Mediante auto del 15 de febrero de 2008 se concedió término para alegar de conclusión²⁴ del cual hicieron uso las partes, ratificando los argumentos expuestos en el proceso, en los siguientes términos:

La apoderada de la Alcaldía reiteró que no puede endilgarse responsabilidad a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, hoy Secretaría Distrital de Movilidad por falta de señalización de la vía, porque se demostró que el accidente ocurrió porque las víctimas se expusieron imprudentemente al peligro al conducir el vehículo con exceso de velocidad, bajo los efectos del alcohol y siendo consumidor de sustancias psicoactivas, es decir hubo culpa exclusiva de la víctima.

²³ Fls. 693 a 696.

²⁴ Fl. 706.



De igual forma insistió que sí existía una señal de tránsito de velocidad máxima, pero esto no fue determinante para la producción del accidente sino el estado de alicoramiento del conductor²⁵.

El apoderado del IDU ratificó lo expuesto en la impugnación y señaló que el accidente se produjo por imprudencia del conductor y a pesar de haber sido condenada la entidad por irregularidades en las barreras de contención, el análisis del informe del accidente indica que en el sitio no había huellas de frenado, es decir que venía a tal velocidad que el conductor no pudo maniobrar para detenerlo. Las barreras si sirvieron, la prueba es que el vehículo rebotó y se precipitó al vacío.

Rechazó lo consignado en la providencia acerca de la peligrosidad de la vía porque se demostró que hasta ese momento solo se presentó un accidente en circunstancias parecidas por embriaguez del conductor, y en el proceso adelantado se negaron las pretensiones de la demanda.

Finalmente señaló que la Fiscalía se abstuvo de abrir instrucción penal por cuanto el accidente tuvo como causa la negligencia e imprudencia del señor Quinn quien tenía antecedentes de abuso de benzodiazepinas y otras sustancias psicoactivas y adicción al alcohol²⁶.

El apoderado de Sussie Quinn reiteró los argumentos de la demanda e insistió en que si bien el señor Quinn había ingerido alcohol, su esposa no, y además no venía conduciendo de manera que no puede atribuírsele una culpa de la víctima.

Señaló que a la luz de las diferentes teorías sobre causalidad, la condición alcohólica del señor Quinn era indiferente porque la causa del accidente fueron las fallas del puente y de las barandas de contención que no pudieron detener la caída del vehículo, mientras que no se probó que la ingesta de alcohol hubiera incidido en el resultado.

Así mismo, insistió en que no hubo error grave en la prueba pericial porque ella estaba soportada en las pruebas allegadas con la demanda, que no fueron

²⁵ FIs. 708 a 724.

²⁶ FIs. 757 a 763.



controvertidas por las entidades demandadas y en dicho experticio no se analizó lo relativo a la parte tributaria porque esa información no fue solicitada.

Adujo que la sentencia impugnada no tuvo en cuenta el acrecimiento por la muerte posterior de la madre, respecto del padre, es decir no hubo conmurencia, de modo que ella podía reclamar el daño moral por la muerte de su esposo y al morir ella su derecho acrecía el derecho de sus hijas²⁷.

De otro lado, la apoderada de las otras hermanas Quinn, describió el traslado para alegar de conclusión insistiendo en que el puente no cumplía con las condiciones mínimas de las normas viales, ya que el desplazamiento no era seguro ni siquiera a 30 km por hora, y tampoco tenía la señalización requerida o las barandas de contención adecuadas, lo cual era un hecho notorio porque incluso tuvieron que demoler la estructura y después del accidente si suspendieron su uso.

Por otra parte, se opone a la declaratoria de culpa de la víctima porque los exámenes de Medicina Legal no son concluyentes respecto del consumo de marihuana y benzodiacepina al momento del accidente, hecho aceptado por el Tribunal quien manifestó que el señor Quinn no estaba totalmente incapacitado para conducir y en efecto no hay prueba de que éste haya perdido el control del vehículo.

Concluyó que la administración incurrió en cuatro omisiones: 1. No corregir los diseños estructurales del puente; 2. No clausurar o suspender el uso del puente; 3. No poner barreras de contención adecuadas y 4. No instalar señales de tránsito.

Finalmente, pidió que si no se accedía a declarar la responsabilidad total de las entidades, se modificara el 50%, para condenar en mayor proporción a las demandadas y que no se redujeran los perjuicios morales. En cuanto a los perjuicios materiales no estuvo de acuerdo con que se concediera el 50% para la esposa, porque ella sobrevivió a su marido y en cuanto al monto de los

²⁷ Fls. 725 a 756.



perjuicios materiales, criticó la liquidación efectuada porque la base de la misma fue equivocada, al ser diferente de la calculada en el dictamen²⁸.

Así mismo, el Ministerio Público emitió concepto en el que solicitó confirmar la sentencia porque de acuerdo con las pruebas, el puente no cumplía las condiciones técnicas y de seguridad necesarias para garantizar la vida de los usuarios y las barreras de protección laterales no soportaban adecuadamente el impacto de un automotor y también se probó la culpa concurrente de la víctima por estar bajo el influjo del alcohol y que no gozaba de la plenitud de sus sentidos para desplegar una actividad peligrosa como la conducción de vehículos, es decir que se expuso al daño que le sobrevino al conducir en estado de alicoramiento y con ello contribuyó a lo ocurrido²⁹.

II. CONSIDERACIONES

2.1. Competencia

Esta Sala es competente para decidir el recurso de apelación formulado por las partes contra la sentencia proferida por Tribunal Administrativo de Cundinamarca, el 2 de mayo de 2007, corregida el 11 de julio del mismo año, en proceso con vocación de segunda instancia ante esta Corporación, por razón de la cuantía³⁰.

2.2. Responsabilidad extracontractual del Estado

El artículo 90 constitucional dispone que el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. La responsabilidad del Estado se hace patente cuando se configura un daño, el cual deriva su calificación de antijurídico atendiendo a que el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio, tal como ha sido definido por la jurisprudencia de esta Corporación³¹.

²⁸ Fls. 764 a 814

²⁹ Fl. 815 a 820.

³⁰ La mayor pretensión de la demanda es de 2000 gramo oro que equivalían a \$37.619.820 y por tanto es de doble instancia, teniendo en cuenta que para la época de presentación de la demanda la mayor cuantía \$26.390.000.

³¹ Consejo de Estado; Sección Tercera; Sentencia del 13 de agosto de 2008; Exp. 17042; C.P. Enrique Gil Botero.



Verificada la ocurrencia de un daño, surge el deber de indemnizarlo plenamente, con el fin de hacer efectivo el principio de igualdad ante las cargas públicas, resarcimiento que debe ser proporcional al daño sufrido.

Los elementos que sirven de fundamento a la responsabilidad son, esencialmente, el daño antijurídico y su imputación a la administración entendiendo por tal, el componente que *“permite atribuir jurídicamente un daño a un sujeto determinado. En la responsabilidad del Estado, la imputación no se identifica con la causalidad material, pues la atribución de la responsabilidad puede darse también en razón de criterios normativos o jurídicos. Una vez se define que se está frente a una obligación que incumbe al Estado, se determina el título en razón del cual se atribuye el daño causado por el agente a la entidad a la cual pertenece, esto es, se define el factor de atribución (la falla del servicio, el riesgo creado, la igualdad de las personas frente a las cargas públicas). Atribuir el daño causado por un agente al servicio del Estado significa que éste se hace responsable de su reparación, pero esta atribución sólo es posible cuando el daño ha tenido vínculo con el servicio. Es decir, que las actuaciones de los funcionarios sólo comprometen el patrimonio de las entidades públicas cuando las mismas tienen algún nexo o vínculo con el servicio público”*.³²

En primer lugar es conveniente precisar que según el artículo 357 del C. de P.C., la apelación se entiende interpuesta en lo desfavorable al apelante, la competencia del superior está limitada al estudio de los motivos de inconformidad. Así lo ha dicho la providencia de la Sección Tercera de esta Corporación:

“De conformidad con el principio de congruencia, al superior, cuando resuelve el recurso de apelación, sólo le es permitido emitir un pronunciamiento en relación con los aspectos recurridos de la providencia del inferior, razón por la cual la potestad del juez en este caso se encuentra limitada a confrontar lo decidido con lo impugnado en el respectivo recurso.

Téngase presente que la exigencia que consagra la ley para que el recurso de apelación interpuesto contra la sentencia deba sustentarse no es, en consecuencia, una simple formalidad irrelevante para el proceso, a tal punto que su inobservancia acarrea la declaratoria de desierta del recurso y, por

³² Consejo de Estado; Sección Tercera; sentencia del 16 de septiembre de 1999; Exp.10922 C.P. Ricardo Hoyos Duque.



contera, la ejecutoria de la providencia que se pretende impugnar (artículo 212 C.C.A.)³³.

De esta manera se limitará la Sala al análisis de los motivos de inconformidad expuestos por las partes.

2.3.- La libertad de locomoción, su reconocimiento convencional, constitucional y su impacto sobre el derecho a una buena infraestructura urbana

Por averiguado se tiene que el ordenamiento jurídico convencional y constitucional consagra, como uno de los derechos reconocidos y protegidos, la libertad de circulación que tiene toda persona. Tal derecho ha sido recogido en la Convención Americana de Derechos Humanos en el artículo 22 cuyo numeral primero enseña: *“Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales”*, precepto concordante, en un todo, con el artículo 24 de la Constitución Política, el cual es del siguiente tenor: *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene el derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”*.

Así, de los preceptos en cita emerge una clara posición jurídica protegida que constituye, por lo demás, un desarrollo concreto de la máxima de libertad personal³⁴. Toda persona conforme a su libre albedrío tiene la autonomía para circular libremente dentro del territorio de un Estado, sin perjuicio de las razonables y proporcionales limitaciones que el legislador fije. Se trata, entonces, de una protección que el ordenamiento jurídico convencional y constitucional dispone en defensa de la libre decisión del ser humano de permanecer en un territorio y movilizarse libremente dentro de él. Por consiguiente, es claro que en virtud de tal derecho le está vedado al Estado llevar a cabo actos de expulsión de sus nacionales, expulsar colectivamente a

³³ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de febrero 9 de 2012, rad. 21060, C.P. Mauricio Fajardo.

³⁴ “El derecho que ahora nos ocupa es fundamental en consideración a la libertad – inherente a la condición humana –, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos” Corte Constitucional, Sentencia T-518 de 1992.



extranjeros, expulsar a un extranjero o devolver a su país donde pueda correr peligro su vida o libertad, existe la prohibición de obstruir vías públicas impidiendo el libre tránsito³⁵ y el derecho de las personas a no ser víctima de desplazamientos forzados³⁶.

