

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIGADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-03
		Versión: 01
		Página 1 de 18

RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO POR DAÑOS Y FALTA DE MANTENIMIENTO EN LAS VÍAS PÚBLICAS O EN LAS REDES VIALES INTERMUNICIPALES

MARIBEL ACOSTA TOBÓN
mabelacosta21@hotmail.com
Institución Universitaria de Envigado

DIANA CAROLINA TUBERQUIA ÚSUGA
carolinatuberquia1@hotmail.com
Institución Universitaria de Envigado

Resumen: en este artículo se busca comprender la responsabilidad extracontractual del Estado en los accidentes ocurridos en las vías públicas nacionales como consecuencia del mal estado por daños y falta de mantenimiento en desde las teorías adoptadas por el Consejo de Estado en el periodo 2005-2011; para ello, se analiza la posición del Consejo de Estado frente a la responsabilidad extracontractual del Estado derivada de los accidentes ocurridos en las vías públicas; también se interpretan los tipos de responsabilidad y el desarrollo de la responsabilidad estatal derivada de los accidentes ocasionados como consecuencia del incumplimiento de la obligación de mantenimiento y conservación de las vías públicas durante el periodo 2005 a 2011; y por último, se identifican algunos casos en los que se evidencia la responsabilidad extracontractual del Estado por daños y falta de mantenimiento en las vías públicas o en las redes viales intermunicipales, para lo cual se recurrirá a la descripción de los elementos de tipo que configuran dicha responsabilidad.

Palabras clave: *responsabilidad extracontractual, Estado, daño, vías públicas, mantenimiento, riesgo, falla.*

Abstract: this article seeks to understand the State's liability for accidents on public roads as a result of poor national state for damages and lack of maintenance from the theories adopted by the Council of State in the period 2005-2011; for this, we analyze the position of the Council of State against state tort liability arising from accidents on public roads, but also interpreting the types of liability and the development of state responsibility arising from accidents caused as a result of breach of the duty of maintenance and upkeep of public roads during the period 2005 to 2011, and finally, identifies some cases in which evidence of the state tort liability for damages and lack of maintenance on public roads or in the intercity road networks, which will be used for the description of the elements that make up such liability.

Keywords: *liability, tort, State, damage, thoroughfare, maintenance, risk, failure*

1. INTRODUCCIÓN

La responsabilidad del Estado surge como un principio del Estado moderno, el cual nace como consecuencia del triunfo de las revoluciones burguesas, dicho principio se consolida con la revolución francesa. La responsabilidad del Estado se fundamenta en el principio de legalidad, que corresponde a

una presunción, es decir, se presume que toda actuación del Estado es conforme a derecho, admite prueba en contrario; ésta presunción es a favor del Estado, ya que es el demandante quien debe demostrar que esa actuación no es conforme a derecho.

Este principio de responsabilidad del Estado surge, en primer lugar frente al funcionario, puesto que es éste quien por su

actuación personal y arbitraria va a responder, y no el Estado. Esta era una responsabilidad teórica porque el funcionario no tenía capacidad para responder. Una segunda modalidad es la responsabilidad indirecta del Estado derivada del hecho ajeno, cuyo origen se encuentra en el Código francés (Art. 2347 y 2349 del C.C. Colombiano). El Estado respondía por los hechos del funcionario; tenía culpa por no elegir correctamente a los funcionarios y por no vigilar adecuadamente a los mismos en sus funciones; aquí el Estado responde a título de culpa. Y un tercer momento corresponde a la responsabilidad directa del Estado que se fundamenta en el artículo 2° de la Constitución Nacional y en el artículo 2341 del Código Civil y que da lugar la teoría organicista, y la teoría de la falla del servicio.

De acuerdo con el doctrinante Gil Botero (1999) , en su obra “De la Responsabilidad Extracontractual del Estado”, la responsabilidad patrimonial del Estado por daños ocasionados en el ejercicio de las funciones del poder público, es uno de los aspectos más importantes y más controversiales en la órbita general del Derecho Público; efectivamente, ésta constituye una de las instituciones jurídicas más complejas cuya importancia abarca un aspecto considerable, que se relaciona con la organización jurídica de la sociedad en sus manifestaciones más fundamentales, en cuanto se refiere al ejercicio del poder en su extensión, sus posibilidades y sus límites y se relaciona también con la necesidad de definir un marco instrumental que impulse y no obstruya la eficiencia gubernativa y a la vez asegure y realice el íntegro sistema de las garantías individuales frente a la acción

estatal, fin incuestionable en todo Estado de Derecho, y al cual pertenece como una exigencia de la organización jurídico-política en que este consiste, un instituto capaz de hacer frente adecuadamente a los múltiples y cada vez más frecuentes conflictos entre el derecho del individuo y el ejercicio del poder público.