Ahora bien, puesto en relación este derecho con otros contextos sociales es claro que este impone, para el Estado, otras obligaciones que van más allá de la mera abstención y que implican el deber de adoptar acciones – fácticas y jurídicas – de carácter positivo. Se trata de circunstancias en las cuales no basta con la simple consagración teórica o formal de ese derecho para garantizar su ejercicio³⁷. Con otras palabras, ello corresponde al reconocimiento de las facetas prestacionales que también caben reconocer a los tradicionales derechos de libertad o de abstención. Sobre el particular la jurisprudencia constitucional ha señalado:

“El carácter prestacional de las libertades surge de la dimensión positiva de éstas. Tradicionalmente la doctrina identificaba las libertades básicas con derechos negativos o de abstención. El Estado sólo estaba obligado a no impedir el goce y ejercicio de las libertades de la persona, sin que fuera concebible hablar de una dimensión prestacional de las libertades. No obstante, actualmente se reconoce que incluso las libertades más clásicas como el derecho a la libre locomoción o a la libre expresión presuponen prestaciones materiales que hacen posible su ejercicio. En las sociedades

³⁵ Así una vía pública no puede obstruirse probando a las personas del simple tránsito por ella, pues semejante conducta atenta contra la libertad de locomoción de la mayoría de los habitantes y lesiona el principio de prevalencia del interés general, además de que constituye una apropiación contra el derecho del espacio público, esto es, un verdadero abuso por parte de quien pone en práctica el mecanismo de cierre”. Corte Constitucional, Sentencia T-518 de 2002.

³⁶ “206. La Corte ha señalado que el derecho de circulación y residencia es una condición indispensable para el libre desarrollo de la persona y consiste, inter alia, en el derecho de quienes se encuentran legalmente dentro de un Estado a circular libremente en ese Estado y escoger su lugar de residencia.

207. En este sentido, mediante una interpretación evolutiva del artículo 22 de la Convención, tomando en cuenta las normas de interpretación aplicables y de conformidad con el artículo 29.b de la misma – que prohíbe una interpretación restrictiva de los derechos –, esta Corte ha considerado que el artículo 22.1 de la Convención protege el derecho a no ser desplazado forzosamente dentro de un Estado Parte de la misma.” Corte Interamericana de Derechos Humanos, Caso de las Masacres de Ituango Vs Colombia, sentencia de 1º de julio de 2006, párr. 206 y 207.

³⁷ Así, por ejemplo, casos en los cuales no se puede ejercer la libre circulación por existir amenazas (de actores privados) implican que el Estado tiene el deber de adoptar acciones positivas – en este caso de seguridad y protección – para permitir el goce pleno de esta libertad. “220. (...) Este derecho puede ser vulnerado de manera formal o por restricciones de facto cuando el Estado no ha establecido las condiciones ni provisto los medios que permiten ejercerlo. Dichas afectaciones de facto pueden ocurrir cuando una persona es víctima de amenazas u hostigamientos y el Estado no provee las garantías necesarias para que puedan transitar y residir libremente en el territorio de que se trate. Asimismo, la Corte ha indicado que la falta de una investigación efectiva de hechos violentos puede propiciar o perpetuar un exilio o desplazamiento forzado.” Corte Interamericana de Derechos Humanos. Caso Vélez Restrepo y Familiares Vs Colombia, sentencia de 3 de septiembre de 2012, párr. 220.



modernas, donde el uso de la libertad individual depende de acciones y prestaciones públicas – servicio público de transporte, de telecomunicaciones, de salud, etc – y donde la seguridad personal cuesta, no es posible sostener la tesis del carácter negativo de las libertades básicas. Por el contrario, la infraestructura necesaria para hacer posible el ejercicio de las libertades fundamentales, los derechos de defensa y debido proceso o los derechos políticos, requiere de grandes erogaciones económicas y de la actuación permanente y coordinada por parte del Estado.”³⁸

Precisamente es el caso de la relación que existe entre este derecho y el entorno urbano. Se requiere de una adecuada infraestructura urbana de transporte, servicios públicos, vías y demás espacios, necesarios para garantizar al ciudadano esa libertad de locomoción en la urbe. Ya de tiempo atrás, incluso en vigencia del anterior régimen constitucional, se ha reconocido jurisprudencialmente la conexión y relación íntima que existe entre el derecho urbano y la posibilidad de ejercer efectivamente otros derechos individuales y colectivos. En fallo de 14 de septiembre de 1989 la Corte Suprema de Justicia, fungiendo como antiguo juez de constitucionalidad, expresó: *“Los fenómenos que comprende el urbanismo son hechos colectivos de naturaleza especial que interesan a la sociedad entera, ya que se proyectan sobre toda la vida comunitaria de manera directa y sus consecuencias tocan con la existencia, financiamiento, disposición y extensión de servicios públicos fundamentales como los de salud, higiene, transporte, enseñanza, electricidad, agua y esparcimiento, etc”*³⁹

Y ya bajo el actual marco constitucional fácil es ver que el derecho urbano o urbanístico cuenta entre sus fuentes superiores con el apotegma de la prevalencia del interés general sobre el particular (artículo 1º), servir a la comunidad, la efectividad de los derechos reconocidos (artículo 2º), la función social y ecológica de la propiedad privada (artículo 58), el derecho a gozar de un ambiente sano (artículo 79), la obligación del Estado de velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común (artículo 82) y los principios que rigen la función administrativa, a saber: igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad (artículo 209).

³⁸ Corte Constitucional, Sentencia T-595 de 2002.

³⁹ Corte Suprema de Justicia, Sentencia de 9 de noviembre de 1989. Exp. 1918. M.P Fabio Morón Díaz.



Todo ello implica, en general, la adscripción de competencias a cargo del Estado (por conducto de las entidades territoriales) de encausar la acción urbanística de la ciudad de manera planificada y ordenada, conforme a las competencias legales pertinentes, encontrándose dotado de instrumentos que le permitan concretar el desarrollo de la ciudad a la luz de las realidades económicas, sociales y respetando las circunstancias históricas y culturales de cada municipio o distrito. A este respecto la Corte Constitucional ha dicho: *“las regulaciones urbanísticas cumplen una función social y ecológica, pues tienen como propósito la ordenación y planificación del desarrollo urbano y el crecimiento armónico de las ciudades, con el fin de garantizar una vida adecuada a las personas que las habitan, teniendo en cuenta no sólo los derechos individuales sino también los intereses colectivos en relación con el entorno urbano”*⁴⁰.

Refulge, entonces, por su importancia los fines recogidos en el artículo 3º de la Ley 388 de 1997 – inmersos en los principios constitucionales antecitados – respecto del urbanismo: a) posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, b) atender los procesos de cambio en el suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad, c) propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural y d) mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales.

De todo cuanto se ha dicho queda claro que al ser las autoridades públicas las encargadas de dirigir la función pública del urbanismo es a ellas a quienes corresponde ser garantes de que tal función sea ejecutada, normativa y fácticamente, de conformidad con los principios, valores y normas constitucionales y legales. En este contexto, se sigue que una de las vertientes en que se manifiesta esta acción estatal consiste en la debida y ponderada planeación de la estructura urbana, el levantamiento o construcción de la infraestructura idónea y de calidad para el servicio de la comunidad en general pero, además, precisando que tal intervención implica para las autoridades un

⁴⁰ Corte Constitucional, Sentencia C-295 de 1993.



deber permanente e inalterado de controlar el uso adecuado, de ejercer labores preventivas, de señalización⁴¹ y, de ser el caso, de adoptar medidas eficaces dirigidas a llevar a cabo labores restaurativas para evitar que esa infraestructura entregada para el servicio de la comunidad se vuelva en contra de ella siendo una fuente de riesgos antijurídicos tanto a nivel colectivo como individual⁴².

Precisamente en materia de infraestructura de transporte la Ley 103 de 1993 señala los deberes de construcción, conservación y planeación en la infraestructura vial, como lo señala el artículo 19 *“Corresponde a la Nación y a las Entidades Territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente ley”* y el artículo 20 enseña: *“Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del Orden Nacional con responsabilidad en la Infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción”*.

⁴¹ “Sobre la importancia de señales adecuadas, la doctrina ha llegado inclusive a acuñar la expresión, “Principio de señalización”, del cual se deriva que cuando las entidades que tienen a su cargo el deber de señalizar las vías públicas, omiten su cumplimiento o lo hacen de manera defectuosa, comprometen la responsabilidad de las personas jurídicas en cuyo nombre actúan, por evidente falta o falla en el servicio público, a ellas encomendado. Según este principio, además del deber de construir carreteras seguras y adecuadas a los requerimientos del tráfico y mantenerlas en buen estado, la administración tiene la obligación de ejercer el control, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros. Si por falta o falla de la administración, no se advierte a tiempo de los peligros o conocida la existencia de los mismos, la administración no los remedia, el Estado deberá la reparación de la totalidad de los daños y perjuicios que su falla en la prestación del servicio ocasione por la ausencia de señalización en las carreteras, por falta de seguridad”. Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera, Subsección C. Sentencia de 12 de agosto de 2014, Exp. 31155.

⁴² Así, por ejemplo, esta Corporación en un caso anterior declaró responsable al Instituto de Desarrollo Urbano por los daños causados a un vehículo como consecuencia de la caída de un árbol ubicado en vía pública. Sobre la imputación del daño se anotó: “Se infiere que si bien la causa última del daño la produjo la caída del árbol, no es menos cierto que si la entidad demandada hubiese cumplido con el deber normativo que se le impone, consistente en la vigilancia, mantenimiento y reparaciones de los árboles ubicados en la vía pública, es muy probable que el accidente no hubiese ocurrido o el riesgo de que se presentara sería menor.

Así las cosas, dicho incumplimiento del Instituto de Desarrollo Urbano IDU respecto de sus deberes legales y normativos, tal y como se dijo en la jurisprudencia en cita, se presenta como una causa del daño y en ese orden de ideas se le impone una responsabilidad y un deber de reparación del daño.

(...)

En consecuencia, es forzoso concluir que el Instituto de Desarrollo Urbano IDU se encontraba en la posibilidad de evitar la producción del daño, razón por la cual dicho daño le es imputable, por lo tanto deberá revocarse la decisión de primera instancia y acceder a las pretensiones de la demanda.” Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia de 22 de enero de 2014, Exp. 29242.



Justamente, en punto a la libertad de locomoción y el deber de crear una infraestructura urbana idónea, la jurisprudencia constitucional ha puesto de presente esta relación cercana y necesaria para la satisfacción de este derecho fundamental, en los siguientes términos: *“La libertad de locomoción es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales; su afectación se puede derivar, tanto de acciones positivas, es decir, cuando directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, como cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación.”*⁴³ (Resaltado propio).