En efecto, grandes han sido los esfuerzos doctrinales y jurisprudenciales adelantados para poder abandonar los dogmas de la naturaleza asemejados a lo jurídico, que sustentaron la regla de la irresponsabilidad Estatal a pesar de surgir dentro de la polémica que el problema ha generado la idea cada vez más generalizada de que el Estado como sujeto de derechos y obligaciones frente a la comunidad, se encuentra, al igual que todos los miembros de ésta, dentro de los imperativos normativos del derecho y que debe por tanto soportar las consecuencias jurídicas de sus acciones lesivas. Precisamente,

...al Estado Colombiano se le consideró irresponsable hasta finales del siglo XIX. Deducida su responsabilidad de los artículos 16, 20 y 51 de la Carta Política de 1886, la jurisprudencia comenzó a vislumbrar en los conceptos constitucionales mandatos implícitos de reparar perjuicios causados por el incumplimiento de fines para los que estaban estatuidas las autoridades de la República (Rodríguez, 2001, p. 43).

Se ha pretendido superar la discusión sobre la Responsabilidad del Estado, y es cuando llega el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia de 1991 y establece dos requisitos para que opere la responsabilidad, que haya un daño antijurídico y que éste sea imputable a una acción u omisión de una

autoridad pública, este artículo no restringe esa responsabilidad patrimonial sólo al campo extracontractual sino contractual, así habla el Consejo de Estado del artículo 90 “... es la consagración de un principio constitucional constitutivo de la cláusula general de responsabilidad patrimonial del Estado, tanto la de naturaleza contractual como la extracontractual” (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sección tercera, sentencia de 8 de Mayo de 1995, expediente 8118).

Es por lo anterior, que se pretende analizar jurisprudencialmente la responsabilidad Extracontractual del Estado derivada de los accidentes ocasionados por el incumplimiento de mantener y conservar en buen estado las vías públicas de nuestro país; comparando los postulados e inclinaciones tenidas en cuenta por el Consejo de Estado al momento de decidir en cuanto al tema referido.

Esta es una problemática que se desprende de la identificación de las razones por las cuales el Estado debe mantener y conservar las vías públicas, cuyos fundamentos determinan la responsabilidad del Estado por la falta del mantenimiento y conservación de dichas vías, esto debido a que el Estado como órgano director y administrador de los intereses generales de la comunidad, agrupada dentro de su respectivo territorio, en ocasiones causa un daño a aquellos habitantes, el cual estos no están en la obligación de soportar y como consecuencia debe haber un sujeto activo el cual responda ante aquella lesión patrimonial.

Y es que Colombia es un país en el cual los altos índices de accidentalidad en las vías

públicas hacen parte de las estadísticas que día a día se publican entorno al acontecer nacional. No se trata solamente de accidentes ocasionados por la negligencia o impericia de los conductores, sino también de accidentes que han tenido lugar por la falta de mantenimiento y conservación de las vías, que han dado lugar a situaciones con gran repercusión en los medios de comunicación, como es el caso del accidente en la vía Medellín – Quibdó, que a principios de 2009 dejó cerca de 36 muertos (El Tiempo, 2011), siendo éste uno de tantos casos que se presentan en Colombia. Éste y otros accidentes de tránsito tienen una gran repercusión para todas aquellas personas que directa o indirectamente se ven afectadas a consecuencia de ellos, generándose de esta manera un gran número de responsabilidades para los diversos actores que se llegan a ver involucrados en algunos de estos accidentes ocurridos en las vías públicas nacionales, dichas responsabilidades pueden ser: penales, civiles, administrativas y hasta morales.

Esa accidentalidad en las vías públicas en muchas ocasiones no obedece a un mal actuar o a un obrar negligente de los conductores de los vehículos ni de los peatones que por estas vías transitan, sino que es ocasionada por el mal estado y la falta de mantenimiento de las mismas por parte del Estado, motiva entonces establecer cómo será esa responsabilidad respecto al Estado cuando se demuestra su negligencia, ya que como órgano director y administrador de los intereses generales de la comunidad, agrupada dentro de su respectivo territorio en ocasiones causa un daño a aquellos habitantes, los cuales no están en la obligación de soportar y como consecuencia debe haber un sujeto activo el cual responda

ante aquella lesión patrimonial y como en todo proceso encontramos el órgano que dirime esta clase de conflictos.

La pertinencia de este trabajo se centra en establecer cuáles han sido las teorías adoptadas y expuestas por el Consejo de Estado en materia de responsabilidad extracontractual del Estado derivada de los accidentes ocurridos en las vías públicas nacionales como consecuencia del mal estado, mal mantenimiento y mala señalización de las mismas, lo cual conlleva a una falla en el servicio de tránsito, y así dar un enfoque global de cómo ésta función pública (Mantenimiento y conservación de las vías públicas) de gran importancia para salvaguardar los intereses de los ciudadanos es constantemente omitida o mal realizada.

De igual forma, más allá de cumplir con un requisito académico, se pretende poner en práctica habilidades y destrezas investigativas en el marco del Diplomado en profundidad de Responsabilidad Extracontractual del Estado dictado por la Institución Universitaria de Envigado a través de su Facultad de Derecho y Ciencias Políticas y Jurídicas.

2. POSICIÓN DEL CONSEJO DE ESTADO FRENTE A LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ESTADO DERIVADA DE LOS ACCIDENTES OCURRIDOS EN LAS VÍAS PÚBLICAS

A continuación se plasmará la posición plasmada desde la jurisprudencia del Consejo de Estado colombiano en su Sección Tercera, fallos que tienen que ver exclusivamente con

el tema de la responsabilidad extracontractual del Estado por la falta de mantenimiento y conservación de las vías públicas.

Al estudiar la jurisprudencia del Consejo de Estado Sección Tercera anterior al año 1991, sobre la responsabilidad extracontractual del Estado por daños y falta de mantenimiento en las vías públicas o en las redes viales intermunicipales, se puede determinar que en los pocos casos hallados sobre este tema en concreto todos los fallos se sustentaron en la falla del servicio probada, la cual tiene su fundamento en la Constitución en el artículo 2° inciso 2°. (En la de 1886 consagrado en el artículo 16) y en la normatividad Contencioso Administrativa, ejemplo de ello son los siguientes casos:

Perjuicios ocasionados por el mal mantenimiento de las vías públicas (Consejo de Estado, Sección Tercera, 22 de septiembre de 1966), por falta de una tapa de alcantarilla y al estar inundada la zona y debido a un fuerte aguacero era imposible para las personas darse cuenta del peligro existente, por lo cual cayo una persona a ella y murió (Consejo de Estado, Sección Tercera, 7 de marzo de 1985, Exp. 3642.); acción indemnizatoria por fallas relativas al servicio de tránsito y de previsión que la administración tiene sobre la carretera (Consejo de Estado, Sección Tercera, 8 de agosto 1985, Exps. 2277, 2283, 2290, 2292 y 2295); caso en el que una persona se cae un captador de aguas lluvias y muere, no hay señal alguna de prevención que advierta a los peatones, ciclistas, motoristas, y, en fin, a todo usuario de la vía la existencia del canal y el consiguiente peligro de caer en él, a más de que éste se confunde con el césped, el Consejo de Estado al respecto manifestó:

Los municipios tienen la obligación de regular la circulación de los peatones y para tal fin deben tomar las medidas necesarias para la mejor ordenación del tránsito, buscando la seguridad y comodidad de los habitantes, se presentará falla del servicio cuando en el separador de una calle no hay iluminación y no ponen otras señales que prevengan a los peatones sobre la existencia en él de un conducto destapado de alcantarillado, al cual puede caer un transeúnte (Consejo de Estado, Sección Tercera, 14 de abril de 1989, Expediente número 5423).

En fallo del 8 de junio de 1990 en cuanto a la falta de señalización y de prevención en la vía sobre un derrumbe, se da una falla en el servicio de tránsito sustentada en una omisión, al respecto el Consejo dijo:

(...) 1°. Es fundamental destacar, en primer término, que al hecho por el que se demanda consiste en que la Administración concretamente el Ministro de Obras y Transportes no cerró una vía, ni tomo las medidas necesarias para prevenir a quienes por ella transitaban en los peligros que podían correr (...). En el proceso que ahora debe resolverse, la falla del servicio administrativo se predica no por no haberse cumplido por parte de la Nación - Ministerio de Obras Públicas y Transporte, con una obligación de construcción, mantenimiento y conservación de una vía pública sino por no haberse impedido la circulación de vehículos por ella en momentos en que representaba un peligro hacerlo y por no haberse también colocado señales adecuadas que alertaran sobre el mismo y contribuyeran a evitar un daño como el que aquí acaeció y esa obligación de impedir y alertar si correspondía exactamente al demandado. (...) Lo anterior pone de presente que se trata de acciones indemnizatorias por falla del servicio de

tránsito y de previsión que la Administración tenía que cumplir en la carretera en donde ocurrieron los hechos (Consejo de Estado, Sección Tercera, 8 de junio de 1990, Expediente número 5814).