Siendo así todo ello, es claro que existe un derecho colectivo a una infraestructura urbana adecuada e idónea y, por consiguiente, es deber de las autoridades territoriales competentes desarrollarla a efectos de garantizar el libre ejercicio de los derechos de circulación y otros conexos de toda la ciudadanía, pero – además – subsiste el deber de las entidades públicas de ejercer funciones de vigilancia, mantenimiento y reparación sobre esta infraestructura. Así, será a partir de criterios normativos (de adscripción de deberes positivos y de posición de garante) que se juzgará la responsabilidad de las Entidades en aquellos casos donde se soslaye el cumplimiento de las prestaciones normativas positivas a su cargo y como consecuencia de ello se generen daños antijurídicos en perjuicio de una persona.

2.4. El Caso concreto

El día 20 de octubre de 1996, los señores Thomas D’arcy Quinn y Zulma Reyes de Quinn, al salir de un evento social, tomaron el puente ubicado en la calle 92 con carrera 30 y mientras transitaban por éste, el señor Quinn perdió el control del vehículo, el automóvil rompió la barrera protectora y se precipitó al vacío, causando su muerte instantánea y la de su esposa, al día siguiente de los hechos.

Los demandantes adujeron que la causa del accidente fueron las fallas estructurales del puente, la falta de señalización adecuada y el mal funcionamiento de las barandas de contención, pero las entidades

⁴³ Corte Constitucional Sentencia T-192 de 2014.



demandadas predicen la existencia de una culpa exclusiva de la víctima, porque al momento del accidente había consumido alcohol y presuntamente se encontraba bajo el influjo de sedantes y marihuana.

2.5. Pruebas

Para el caso son relevantes las siguientes pruebas:

1. Registros civiles de nacimiento de las demandantes y de la señora Zulma Denisse Reyes; certificado de defunción de las víctimas, Traducción Oficial del Certificado de Bautismo de Thomas Darcy Quinn y acta de matrimonio en idioma inglés con traducción oficial de los señores Thomas Darcy Quinn y Zulma Reyes de Quinn; Copia de la cédula de extranjería del señor Thomas Darcy Quinn (fls. 1 a 22, 71 a 73, c. 2).
2. Copia autenticada del Acta de visita especial practicada en la Secretaría General del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, por funcionaria de la Procuraduría General de la Nación, con el objeto de “determinar las causas que originaron el cierre del Puente de la Calle 92” (fls. 143 a 149 c. pruebas).
3. Copia simple del Informe Técnico Contrato No. 068/89 Instituto de Desarrollo Urbano IDU. Adelantado por orden de la Contraloría de Bogotá D.C. y realizado por la Auditoría Operativa para Obras Públicas, en el acápite de VISITA DE LA OBRA, se lee: “3. Sin embargo los peraltes existentes, presentan problemas a los vehículos que transitan a más de 35 kilómetros por hora y además no existe señalización de límite de velocidad.” (fls 150 a 153 c. pruebas).
4. Oficio GAS. RB. CONS. 136-02 AMPL 148-02 del 9 de julio de 2002 procedente del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses –Dirección Regional Bogotá- Grupo Tanatología Forense, en el cual se encontró:

“ANÁLISIS DEL CASO: En una muestra enviada del laboratorio de toxicología cuyo resultado informó 181.81 mgs. % con relación a la tabla, equivaldría a una embriaguez clínica grado II y se manifestaría con la presencia de aliento alcohólico, incoordinación motora moderada, aumento evidente del polígono de sustentación, nistagmus postural y disartria, lo cual se constituye en un impedimento para la conducción adecuada de un vehículo automotor.



En cuanto al hallazgo de cannabinoides y benzodiacepinas en muestra de orina analizada por el laboratorio de toxicología, es importante ilustrar que éstas sustancias se pueden detectar en esta matriz (orina)m, hasta 5 a 10 días después de su consumo en el caso de la marihuana y hasta 3 a 5 días en el caso de las benzodiacepinas. Por lo tanto, con este resultado, no se puede establecer si al momento de los hechos el hoy occiso se encontraba bajo el influjo de estas sustancias, o si el hallazgo de estas sustancias en orina corresponde a un consumo de horas o días anteriores a la muerte del hoy occiso.- Es decir que cuando una persona consume estas sustancias, se puede durar algunos días eliminándolas, aunque ya no esté experimentando efectos sobre el sistema nervioso central.

Conclusión

- 1. De acuerdo a la información obtenida del protocolo de necropsia, la causa de muerte fue por shock hemorrágico secundario a politrauma en accidente de tránsito.*
- 2. Aunque el laboratorio de toxicología reporta el hallazgo de cannabinoides y benzodiacepinas en orina del occiso, no se puede establecer si al momento de los hechos se encontraba bajo el influjo de éstas sustancias, o si este hallazgo corresponde a un consumo que se produjo horas o días antes al momento de los hechos.*
- 3. La cifra de alcoholemia encontrada en sangre del occiso, se corresponde clínicamente con una embriaguez tipo II, lo que se constituye en impedimento para la conducción adecuada de un vehículo automotor (fls. 624 a 629 c. pruebas).*
5. Resultados del Laboratorio de Toxicología Forense solicitados en la necropsia de Zulma Denisse Reyes de Quinn en los que no se detectó alcohol etílico como tampoco metabolitos de cocaína, cannabinoides, opiáceos, benzodiacepinas y fenotiazinas (fl. 539 c. pruebas).
6. Copia simple del Contrato 068 celebrado entre el Instituto de Desarrollo Urbano IDU y el Consorcio Hernán Duarte Esguerra & Vialidad LTDA (fls. 141 al 155 c. pruebas).
7. Copia simple del contrato No. 028 celebrado entre el Instituto de Desarrollo Urbano IDU y la firma Constructores Civiles Ingenieros LTDA. para realizar las obras de reparación del puente curvo de la Calle 92 (fls. 162 a 170 c. pruebas).
8. Copia simple del contrato de interventoría No. 020 del 27 de junio de 1995, celebrado entre el Instituto de Desarrollo Urbano IDU y la firma Ponce de León & Asociados S.A –Ingenieros Consultores para ejercer la interventoría para la



reparación estructural del puente curvo de la Calle 92 (fls. 171 a 177 c. pruebas).

9. Copia simple del contrato de obra No 19 celebrado entre el Instituto de Desarrollo Urbano IDU y la firma CIVILIA LTDA para realizar las obras de rehabilitación del puente de la Calle 92 (fls. 178 a 182 c. pruebas).

10. Copia de la Historia Clínica de Thomas Darcy Quinn –Clínica Santa Fé en el cual refiere “ANTECEDENTES PERSONALES: ...Tóxicos: Fumó marihuana durante 10 años hace 20 años aproximadamente. Bebedor de alcohol habitual...” (fls. 23 a 74 c. pruebas).

11. Constancia de ingresos expedida por RTI, indicando que al señor Thomas Darcy Quinn, por los servicios prestados como libretista desde mayo de 1996 hasta octubre del mismo año, se le cancelaron los honorarios en promedio mensual de tres millones ochocientos dieciséis mil seiscientos sesenta y seis pesos Mcte (\$3'816.666) (fl. 155 c. pruebas).

12. Constancia expedida por el diario EL TIEMPO indicando que Thomas D. Quinn, tuvo un contrato de servicios profesionales como columnista de la edición dominical y por ese concepto se le pagó cuatrocientos mil pesos Mcte (\$400.000) “promedio mensual por honorarios” (fl. 156 c. pruebas).

13. Constancia expedida por CM& indicando que Thomas Quinn prestó sus servicios desde marzo de 1995 hasta septiembre de 1996 como Asesor en el Consejo de Redacción de ese Noticiero, percibiendo por ese concepto la suma de quinientos mil pesos Mcte (\$500.000) (fl. 157 c. pruebas).

14. Copias autenticadas de las facturas cambiarias de compra venta No. 00105 y 110 expedidas por la Funeraria Cristo Rey LTSA por concepto de pago de gastos funerarios de Thomas Darcy Quinn y Zulma Denisse Reyes de Quinn por valor de \$2'169.918 y \$1'158.518, en la cual se observa una leyenda que dice atentamente señor Eduardo Flórez R.T.I. (fls 168 y 169 c. pruebas).

15. Copia autenticada del Informe Técnico sobre deficiencias presentadas en el puente de la Calle 92, rendido en mayo de 1999 por la firma privada DMR Y



COMPAÑÍA LIMITADA y el ingeniero Daniel Rojas Mora (fls 175 a 187 c. pruebas).

16. Oficio del 21 de septiembre de 2004 a través del cual el Subdirector Técnico de Procesos Judiciales informó al Despacho que consultada la base de datos del IDU, se encontró que la única reclamación judicial elevada a causa de accidentes ocurridos en la carrera 30 con calle 92, fue la incoada por Ilma Baquero Garzón quien en ejercicio de la acción de reparación directa pretendía se declarara a dicho instituto administrativamente responsable con ocasión de la muerte de Luis Alejandro Suárez Copete en el puente curvo de la Calle 92, en hechos acaecidos el 18 de octubre de 1996; y que mediante providencia notificada el 24 de agosto de 2004 se denegaron las súplicas de la demanda. Preciso que no existía registro de reclamaciones extrajudiciales sobre el sector señalado o proceso adicional al que aquí nos ocupa (fl. 188 c. pruebas).

17. Copia simple de la Resolución No. 1186 del 23 de diciembre de 2004 por medio de la cual la Alcaldía Mayor de Santa fe de Bogotá –Instituto de Desarrollo Urbano IDU, ordenó hacer efectiva la póliza de estabilidad número 65192 expedida por la Compañía de Seguros El Cóndor S.A el 6 de noviembre de 1992, en la suma de \$73'907.630, por haberse configurado el siniestro por el deterioro de la obra asegurada, pues se presentaron una serie de desperfectos en reiteradas oportunidades (fls. 135 a 140 c. pruebas).

18. Testimonio rendido el 15 de mayo de 200 por Daniel Rojas Mora, ingeniero civil de la Universidad de los Andes, y profesor de posgrado de Patología de la Construcción de la Universidad Santo Tomás (fls. 230 a 241 c. pruebas).

19. Dictamen pericial donde se determina el monto de los ingresos mensuales del señor Thomas Darcy Quinn era de \$10'817.886, provenientes de contratos celebrados con RTI, CM&, El Tiempo, Knight Ridder y Bridge, Estos dos últimos con honorarios pactados en dólares, mientras que sus gastos familiares ascendían a la suma de \$1.984.724 y sus gastos personales eran del orden de \$8.833.