La aplicación de la falla del servicio para esta época continúo consolidándose como fundamento de la responsabilidad extracontractual del Estado derivada de la falta de mantenimiento y conservación de las vías pública y es así como en sentencia de 1990, Sección tercera. 4° Trimestre, 2ª parte, también se hace referencia a la falla del servicio de tránsito por omisión en la señalización de la vía, de igual manera hace mención a los elementos de dicha teoría, importante también la mención que se hace sobre las causales excluyentes de responsabilidad de la administración, en algunos de sus apartes establece: “Fuera de que el sector no estaba señalizado, también existe prueba que la vía tenía mal sostenimiento, no sólo por el parcheo irregular y el desaparecimiento de las bermas, sino porque uno de los tramos de la bifurcación estaba destapado. No existe razón exculpativa y los defectos que presenta la vía exigen su modernización. No haberlo hecho a tiempo, es ya una omisión culposa.

Estima la Sala que dada la causa *petendi la* única entidad responsable, en el evento sub-judice, es la Nación, la que para el efecto ha estado representada por el señor Ministro de Obras. La obligación de señalización de las vías nacionales está a cargo del Ministerio. A este respecto pueden leerse las sentencias de agosto 8 de 1989 y 8 de junio de 1990, en las que se condenó a la misma entidad por defectuosa señalización de las vías. (Proceso #5767 actor: Piedad Torres Barrera y otros y 5814. La administración, por su lado, no

demonstró ninguna causal exonerativa, o sea la fuerza mayor, el hecho de terceros o la culpa de la víctima.

Se ve, pues, cómo el Consejo de Estado durante todo este periodo comprendido entre 1960 y 1990, e inclusive antes de 1960, siempre fue consecuente en sus fallos en cuanto al tema que a este trabajo en concreto se refiere, como lo es, la responsabilidad extracontractual del Estado por falta de mantenimiento y conservación de las vías públicas, nunca se alejó de ese fundamento de la responsabilidad administrativa establecido por la doctrina y la jurisprudencia como lo es la falla del servicio.

Ya a partir de 1991, se pensó que en el tema de la responsabilidad extracontractual del Estado se daría un giro importante con la inclusión del artículo 90 de la Constitución al establecer una responsabilidad de tipo objetiva para el ente estatal, según la cual todos los fallos en materia de responsabilidad administrativa estarían fundamentados, ya no en la falla del servicio sino en el daño antijurídico, pero esto no fue así; por el contrario, la teoría de la falla del servicio como fundamento de la responsabilidad extracontractual del Estado aún seguiría, y aún sigue, con plena vigencia, pasando a ser en ocasiones un complemento de ese nuevo fundamento Constitucional consagrado en el Artículo 90, y en otros casos se alternan ambos fundamentos, sin que haya pasado a excluirse el uno con el otro, los dos son de plena y vigente aplicabilidad.

Este nuevo enfoque de la responsabilidad administrativa fundamentada en el daño antijurídico en el derecho colombiano se consignó en sentencia de junio de 1991

(Consejo de Estado. Sentencia de 27 de junio de 1991, Expediente No. 6454). Fácilmente se comprende allí que los ciudadanos que transitan por las vías públicas no tienen por qué soportar ningún detrimento patrimonial por el hecho de hacerlo. La sola circunstancia de que una piedra se desprenda de las alturas, y cause un daño al peregrino que pasa, permite afirmar que se ha registrado una Antijuricidad Objetiva.