Respecto del acervo probatorio integrado por las pruebas aportadas directamente por las partes y por las ordenadas por el *A quo*, y concretamente sobre las copias simples esta Sub Sección en reciente sentencia⁴⁴ dijo:

“En lo que se refiere a las copias simples anexadas tanto con la demanda como con la contestación, las mismas serán valoradas teniendo en cuenta que reposaron en el plenario desde el inicio del proceso sin que fueran tachadas de falsas en las etapas procesales pertinentes. Así pues, dado que han obrado a lo largo del plenario y han sido sometidas a los principios de contradicción y de defensa de las partes conforme a los principios de buena fe y lealtad procesal que rigen toda actuación judicial, se les dará valor probatorio⁴⁵.”

En el presente asunto, observa la Sala que la copia de las diligencias en la investigación penal fueron solicitadas desde la demanda, decretados en el auto de pruebas de primera instancia y allegadas al proceso directamente por las autoridades requeridas, dentro de periodo probatorio, es decir, de manera oportuna y regular, por esta razón, en aplicación del principio de lealtad procesal y conforme al precedente de esta Subsección, las pruebas serán valoradas teniendo en cuenta los principios que informan la sana crítica, incluyendo los artículos de prensa, los cuales se analizarán de manera conjunta con las otras pruebas.

2.6. El Daño Antijurídico

La existencia del daño antijurídico es el primer elemento que debe acreditarse para que pueda predicarse la responsabilidad.

Al tenor de lo dispuesto en el artículo 90 Superior al que antes se hizo referencia, el Estado debe responder por todo daño antijurídico que le sea imputable, causado por la acción u omisión de las autoridades públicas, de manera que lo exigido en la norma no es solo la existencia de un daño, entendido éste como un menoscabo, afectación o lesión de un bien, sino que además se requiere que éste sea antijurídico, es decir, aquel que no se tiene la obligación de padecer y que es contrario a derecho, que vulnera el ordenamiento jurídico y con ello lesiona los bienes e intereses jurídicamente protegidos.

⁴⁴ Sentencia de enero 30 de 2013, Radicación 26604, Actor Ana Dioneira Bustos Caballero y otros, Demandados Nación-Ministerio de Defensa-Ejército Nacional, M.P. Olga Mélida Valle de De La Hoz.

⁴⁵ Reposan en folios: 8, 12, 13, 14, 16 a 30, 39 a 126, 128, 129, 131 a 144 del cuaderno de pruebas.



Sobre el daño ha dicho la Corte Constitucional en sentencia C-333 del 1 de agosto de 1996:

“El daño antijurídico no tiene una definición constitucional expresa, por lo cual es un concepto constitucional parcialmente indeterminado, cuyos alcances pueden ser desarrollados, dentro de ciertos límites, por el Legislador. Sin embargo una interpretación sistemática de la Carta y de los antecedentes de la norma permiten determinar los elementos centrales de este concepto.

La doctrina española ha definido entonces el daño antijurídico no como aquel que es producto de una actividad ilícita del Estado sino como el perjuicio que es provocado a una persona que no tiene el deber jurídico de soportarlo.

Esta concepción de daño antijurídico ha sido admitida por la jurisprudencia del Consejo de Estado en nuestro país. Así, en múltiples oportunidades ese tribunal ha definido el daño antijurídico como “la lesión de un interés legítimo, patrimonial o extrapatrimonial, que la víctima no está en la obligación de soportar”, por lo cual “se ha desplazado la antijuricidad de la causa del daño al daño mismo”. Por consiguiente, concluye esa Corporación, “el daño antijurídico puede ser el efecto de una causa ilícita, pero también de una causa lícita. Esta doble causa corresponde, en principio, a los regímenes de responsabilidad subjetiva y objetiva”.

Desde el punto de vista sistemático, la Corte considera que esta acepción del daño antijurídico como fundamento del deber de reparación del Estado armoniza plenamente con los principios y valores propios del Estado Social de Derecho (CP art. 1º), pues al propio Estado corresponde la salvaguarda de los derechos y libertades de los particulares frente a la actividad de la administración. Así, la responsabilidad patrimonial del Estado se presenta entonces como un mecanismo de protección de los administrados frente al aumento de la actividad del poder público, el cual puede ocasionar daños, que son resultado normal y legítimo de la propia actividad pública, al margen de cualquier conducta culposa o ilícita de las autoridades, por lo cual se requiere una mayor garantía jurídica a la órbita patrimonial de los particulares. Por ello el actual régimen constitucional establece entonces la obligación jurídica a cargo del Estado de responder por los perjuicios antijurídicos que hayan sido cometidos por la acción u omisión de las autoridades públicas, lo cual implica que una vez causado el perjuicio antijurídico y éste sea imputable al Estado, se origina un traslado patrimonial del Estado al patrimonio de la víctima por medio del deber de indemnización”.

(...)

Por ende, la fuente de la responsabilidad patrimonial del Estado es un daño que debe ser antijurídico, no porque la conducta del autor sea contraria al derecho, sino porque el sujeto que lo sufre no tiene el deber jurídico de soportar el perjuicio, por lo cual éste se reputa indemnizable. Esto significa obviamente que no todo perjuicio debe ser reparado porque puede no ser antijurídico, y para saberlo será suficiente acudir a los elementos del propio



daño, que puede contener causales de justificación que hacen que la persona tenga que soportarlo”.

Para que el daño antijurídico pueda ser indemnizado debe ser cierto y estar plenamente acreditado, carga procesal que le incumbe a la parte demandante, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 177 del C.P.C.,

Pues bien, en el presente caso, el daño consistente en la muerte de los señores Thomas Darcy Quinn y Dennis Reyes de Quinn, hecho que se acreditó plenamente con los registros civiles de defunción, lo cual resulta antijurídico porque la pérdida de la vida es un daño que nadie está obligado a soportar.

2.7. La imputación

Establecida la existencia del daño, corresponde efectuar el análisis pertinente, a fin de determinar si el mismo puede ser imputado a la parte demandada.

Teniendo en cuenta el precedente de la Sala, respecto de los títulos de imputación arriba citado, conviene precisar que la conducción de vehículos ha sido considerada por la doctrina y la jurisprudencia como una actividad peligrosa, razón por la cual, en este caso concreto, el título de imputación es objetivo por riesgo excepcional, donde el Estado compromete su responsabilidad cuando emplea medios o utiliza recursos que colocan a los administrados o a sus patrimonios en situación de riesgo que excede notoriamente las cargas que normalmente han de soportar. Como la responsabilidad es objetiva, en estos casos es suficiente que los actores acrediten que la actividad peligrosa les ocasionó un daño y de igual forma, no basta con que la entidad demuestre que fue diligente en su actuar, ya que sólo puede exonerarse demostrando una causa extraña, que bien puede ser el hecho de un tercero, la culpa exclusiva de la víctima, o la fuerza mayor.

Empero, cuando la actuación de la administración es irregular, la responsabilidad estatal debe analizarse bajo el régimen de la falla del servicio, la cual debe estar plenamente probada, al igual que cada uno de los elementos configuradores de la responsabilidad, aspecto éste que es de la mayor relevancia, no sólo en lo referente a las cargas probatorias asignadas a las



partes, sino también al momento de determinar la procedencia de una acción de repetición.

En el sub judice, el Tribunal al analizar las pruebas arrimadas al proceso, concluyó que existían evidentes fallas en el diseño del puente, las cuales fueron corroboradas por los diferentes informes elaborados sobre ese punto.

Al respecto la Alcaldía – Secretaría de movilidad, se mostró inconforme con la providencia, por considerar que si bien el puente en principio presentó algunos problemas de diseños, ellos ya habían sido corregidos, al amparo de la garantía de la obra, siguiendo los estudios elaborados por la Universidad de los Andes y al momento del accidente se encontraba en perfecto estado de funcionamiento.

Para la Sala, del análisis de las pruebas, es posible concluir que si bien se hicieron algunas reparaciones al puente en los años 1994 y 1995, de acuerdo con el estudio adelantado por la Universidad de los Andes, como parte de la garantía de estabilidad de la obra, contrario a lo afirmado en el recurso de apelación, para el momento del accidente persistían las fallas en su diseño, como se puede comprobar con el informe técnico sobre deficiencias presentadas en el puente de la Calle 92, rendido en mayo de 1999 por la firma privada DMR Y COMPAÑÍA LIMITADA y el ingeniero Daniel Rojas Mora, y los contratos No. 19 de 1999 y 372 del 28 de junio de 1999, cuyo objeto era la realización de las obras requeridas para las mejoras estructurales del puente.

En efecto, en el citado informe técnico, se determinó que el diseño geométrico no cumplía las normas de seguridad y que las barandas instaladas allí estaban mal ancladas y mal construidas, de manera que no servía como barrera de protección. Este informe fue corroborado por el testimonio del Ingeniero Daniel Rojas Mora quien ratificó las fallas estructurales y de diseño del puente. Las conclusiones textuales del referido informan fueron las siguientes:

“3. Conclusiones.

El puente de la Calle 92 presenta un diseño geométrico que no cumple ninguna de las normas dadas para garantizar la seguridad de los conductores que transitaban sobre él. El hecho de presentar peraltes muy bajos y sin longitudes de transición, limitan el tránsito del puente a una



velocidad máxima de 30 Kph. Situación difícil de cumplir porque este puente comunica a dos vías de alta velocidad.

Las barandas instaladas en el puente, por estar muy mal ancladas y mal construidas, no cumplen su propósito de generar una barrera de protección o de contención para los vehículos promedio que transitan sobre él. Únicamente, estas barandas, están cumpliendo la función de generar una barrera visual que da la apariencia y libertad de vista desde los vehículos en tránsito.

La señalización preventiva existente el día del accidente del señor Suárez [18 de octubre de 1996], indicando la velocidad máxima en el sector de la Avenida Ciudad de Quito, 500 metros antes de tomar el puente, es totalmente insuficiente, por el ancho de la vía en ese sector y por ser la Avenida Ciudad de Quito una vía de alta velocidad en las horas de poco tráfico. Esta única señal pequeña y escondida no era suficiente para alertar a los conductores del peligro inminente que existía al tomar el puente”.

Adicionalmente, el documento denominado Estudio y Diagnóstico Estructural de tres puentes – Contrato 111-98 –, fechado en noviembre de 1998, concluyó que el puente no cumplía con el peralte mínimo o longitud de transición de peralte y su diseño geométrico no era el adecuado para la vía razón por la cual debía considerarse la posibilidad de no invertir recursos en su corrección sino plantearse la reconstrucción. Importa destacar, para el caso, los acápites del informe titulados “concepto vial” y “conclusiones” en los que se lee:

“Concepto Vial.