En otro fallo del 22 de noviembre de 1991 el consejo de Estado (Consejo de Estado, Sección Tercera, 2 de noviembre de 1991, Expediente número 6784) expone nuevamente como sustento de la responsabilidad del Estado el daño antijurídico estableciendo una responsabilidad objetiva, en el que se establece que la culpa deja de ser el fundamento único de la responsabilidad estatal, no quiere decir ello que se desacredite la teoría de la falla del servicio; el caso en concreto que hace referencia a esta sentencia es el siguiente: fallas en el servicio de conservación y mantenimiento del talud que soporta la carretera que de San Pedrito conduce a Villa Rosa y que a la vez sirve de muro de contención a las aguas del Canal del Dique y por la no oportuna operación del cierre del boquete o brecha acaecida en el mencionado talud, lo cual ocasionó la inundación de las aguas del Canal del Dique. Al respecto manifestó la Corporación:

No hay duda de que a partir del texto Constitucional citado la responsabilidad se ha tornado en grado sumo Objetiva, puesto que la culpa ha dejado de ser el fundamento único del sistema indemnizatorio, convirtiéndose simplemente en uno de los criterios jurídicos de imputación de daños a la administración. Por ello es posible, en

muchos casos, que se tenga derecho a la indemnización de los daños patrimoniales ocasionados con una actuación administrativa lícita. La filosofía que informa todo este universo jurídico se apoya en el principio de solidaridad, que se recoge también en el artículo primero de la Constitución Nacional cuando se afirma que Colombia es un Estado social de derecho, fundado en el respeto de la dignidad de la persona humana y en la solidaridad de las personas que la integran (Consejo de Estado, Sección Tercera, 2 de noviembre de 1991, Expediente número 6784).

Aunque a partir de 1991 el Consejo de Estado empezó a fundamentar la responsabilidad extracontractual del Estado por falta de mantenimiento y conservación de las vías públicas en el daño antijurídico consagrado en el artículo 90 de la C.P.N, no se abandonó por parte de la corporación la teoría de la falla del servicio, lo cual se puede observar en diversos fallos posteriores.

Así por ejemplo, en sentencia del 25 de marzo 1993 (Consejo de Estado, Sección Tercera, 25 de marzo de 1993, Expediente número 7781), en la que se demandó al Ministerio de Obras Públicas y Transporte por la caída de una piedra desde la montaña sobre un vehículo donde murió una persona, al respecto sobre la teoría del daño antijurídico, se dijo, con referencia a los accidentes de tránsito que derivan responsabilidad para el Estado por la falta de mantenimiento y conservación de las vías públicas, lo siguiente:

Los ciudadanos que transitan por las vías públicas no tienen por qué soportar ningún detrimento patrimonial por el hecho de hacer uso de ellas. La sola circunstancia de que una piedra se desprende de las alturas y

cause un daño al peregrino que pasa, permite afirmar que se ha registrado Antijuricidad Objetiva, máxime cuando la administración conocía y conoce el universo del peligro en el sitio en que ocurrió la tragedia. La circunstancia de que existan señales de peligro no exime de responsabilidad a la administración, salvo que se demuestre que la víctima incurrió en una culpa que fue determinante del hecho. Defender la tesis contraria implicaría aceptar que el lesionado estaba obligado a soportar el perjuicio, y ello no está ordenado en ninguna norma. Por ello se enseña que la antijuridicidad del perjuicio existe siempre que las leyes no imputen a la propia víctima los efectos de una determinada acción administrativa (Consejo de Estado, Sección Tercera, 25 de marzo de 1993, Expediente número 7781).

Continúa el Consejo de Estado con su dualidad de teorías en la fundamentación de la responsabilidad del Estado por la falta de mantenimiento y conservación de las vías, y en el fallo del 9 de noviembre de 1995 (Consejo de Estado, Sección Tercera, 9 de noviembre de 1995, Expediente número 10823) ante un hecho originado en similares condiciones que el anterior, en el que la Corporación declaró la responsabilidad del Estado con fundamento en el daño antijurídico, en este caso originado en similares condiciones que causó la muerte de una persona por caída de objetos de la montaña sobre la vía, declara dicha responsabilidad tomando ya como fundamento la falla del servicio, en el fallo en mención dice el Consejo de Estado: “*Ante las circunstancias que se dejan descritas, no cabe menos, como ya se dijo, que determinar la concurrencia de la falla del servicio con la conducta culposa de la víctima a la generación del resultado dañoso...*” (Consejo

de Estado, Sección Tercera, 9 de noviembre de 1995, Expediente número 10823).

Se ve, pues, cómo la fundamentación de la responsabilidad estatal con origen en la falta de mantenimiento y conservación de las vías públicas no está definida, simplemente se hace uso de una de ellas según el caso concreto y el momento actual, sin que se siga una misma corriente o se apliquen decisiones por parte de la Corporación idénticas a casos idénticos teniendo en cuenta o como referente otros que hayan hecho referencia a la misma situación.