Aunque se sale del alcance del trabajo contratado, ante la gran cantidad de accidentes presentados en al (sic) intersección, Proyectos y Diseños Ltda contrató un concepto al diseño vial del mismo como aporte a las conclusiones del presente estudio.

Las conclusiones de este estudio vial se presentan a continuación.

En la plancha adjunta, V-01, se indica la revisión de parámetros geométricos del puente para diferentes velocidades de diseño.

La condición de peralte mínimo y/o longitud de transición de peralte no se cumple para ninguna velocidad de operación.

Adicionalmente el alineamiento vertical es extremadamente pobre con longitudes de curva vertical que se sobreponen al alineamiento horizontal, lo que implica pérdida de visibilidad al conductor.

Como se puede apreciar en el cuadro adjunto, se requiere de modificaciones severas en geometría para garantizar una operación segura a 30 Kph. Para 40 Kph, 50 Kph o 60 Kph es de extrema dificultad resolver geométricamente la actual estructura, considerándose más conveniente su reconstrucción.

Finalmente, desde el punto de vista vial se recomienda al IDU hacer una auditoría de Seguridad Vial y Análisis Funcional de la intersección, para tomar una decisión definitiva sobre la conveniencia o no de realizar nuevas inversiones sobre el puente en mención.



Conclusiones

Para tomar la decisión respecto al viaducto se tuvieron en cuenta todos los análisis previos cuyos puntos más importantes se destacan a continuación:

- Pobre desempeño del sistema de fundación ante cargas verticales.
- Resistencia nula del sistema de fundación para momentos de vuelco inducidos por eventos sísmicos.
- Fisuras en los pórticos de apoyo provenientes de sobrecargas gravitacionales.
- Ausencia de refuerzo transversal adecuado en las columnas.
- Fisuras en las vigas de apoyo de los prefabricados.
- Fallas en el tablero de circulación del puente.
- Diseño vial fuera de normas de seguridad.

Debido a esto es muy malo el comportamiento del conjunto de los elementos primarios de la estructura como son la cimentación, pórticos de apoyo, vigas de amarre y tablero y exigirían unas reparaciones no solo inconvenientes de llevar a cabo sino de un costo que puede superar en algunos casos la construcción de elementos nuevos.

Además inexplicablemente no se tuvo en cuenta en el diseño estructural original el más mínimo requisito de diseño sísmico por lo tanto la estructura está expuesta a daño severo con sismos de menor grado y a colapso con sismos cercanos al sismo de diseño.

De acuerdo a la propuesta objeto de este contrato por todo lo anterior se procedió a darle una calificación E al puente, por lo tanto se recomienda al IDU suspender el uso de este viaducto.”

A su turno, en el Informe Técnico Contrato No. 68/89 (cuyo objeto era la construcción de la intersección de la Avenida Paseo de los Libertadores por calle 92, la conexión de la paralela oriental con la calle 100 y la continuación de la Avenida Santa Bárbara hasta la Avenida 19) de la Contraloría de Bogotá – sin fecha - se leen las siguientes recomendaciones: *“1. Hacerle seguimiento a la pila No. 13 y a toda la estructura del puente. 2. Colocar la señalización pertinente y en especial al límite de velocidad. 3. Hacerle reparaciones adecuadas al puente en lo relacionado a baranda de protección, juntas de dilatación y demás fallas que presenta, lo mismo terminar la protección del conducto que pasa cerca de la pila No. 7. 4. Pedir a la Administración la explicación sobre obras recibidas sin cumplir con las especificaciones técnicas”*

Y en el Acta de Visita Especial practicada por el Procurador Provincial de Bogotá para la Contratación Administrativa a la Secretaría General del IDU el 16 de junio de 1995 se lee, entre otras cuestiones, lo siguiente:



“Preguntado: Sírvase manifestar cuantas reparaciones ha tenido el puente en mención, igualmente la razón o razones que las han originado. Contestado: De acuerdo con la información que se lleva a cabo en los respectivos fólderes técnicos se han presentado fallas en la estructura del viaducto desde noviembre del año 1990 enero de 1992 y abril de 1993 que arrojaron desperfectos en las placas y pórticos.

Durante el año 1994 en los meses Julio, Septiembre, Diciembre y Marzo de 1995 se han hecho reparaciones a las placas del tramo 7 rectificación del voladizo del costado suroccidental del pórtico 7, trabajos estos que fueron llevados a cabo por el contratista respectivo, dando cumplimiento a las exigencias de la póliza de estabilidad.

De acuerdo con el estudio de la Universidad de Los Andes del mes de Abril de 1994, se ha visto que las fallas en el tramo No. 7 se debió a la baja resistencia del concreto empleado y de los núcleos que se tomaron a dicho sector arrojando resistencias entre 150 y 190 kilogramos sobre centímetro cuadrado contra la resistencia específica que es de 210 kilogramos por centímetro cuadrado.

Igualmente lo correspondiente a las viguetas si resistencia a las viguetas que se ensayaron a la compresión dieron por debajo de la resistencia especificada.

En el estudio de Septiembre del año 1994, la Universidad de Los Andes hizo un diagnóstico al respecto del viaducto desde el pórtico 7 hasta el pórtico 13, lo cual arrojó en algunos núcleos tomados resistencias menores a la especificada (tomado tanto para la placa como para las viguetas).”

Para la Sala, son significativos los estudios técnicos realizados, y los informes rendidos, no sólo por quienes participaron en las diferentes obras de reparación del puente y por los órganos de control como la Contraloría y la Procuraduría, pero de manera especial, es relevante el hecho de que finalmente, en el año 1999, posterior a la ocurrencia de los hechos, el mismo IDU, celebró contrato 372 del 28 de junio de 1999, con la firma CIVILIA cuyo objeto era la construcción de las mejoras estructurales del conectante de la Avenida NQS con la Autopista Norte, en desarrollo del cual la estructura del puente fue desmontada y se procedió a reconstruirlo con nuevas especificaciones, que garantizaran la seguridad de quienes transitaban por la vía.

Ahora bien, en lo relacionado con la falta de señalización de la vía, se observa que en el informe del accidente, no se registró la existencia de señales viales pero sí se anotó que aunque había iluminación ésta era mala y de otro lado, la Secretaría de Tránsito informó que el registro sobre las señales instaladas sólo



tiene datos a partir del año 2000, razón por la cual no puede saberse con certeza si al momento del accidente existía señalización⁴⁶.

No obstante, en el informe técnico sobre las deficiencias del puente de la 92, elaborado por el Ingeniero Daniel Rojas Mora, se consignó que al momento del accidente existía una señal que indicaba velocidad máxima 40, ubicada a 500 metros del puente⁴⁷, pero igualmente se afirmó que la señalización era insuficiente por tratarse de un puente que unía dos vías de alta velocidad. Sobre este punto recuérdese que en el informe final del Contrato 111-98 arriba citado se indicó, como una de las conclusiones, que se requerían “*modificaciones severas en geometría*” del Puente de la 92 inclusive para garantizar una velocidad de 30 kilómetros por hora, es decir, se advierte así una contradicción entre la señalización de velocidad máxima y los estudios técnicos sobre la realidad del pluricitado puente.

Por otro tanto, en el análisis de la imputación de responsabilidad esta Sala encuentra necesario tomar en consideración el precedente que existe sobre un asunto que guarda estrecha similitud con el caso que aquí se estudia por cuanto trata de un accidente de tránsito ocurrido sobre el puente de la Calle 92 (mismo lugar) el 18 de octubre de 1996, esto es, dos días antes de presentarse el deceso de los esposos Quinn. En efecto, se trata del fallo de 18 de febrero de 2015 Exp. 29794 dictado por la Subsección A de esta Sección en donde, *inter alia*, se consideró lo siguiente:

“Pues bien, de conformidad con la prueba documental y pericial que milita en el expediente, puede concluirse que el puente de la Autopista Norte con Avenida Ciudad de Quito no reunía las condiciones necesarias para transitar con seguridad, debido a los graves problemas de estructura y de diseño que lo caracterizaron, al punto que, como lo reveló el dictamen pericial acabado de citar, el agarre de los vehículos estaba determinado únicamente por la fricción de las llantas con el asfalto, pues el peralte tenía menos de un grado, cuando ha debido tener, por lo menos, 30, circunstancia que, sumada a la presencia de fisuras en diferentes elementos estructurales y a deficiencias en los refuerzos de los pórticos, que generaron asentamientos diferenciales, afectando los peraltes del puente y la visibilidad de los conductores, como lo reveló el informe del 21 de diciembre de 1998, elaborado por Proyectos & Diseños Ltda., citado unos párrafos atrás, incidieron determinadamente en el alto índice de accidentes que se registró en ese lugar, como el ocurrido al señor (...).

⁴⁶ Fl.425 c. pruebas 2.

⁴⁷ Fls. 181, c. pruebas 2.



Llama la atención la irresponsabilidad de quienes intervinieron en la construcción del mencionado puente, pues todo indica que, por el afán de entregar la obra, se omitieron procedimientos técnicos y protocolos de seguridad; además, en algunos casos, se utilizaron materiales de baja calidad, como lo revelaron los informes de auditoría (folios 34 y 51, cuaderno 2), todo lo cual ocasionó una serie de traumatismos en el tráfico vehicular y malestar general en la ciudadanía, debido a los permanentes cierres a los que fue sometido el puente, los cuales, con el paso del tiempo, se tornaron mucho más frecuentes (folios 38, 118 y 119, cuaderno 2), hasta que finalmente debió ser demolido en su totalidad, para construir uno nuevo, generando, además de los inconvenientes y malestares ya mencionados, un despilfarro injustificado de los recursos públicos.”⁴⁸

Y es que los referentes fácticos que se destacan el fallo en cita también han sido acreditados en el *sub judice* como arriba se dejó señalado, anotando, adicionalmente, que se cuenta en este caso con información del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU que da cuenta de la ocurrencia de 43 accidentes de tránsito para 1996, 49 en 1996 y 42 en el año de 1997, esto es, una cifra que corresponde a 134 accidentes en un mismo lugar en un periodo de tres (3) años.

Así las cosas, la Sala se encuentra frente a un caso particularmente relevante en razón a la cadena de actuaciones defectuosas y violatorias del estándar de diligencia que deben satisfacer las entidades demandadas en el contexto de la construcción, cuidado y mantenimiento de la infraestructura vial urbana. En efecto, i) se encuentra demostrado que las imperfecciones técnicas del “Puente de la 92” se presentaron desde el mismo momento en que se entregó la obra pues ésta fue culminada en julio de 1990 y para noviembre de ese año ya se reportaron anomalías en la infraestructura, ii) no obstante ello, también se probó que se hicieron intervenciones posteriores al puente para poder solventar las situaciones presentadas; sin embargo iii) los informes técnicos de 1998 y 1999 [posteriores a los hechos del *sub judice*] relevaron que pese a ello el puente seguía presentando un grave y alto riesgo para quienes por allí se movilizaban al ser “*muy malo el comportamiento del conjunto de los elementos primarios*”, razón por la cual uno de estos informes solicitó al IDU se procediera a suspender el tránsito vehicular por esta infraestructura, a lo cual debe sumarse que iv) los datos estadísticos muestran un elevado número de accidentes de tránsito ocurridos en el puente antes y después del 20 de

⁴⁸ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A. Sentencia de 18 de febrero de 2015, Exp. 29794. M.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera.



octubre de 1996, v) para el momento de los hechos se probó que existía una mala iluminación sobre el puente y vi) existe en esta Corporación un precedente que también da cuenta de violación de deberes normativos por parte de las Entidades distritales en relación con el “Puente de la 92”.

Así las cosas, lo que la Sala advierte es que este conjunto de circunstancias acreditadas ponen de presente que existió durante muchos años una situación en la cual el Distrito de Bogotá creó una situación objetiva de riesgo antijurídico para, potencialmente, todos los habitantes de la ciudad, pues puso en funcionamiento un ducto vehicular que, desde un inicio, presentó falencias en su fase constructiva y estructural y pese a tener conocimiento objetivo y directo del alto número de accidentes que allí se presentaban no adoptó ninguna medida de salvamento dirigida a evitar, atenuar y/o cesar la situación de peligro que había configurado con su propia acción; esto es, al margen de que se llevaron a cabo algunas intervenciones a la estructura nada en el expediente prueba que las autoridades limitaran el tránsito por el puente, implementaran señalizaciones efectivas sobre el peligro que suponía hacer uso de él o, en definitiva, suspendieran de modo indefinido la circulación de vehículos. Dicho de otra manera, para el 20 de octubre de 1996 el puente estaba al servicio de la comunidad en general sin ninguna advertencia y/o aviso de su peligro.

Con otras palabras, se violó de manera abierta y flagrante el derecho colectivo a tener una infraestructura urbana idónea y de calidad que garantizara el ejercicio pleno y efectivo del derecho a la libre circulación de las personas, pues ésta estructura era una fuente de peligro permanente para cualquier transeúnte que hiciera uso de él y por otra parte, también se violó con estas actuaciones el deber que tienen las autoridades públicas de informar a la ciudadanía de manera clara, transparente y comprensible aquellas situaciones relevantes que tienen la entidad suficiente como para que los ciudadanos en su quehacer cotidiano puedan formarse un juicio razonado e informado sobre los riesgos que ciertas acciones pueden implicarle al momento de desenvolverse en la esfera y el espacio público. Precisamente el deber de señalización se subsume dentro de este deber de informar aunque, evidentemente, no lo agota.



Sobre la importancia de la instalación de señales adecuadas, la doctrina ha llegado inclusive a acuñar la expresión, “Principio de señalización”, del cual se deriva que cuando las entidades que tienen a su cargo el deber de señalizar las vías públicas, omiten su cumplimiento o lo hacen de manera defectuosa, comprometen la responsabilidad de las personas jurídicas en cuyo nombre actúan, por evidente falta o falla en el servicio público, a ellas encomendado. Según este principio, además del deber de construir carreteras seguras y adecuadas a los requerimientos del tráfico y mantenerlas en buen estado, la administración tiene la obligación de ejercer el control, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros.

Si por falta o falla de la administración, no se advierten a tiempo de los peligros o conocida la existencia de los mismos la administración no los remedia, el Estado deberá la reparación de la totalidad de los daños y perjuicios que su falla en la prestación del servicio ocasione por la ausencia de señalización en las vías, por falta de seguridad.⁴⁹

La jurisprudencia del Consejo de Estado se ha pronunciado sobre este tema en reiteradas oportunidades, para señalar que además de la obligación de mantenimiento sobre las vías a cargo del Estado, para evitar el peligro proveniente de daños o desperfectos en las mismas, esa responsabilidad también comprende el deber de prevenir a los usuarios sobre los riesgos existentes e incluso de impedir el tráfico cuando sea necesario, para garantizar la seguridad de los ciudadanos⁵⁰.

Así lo ha considerado esta Sala:

“La Sala ha reiterado la obligación que tiene la Administración en la debida y adecuada señalización cuando adelanta obras públicas, por el riesgo que pueda generar para quienes transitan por el lugar. Para la Sala, no es de recibo el argumento según el cual pueden emplearse cualquier tipo de señales para prevenir a los conductores sobre la existencia de obras en la vía, puesto que las normas reglamentarias establecen exigencias distintas. Además no puede aceptarse como señal preventiva un “montón de tierra” obstaculizando el camino, pues antes que prevenir, resulta peligrosa para quien transite en

⁴⁹ Gil Botero, Enrique. Responsabilidad Extracontractual del Estado, cuarta edición, Bogotá: Grupo Editorial Ibáñez, 2010, p. 377.

⁵⁰ Sentencia del 22 de septiembre de 1996.



inmediaciones de la obra pública. En el caso concreto no queda duda de que el INVIAS no cumplió con el deber de colocar la señalización adecuada. En estas condiciones, los hechos probados configuran un típico caso de responsabilidad patrimonial, bajo el entendido de que el factor de imputación que compromete la responsabilidad del ente demandado está configurado por una falla del servicio consistente en la omisión en que incurrió la entidad encargada del mantenimiento y conservación de la vía, de una parte y, por la otra la inobservancia de las obligaciones reglamentarias referidas a la correcta, oportuna y adecuada señalización que ha debido adoptarse en el lugar donde se presentó el accidente⁵¹”.

En lo relacionado con la señalización de las vías, se tiene que de acuerdo con el Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras adoptado por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte en las Resoluciones No. 8408 de 2 de octubre de 1985 y y 5246, del 2 de julio de 1985⁵², las señales preventivas se definen como aquellas orientadas a advertir al usuario la existencia de una situación peligrosa y su naturaleza, y allí mismo se contempla que cuando el peligro es temporal, la señal debe ser retirada de la vía una vez cesen las condiciones que dieron lugar a su instalación.

Sobre este tema la doctrina ha establecido que cuando las entidades que tienen a su cargo el deber de señalizar las vías públicas, omiten su cumplimiento o lo hacen de manera defectuosa, comprometen la responsabilidad de las personas jurídicas en cuyo nombre actúan, por evidente falta o falla en el servicio público a ellas encomendado y por tanto, deben responder por la totalidad de los daños y perjuicios que su falla en la prestación del servicio ocasione por la ausencia de señalización en las carreteras, y su consecuente inseguridad.⁵³

Así las cosas, procede la atribución de responsabilidad de la Secretaría de Tránsito y Transporte, hoy de Movilidad, por el incumplimiento del deber de señalización, porque ella debió asumir un comportamiento activo para proteger efectivamente la vida de los ciudadanos, bien efectuando el mantenimiento correspondiente o instalando señales preventivas para garantizar el tránsito seguro por la vía.

⁵¹ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de abril 14 de 2005, rad 15630; C.P. Ramiro Saavedra Becerra.

⁵² Modificada por las resoluciones No. 1212 del 29 de febrero de 1988, 11886 del 10 de octubre de 1989, 8171 del 9 de septiembre de 1987 y resolución 3968 del 30 de septiembre de 1992 del Ministerio de Transporte.

⁵³ Gil Botero, Enrique. Responsabilidad Extracontractual del Estado, cuarta edición, Bogotá: Grupo Editorial Ibáñez, 2010, p. 377.



De lo anteriormente expuesto se concluye entonces que existió una falla del servicio que se concretó en la inadecuada señalización de la vía y que ésta falla debe ser atribuida a la Secretaría de Tránsito y Transporte, hoy Secretaría de Movilidad, entidades en las cuales radicaba el cumplimiento de dicha función.

En cuanto a la solicitud efectuada por la Alcaldía de proferir condena únicamente contra el IDU, por ser éste el encargado de la construcción y mantenimiento de las vías, debe precisarse que en el *sub judice*, a la Secretaría de Movilidad se le endilga una falla en el servicio, por desconocimiento del deber legal de realizar la señalización oportuna y adecuada de las vías en el distrito capital, en la medida en que dicha falla, contribuyó a la producción del daño, y en consecuencia debe entonces responder de manera solidaria por la condena impuesta, sin que pueda aceptarse que se afirme que ninguna injerencia tuvo la señalización porque en todo caso, la víctima no pudo observarla debido a su estado de embriaguez.

Uno de los principales argumentos expuestos por el apoderado de Susie Quinn, en su apelación, es que el análisis de responsabilidad se hizo bajo un régimen objetivo, dejando de lado el análisis subjetivo de la conducta de la entidad que obró con negligencia al recibir el viaducto en condiciones técnicas que afectaban o ponían en riesgo la seguridad de los transeúntes y fue omisivo, porque se percató de los problemas en la estructura del puente y no suspendió su tránsito por este, aspecto que ya fue antes analizado.

Por otra parte, el mandatario judicial se mostró inconforme con la ponderación efectuada sobre la concurrencia de culpas, aduciendo que no obstante haberse comprobado la ingesta de bebidas alcohólicas, lo determinante para la ocurrencia del accidente fueron los problemas técnicos que afectaban la estructura del puente y su diseño geométrico, posición que es apoyada por la apoderada de las otras demandantes

Ahora bien, sobre tal cuestión la Sala encuentra demostrado, mediante el examen de toxicología efectuado por Medicina Legal al señor Thomas Quinn,



que éste para el momento de los hechos registraba 181.81 mg de alcohol en su sangre además de captarse trazas o residuos de otras sustancias; sin embargo, en cuanto a este último dato, es de resaltar que dicha Entidad manifestó que no era posible calcular si el consumo de otras sustancias ocurrió para el momento del accidente por cuanto estas tardan en ser eliminadas del organismo entre 3 y 5 días, una de ellas y entre 5 a 10 días, la otra. Por consiguiente, estos hallazgos no pueden ser considerados para los efectos de valorar la participación de la víctima en su propio hecho dañoso pues, como lo señaló Medicina Legal, *“cuando una persona consume estas sustancias, puede durar algunos días eliminándolas, aunque ya no este experimentando efectos sobre el sistema nervioso central”*.

Así las cosas, se encuentra que efectivamente existe un actuar culposos de una de las víctimas fatales – Thomas Quinn – por cuanto llevó a cabo la conducción de un vehículo automotor encontrándose con una embriaguez clínica grado II, situación en la cual *“se encuentra comprometida la coordinación motora, la percepción sensorial, la velocidad de los reflejos, etc, todo esto se constituyen en un impedimento para la conducción adecuada de un vehículo automotor”* razón por la cual habrá lugar a reducir en un porcentaje la declaratoria de responsabilidad de las demandadas, pues no hay lugar a predicar en el caso que el resultado dañoso sufrido por los esposos Quinn se explica única y exclusivamente por las condiciones del conductor del vehículo.

Sin embargo, para proceder en tal sentido no puede perderse de vista que las circunstancias de deficiente estado en el que se encontraba el puente de la Calle 92, la ausencia de información veraz y suficiente sobre el riesgo que implicaban para la población y la precaria iluminación del puente, tienen una mayor preponderancia en este análisis, máxime cuando de tiempo atrás se conocía de la cantidad de accidentes ocurridos, inclusive, uno que tuvo lugar dos (2) días antes con un resultado fatal. Con otras palabras, haría mal la Sala en ponderar sobre la misma base las graves irregularidades en que incurrió la Administración de manera prolongada en el tiempo frente al hecho puntual de la embriaguez grado II del conductor del vehículo.

Y ello es así por cuanto, como lo indicaron los estudios adelantados en 1998 y 1999, sencillamente el puente no debió estar al servicio de la ciudadanía por



los defectos técnicos que suponían una situación de riesgo para quienes lo empleaban. Por consiguiente, sobre esta base la Sala considera que la participación de responsabilidad de las Entidades demandadas debe ser valorada sobre un setenta (70%), contra un treinta (30%) que imputable al actuar culposos de Thomas Quinn.

Para la Sala es claro que debe mantenerse la concurrencia de culpas, en la proporción mencionada, porque se probó fehacientemente la existencia de defectos en el viaducto que generaban un riesgo para el tránsito seguro y una inadecuada señalización e iluminación de la vía, pero éste se concretó también por la actuación culposa de la víctima, es decir, que estas circunstancias están unidas inescindiblemente, al punto de poder afirmar que de no haberse presentado ambas, el resultado probablemente no habría sido catastrófico.

En relación con la solicitud de conceder indemnización plena del daño sufrido por la muerte de la señora Zulma Reyes de Quinn, aduciendo que respecto de ella no puede predicarse la culpa exclusiva de la víctima porque no compartía las circunstancias del señor Quinn, se resalta que según el fallo objeto de apelación, la concurrencia de culpas se presentó en el caso de la esposa por someterse voluntariamente al riesgo de desplazarse en un vehículo conducido por una persona en estado de ebriedad.

Sobre este punto, para la Sala, lo exacto es afirmar que respecto de la señora Reyes de Quinn, la reducción de la condena se deriva de la existencia del hecho de un tercero y no por culpa concurrente de la víctima, porque si bien puede considerarse una imprudencia el dejarse transportar por una persona que estaba bajo el influjo del alcohol y otras sustancias, es bastante probable que ella no supiera con certeza hasta qué punto, su esposo estaba incapacitado para conducir.

No obstante lo anterior, a juicio de la Sala sí se configuró el hecho de un tercero, ya que se acreditó plenamente que la responsabilidad en la ocurrencia del accidente no puede ser atribuida totalmente a las entidades demandadas, porque a su producción contribuyó el conductor del vehículo, razón por la cual, la condena de perjuicios por la muerte de la señora Reyes de Quinn, también será rebajada en la misma proporción de treinta (30%).



2.8. Perjuicios

2.8.1. Perjuicios morales

Los perjuicios morales, se han definido como el dolor, el sufrimiento, la tristeza, la angustia y otras manifestaciones sufridas por aquellos que padecen un daño consistente en la muerte de un familiar o las lesiones propias o de un ser querido.

Estos perjuicios deben ser tasados de acuerdo con el criterio del juez, para lo cual deberá tener en cuenta, que a partir de la sentencia de septiembre 6 de 2001, esta Corporación abandonó la graduación en gramos oro y sugirió el reconocimiento en salarios mínimos legales mensuales vigentes, disponiendo que en los eventos en que se trate del máximo grado, la indemnización a reconocer será de 100 SMMLV⁵⁴.

Acerca de este punto precisa la Sala que en varias oportunidades la jurisprudencia de esta Corporación ha considerado que la simple acreditación del vínculo matrimonial existente permite presumir, de una parte, la aflicción y el dolor por la muerte del cónyuge, en tratándose de los perjuicios morales.

De igual forma, debe señalarse que esta Sala, en providencia de agosto 28 de 2014, unificó su posición acerca de la indemnización de los perjuicios morales en caso de muerte:

“A fin de que en lo sucesivo, se indemnicen de manera semejante los perjuicios morales reclamados por la muerte de una persona, como en el presente caso, la Sala, a manera de complemento de lo decidido en la sentencia mencionada en el párrafo que antecede, decide unificar su jurisprudencia sobre el particular, a partir del establecimiento de cinco niveles de cercanía afectiva entre la víctima directa del daño o causante y quienes acuden a la justicia en calidad de perjudicados o víctimas indirectas; así:

Nivel 1. Comprende la relación afectiva, propia de las relaciones conyugales y paterno – filiales o, en general, de los miembros de un mismo núcleo familiar (1er. grado de consanguinidad, cónyuges o compañeros permanentes o estables). A este nivel corresponde el tope indemnizatorio de 100 SMLMV⁵⁵.

⁵⁴ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 6 de septiembre de 2001, expediente 13.232-15.646. MP. Alir Eduardo Hernández Henríquez.

⁵⁵ Consejo de Estado, Sección Tercera, rad 27709 C.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera.



Nivel 2. Se refiere a la relación afectiva propia del segundo grado de consanguinidad o civil (hermanos, abuelos y nietos). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 50% del tope indemnizatorio.

Nivel 3. Abarca la relación afectiva propia del tercer grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 35% del tope indemnizatorio.

Nivel 4. Aquí se ubica la relación afectiva propia del cuarto grado de consanguinidad o civil. A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 25% del tope indemnizatorio.

Nivel 5. Comprende las relaciones afectivas no familiares (terceros damnificados). A este nivel corresponde una indemnización equivalente al 15% del tope indemnizatorio.

La siguiente tabla recoge lo expuesto:

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

Para los niveles 1 y 2 se requerirá la prueba del estado civil o de la convivencia de los compañeros. Para los niveles 3 y 4, además, se requerirá la prueba de la relación afectiva. Para el nivel 5, deberá ser probada la relación afectiva.

En el presente caso se acreditó el vínculo familiar existente entre las víctimas y las demandantes Darcy Marie Quinn Reyes, Iris Celeste Quinn Reyes, Gaeleen Quinn Reyes y Susie Denisse Quinn Reyes, con el correspondiente registro civil, ello es suficiente para conceder los perjuicios morales solicitados, por encontrarse dentro de la presunción aplicada por esta Corporación, por lo



cual se reconocerá el equivalente a 100 SMMLV para cada uno, por cada víctima, pero reducidos en un 30%, por la concurrencia de culpas⁵⁶.

En cuanto a los perjuicios morales solicitados para la señora Zulma Reyes, por la muerte de su esposo, alegando que en este caso no hubo conmoriencia⁵⁷, porque ella sobrevivió al accidente y murió al día siguiente, considera la Sala que al amparo de las presunciones antes reseñadas es procedente el reconocimiento de dicha indemnización, porque lo lógico es que haya sufrido con la muerte de su esposo, aún si no se probó que estuviera consciente en algún momento después del accidente; así, se reconocerá dicha indemnización en cuantía de 100 SMMLV, reducidos en 30% como en los otros casos, suma que ante su fallecimiento se reconocerá a favor de la sucesión, teniendo en cuenta que en el presente proceso sus hijas demandaron en su calidad de afectadas directas pero no en su condición de herederas de la causante Zulma Reyes.

En definitiva cada una de las demandantes recibirá 70 SMMLV por la muerte del padre y 70 por la muerte de la madre.

2.8.2. Perjuicios materiales

El reconocimiento de los perjuicios materiales en su modalidad de lucro cesante constituye el otro motivo de inconformidad de los apelantes, porque el IDU objetó por error grave el dictamen pericial practicado para determinar el monto de los ingresos percibidos por el señor Quinn, que debe servir de base para la liquidación de los perjuicios, razón por la cual, en primer lugar debe resolverse sobre la objeción propuesta.

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

⁵⁶ Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de abril 25 de 2012, rad 22708; C.P. Olga Valle de De la Hoz.

⁵⁷ **“ARTICULO 95. CONMORIENCIA.** Si por haber perecido dos o más personas en un mismo acontecimiento, como en un naufragio, incendio, ruina o batalla, o por otra causa cualquiera que no pudiese saberse el orden en que han ocurrido sus fallecimientos, se procederá en todos (sic) casos como si dichas personas hubiesen perecido en un mismo momento y ninguna de ellas hubiese sobrevivido a las otras”.



los demás medios probatorios en orden a las reglas de la sana crítica. 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 sustancias 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, la congruencia en las conclusiones y todo el conjunto de acuerdo con las preguntas contenidas en el cuestionario, por eso el dictamen debe ser claro, preciso y explicar los exámenes, experimentos e investigaciones realizadas y los fundamentos técnicos, científicos o artísticos de las conclusiones.

Según el IDU procede la objeción por error grave porque al cuantificar los ingresos percibidos por el señor Quinn, no se allegaron como soporte las declaraciones de renta y tampoco se descontó lo relacionado con la retención



en la fuente en los ingresos derivados de contratos. A dicha objeción se opusieron los apoderados de las demandantes porque la experticia no contenía errores y si no se relacionó la información tributaria fue negligencia de la demandada, ya que esos datos son reservados y por tanto era necesario solicitar la orden judicial para levantarla.

Analizado el dictamen pericial en lo relacionado con los ingresos percibidos por el señor Quinn, observa la Sala que la cuantificación de los mismos, está debidamente soportada en el experticio, con las certificaciones de las empresas a las cuales prestó sus servicios y la copia de los contratos celebrados, así como respecto de los gastos existen los soportes documentales que dan cuenta de las erogaciones asumidas por la víctima para la manutención de su familia, las cuales fueron allegadas oportunamente al proceso sin que hubiesen sido controvertidas por la parte demandada.

Por otra parte, al analizar el contenido del documento se observa que éste responde detalladamente al cuestionario que fue formulado a los peritos, en el cual no se incluyó verificar la información tributaria.

Adicionalmente, en aras de hacer claridad sobre el punto, se resalta que las certificaciones dan cuenta de servicios prestados por una persona natural de lo cual puede inferirse que era al contratante que le correspondía efectuar la retención en la fuente, de manera que los montos allí plasmados corresponden a lo efectivamente recibido por el contratista.

En lo relacionado con los gastos de la víctima, en la objeción se afirmó que a pesar de aportarse los extractos de las cuentas bancarias, el dictamen pericial ni siquiera verificó los movimientos allí registrados; revisado el experticio encuentra la Sala, que los peritos se limitaron a deducir de los ingresos los gastos que fueron debidamente soportados con los documentos que los respaldan y por ello el dato echado de menos por el objetante no era esencial, porque no se registró ninguna autorización de pago o débito automático de dichas cuentas.



Así las cosas, a juicio de la Sala, la objeción por error grave no está llamada a prosperar y, en consecuencia, el dictamen pericial será valorado de manera conjunta con las otras pruebas, con aplicación de las reglas de la sana crítica.

Otro de los motivos de inconformidad con la sentencia lo constituye el base de la liquidación de perjuicios materiales, porque según la parte demandada, no podía concluirse que la suma que no destinaba a gastos familiares, era utilizada en gastos personales de la víctima y no destinada al ahorro o a la atención de las necesidades de sus hijas, concepto que asimila a la provisión de alimentos congruos.

A juicio de la Sala los argumentos planteados por la parte demandante no están llamados a prosperar porque la suma que sirvió de base para la liquidación de los perjuicios corresponde a lo que se probó que la víctima gastaba en la manutención de su familia y es a lo que sus hijas legalmente tienen derecho en el marco de una reparación integral.

En primer lugar, el apelante criticó que en el fallo no se tomara como base de la liquidación los ingresos percibidos por la víctima deduciendo el 25% de los mismos suma que se presume invertía en sus gastos personales.

Al respecto debe precisarse que para la indemnización de perjuicios, la jurisprudencia ha establecido que de la suma total de los ingresos debe deducirse lo que la víctima gastaba en su propio mantenimiento y atendiendo a la dificultad probatoria sobre ese punto, finalmente aceptó que se presumiera que este valor estaba constituido por el 25% del total, pero al tratarse de una presunción, es claro que ella admite prueba en contrario, como ocurrió en este caso concreto, en que mediante el dictamen pericial allegado se probó plenamente que lo invertido por la víctima en sus gastos familiares arrojaba una suma diferente del porcentaje reconocido por vía de presunción, y en consecuencia, al desvirtuarse la presunción, lo procedente es realizar la liquidación con los guarismos efectivamente probados en el proceso, como se hizo en el fallo objeto de apelación.

Ahora bien, la parte actora afirmó que la diferencia entre los ingresos y los gastos familiares, no eran destinados por la víctima a gastos personales, sino



que era ahorrada, o invertida en la provisión de alimentos congruos o en el mantenimiento de un estatus social para sus hijas y por ello, esa debe ser la suma que sirva de base para la liquidación de los perjuicios, ya que realmente es esa la cantidad que las demandantes dejaron de percibir con la muerte de su padre.

Para la Sala este razonamiento es equivocado porque en caso de que esa suma fuera ahorrada por el señor Quinn, es evidente que al momento de su fallecimiento sus hijas debieron recibirla por ser sus herederas directas y si eran invertidos en mantener el estatus social de sus hijas, es decir en alimentos congruos, ellos no pueden presumirse, sino que debían ser acreditados plenamente, para poder reconocer que efectivamente ellos constituían una pérdida a compensar, o que dejaron de ser recibidos por sus hijas, elementos que en el sub judice se echa de menos.

En relación con la inconformidad manifestada por la apoderada de unas demandantes, porque los ingresos fueron divididos entre la esposa y las hijas, pero al fallecer su cónyuge, la totalidad de los ingresos debieron ser distribuidos entre las hijas; al respecto conviene precisar que al establecerse probatoriamente que la esposa sobrevivió al marido, lo lógico es que la mitad de los ingresos fuera para la esposa y la otra mitad se dividiera en partes iguales entre las hijas que dependían económicamente del señor Quinn, esa es la forma correcta de realizar la liquidación, pero al comprobarse también que la señora Reyes de Quinn, falleció al día siguiente de su esposo, también es lógico que esa suma sea dividida entre sus herederas en partes iguales, incluyendo por supuesto en este rubro a Darcy Marie Quinn Reyes, ya que esta suma la recibe por su condición de heredera de su madre.

Adicionalmente, en lo relativo a los perjuicios por lucro cesante, es conveniente precisar que ella debe reconocerse hasta cuando las hijas cumplan los 25 años, porque según las reglas de la experiencia, al llegar a esa edad, generalmente comienza la vida independiente de la familia, de modo que éste será el límite para cada una de las liquidaciones y en consecuencia no serán reconocidos a la demandante Darcy Marie, quien al momento del accidente ya no dependía económicamente de sus padres.



Finalmente, las sumas otorgadas por concepto de perjuicios materiales deben ser ajustadas y los ingresos percibidos serán actualizados con el IPC, hasta la fecha de esta providencia con la fórmula utilizada por esta Corporación:

$$Va = vh \frac{\text{ind. Final (enero 2016)}}{\text{Ind. Inicial (octubre 1996)}}$$

$$Va = \$ 1.984.724 \frac{127,78}{37,42}$$

$$Va = \$ 6.777.339,19 / 0.70^{58} = \$4.744.137,43$$

Esta suma se dividirá entre las tres hijas que dependían económicamente de la víctima, y servirá de base para la liquidación: $\$4.744.137,43 / 3 = \$1.581.379,14$.

Liquidación para Iris Celeste Quinn Reyes

Según el registro civil la demandante nació el 19 de marzo de 1975, de manera que se liquidará un lucro cesante consolidado que va desde la fecha de los hechos 20 de octubre de 1996 hasta la fecha en que cumplió 25 años, en el año 2000, para un total de 40.93 meses, según la fórmula utilizada por esta corporación.

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

$$S = \$1.581.379,14 \frac{(1 + 0.004867)^{40,93} - 1}{0.004867}$$

$$S = \$71.342.670,58$$

Liquidación para Gaeleen Quinn Reyes

Según el registro civil la demandante nació el 29 de octubre de 1978, de manera que se liquidará un lucro cesante consolidado que va desde la fecha de los hechos 20 de octubre de 1996 hasta la fecha en que cumplió 25 años, en el año 2003, para un total de 84.30 meses, según la fórmula utilizada por esta corporación.

⁵⁸ Porcentaje de atribución de responsabilidad para las demandadas.



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

$$S = \$1.581.379,14 \frac{(1 + 0.004867)^{84.30} - 1}{0.004867}$$

$$S = \$164.328.484,82$$

Liquidación para Susie Denisse Quinn Reyes

Según el registro civil la demandante nació el 29 de febrero octubre de 1982, de manera que se liquidará un lucro cesante consolidado que va desde la fecha de los hechos 20 de octubre de 1996 hasta la fecha en que cumplió 25 años, en el año 2007, para un total de 124.30 meses, según la fórmula utilizada por esta corporación.

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

$$S = \$1.581.379,14 \frac{(1 + 0.004867)^{124.30} - 1}{0.004867}$$

$$S = \$269.197.912,34$$

Otras decisiones

Comoquiera que al analizar los documentos relacionados con la construcción del puente de la calle 92 con avenida NQS se evidenciaron serias irregularidades en su diseño y estructura, pero pese a ello la obra fue recibida y puesta en funcionamiento, configurándose una clara falla del servicio, se confirmará también la orden de adelantar la acción de repetición correspondiente, con el fin de establecer la responsabilidad de los funcionarios que participaron en los hechos que dieron lugar a la condena aquí impuesta.

Finalmente, el IDU otorgó poder para representar sus intereses a la doctora Evelin Vanessa Baquero Pardo, con cédula de ciudadanía No. 52.957.571 y tarjeta profesional No. 225480 del Consejo Superior de la Judicatura, y allegó los documentos que acreditan tal condición, razón por la cual se le reconocerá personería para actuar en los términos del poder conferido.



Manifestación de impedimento.

En escrito de 29 de febrero de 2016 el Magistrado Dr. Guillermo Sánchez Luque manifestó su impedimento para conocer de este asunto haciendo consistir este en que su esposa estuvo vinculada con los apoderados demandantes y participó en la elaboración de escritos de intervención en el asunto *sub judice*. Por consiguiente, comoquiera que se configura la causal de impedimento de estructurada en el numeral 1º del artículo 141 del Código General del Proceso, esto es, tener su cónyuge interés directo o indirecto en el proceso.

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

FALLA

Aceptar el impedimento manifestado por el Dr. Guillermo Sánchez Luque, para conocer del presente asunto, conforme a lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

Modificar la sentencia apelada, proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, el 2 de mayo de 2007, corregida mediante providencia del 11 de julio del mismo año, la cual quedará así:

PRIMERO: Declarar que el IDU y el Distrito Capital, Secretaría de Movilidad, son responsables por la muerte de los señores Thomas Darcy Quinn y Zulma Reyes de Quinn, de acuerdo con lo expuesto en las consideraciones de esta providencia.

SEGUNDO: como consecuencia de lo anterior, condenar al IDU y al Distrito Capital, Secretaría de Movilidad, a pagar las siguientes sumas:

- a. Por concepto de perjuicios morales, a las señoras Darcy Marie Quinn Reyes, Iris Celeste Quinn Reyes, Gaeleen Quinn Reyes y Susie Denisse Quinn Reyes, el equivalente a 140 SMMLV, para cada una.
- b. Por perjuicios materiales:



A Iris Celeste Quinn Reyes \$71.342.670,58
A Gaeleen Quinn Reyes \$164.328.484,82
A Susie Denisse Quinn Reyes \$269.197.912,34

TERCERO: Negar las otras pretensiones de la demanda.

CUARTO: El IDU adelantará la acción de repetición contra los funcionarios correspondientes, de acuerdo con lo señalado en la parte motiva de esta decisión.

QUINTO: Se dará cumplimiento a esta sentencia en los términos de los artículos 176 y 177 del C.C.A.

SEXTO: Reconocer personería para actuar a la doctora Evelin Vanessa Baquero Pardo, con cédula de ciudadanía No. 52.957.571 y tarjeta profesional No. 225480 del Consejo Superior de la Judicatura, en los términos del poder a ella conferido.

SÉPTIMO: Ejecutoriada esta providencia devuélvase el expediente al Tribunal de origen para su cumplimiento y expídanse a la parte actora las copias auténticas correspondientes, al apoderado que ha venido actuando en el proceso.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

OLGA MÉLIDA VALLE DE DE LA HOZ

JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA
Presidente de la Sala