Del análisis realizado a la mencionada jurisprudencia, se puede concluir que dicha corporación (Consejo de estado – Sección tercera), ha apoyado sus fallos con relación a la responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes de tránsito ocasionados por la falta de mantenimiento y conservación de las vías públicas, de manera general: antes de la Constitución Nacional de 1991 en la teoría de la falla del servicio probada, y con posterioridad a dicha norma, teniendo en cuenta su are 90 se han fundamentado sus fallos en la teoría del daño antijurídico (responsabilidad objetiva), alternamente con la anterior, es decir, como se dijo en acápites anteriores no ha habido unanimidad en cuanto a una única teoría sobre responsabilidad estatal.

3. RESPONSABILIDAD ESTATAL DERIVADA DE LOS ACCIDENTES POR MAL ESTADO DE LAS VÍAS

3.1 RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ESTADO

En términos generales, se puede decir que la responsabilidad extracontractual del Estado equivale a un deber, a una obligación, que surge como consecuencia del incumplimiento de otra obligación, y que consiste en reparar, indemnizar los perjuicios causados a una o varias personas como resultado de un acto, un hecho o una omisión por parte del Estado.

Las características de la responsabilidad extracontractual y demás entes públicos son completamente distintas a la civil, evidentemente, por la naturaleza de las cosas, no se trata, en primer término, de la clásica responsabilidad del derecho privado, en la cual el elemento de la culpa juega un papel importante, es por el contrario, objetiva, pues, opera simplemente cuando se constata el daño, independientemente de aspectos subjetivos como el error o el dolo de la autoridad, e incluso, aún cuando la actuación de la administración haya sido lícita. Por otra parte, es directa, lo que quiere decir que los efectos dañosos del acto se imputan, no al funcionario, sino al ente público para el cual labora. Otra cosa será, sin embargo, que al administrado será siempre el ente público quien deba reparar su derecho.

3.2 LA TEORÍA DE LA FALLA DEL SERVICIO

Esta es la teoría que predomina en los fallos del Consejo de Estado al momento de definir una responsabilidad extracontractual del Estado por daños y falta de mantenimiento en las vías públicas o en las redes viales intermunicipales.

Cuando el Estado, en desarrollo de sus funciones, incurre en faltas o fallas del servicio por causa de actuaciones

administrativas, omisiones, hechos y operaciones de la administración, se está frente a este sistema, para ello se requiere que se pruebe adecuadamente los siguientes elementos constitutivos:

- **Un hecho, operación u omisión constitutivo de la falla del servicio:** La falla puede derivarse de cualquier actividad administrativa, tanto de los actos administrativos, como de los hechos, las operaciones y las simples omisiones estatales.
- **Un daño o perjuicio patrimonial:** El daño o perjuicio es todo detrimento, menoscabo, dolor o molestia que sufre un individuo en su persona, bienes, libertad, honor, crédito, afectos, etc. Supone pues, la destrucción o disminución de las ventajas o beneficios patrimoniales de que goza un individuo, siempre que estos sean lícitos, ya que la ley no puede amparar situaciones ilícitas o inmorales. Debe demostrarse que se produjo un daño antijurídico.
- **Un nexa causal:** Una relación de causalidad entre el primero y el segundo, es decir entre la falla y el perjuicio. El nexa causal es el vínculo de causalidad que debe existir entre el hecho, la operación o la omisión constitutiva de la falla del servicio, y el daño o perjuicio causado por él; es decir que tales perjuicios o daños deben ser la consecuencia o el efecto de la falla del servicio. De lo contrario, no hay responsabilidad. El nexa causal debe ser necesario, y además directo. Y es directo, cuando de no haber mediado la falla del servicio, el daño no se habría

producido. Si en cambio, el perjuicio se hubiera originado de todos modos, sin intervención de dicha falla, ella no habría sido su causa directa y necesaria.

3.3 LA TEORÍA DEL DAÑO ESPECIAL

La existencia del Estado y su funcionamiento implica incomodidades o inconvenientes para los asociados, que estos deben soportar en aras del bien colectivo en tanto y en cuanto esas incomodidades no sobrepasen un determinado umbral: el de la igualdad de los ciudadanos ante la ley de las cargas públicas. Cuando quiera que se quiebre esa igualdad, aún por el obrar legítimo y ceñido al derecho de la administración, será preciso restablecerla, resarcando los perjuicios que de tal manera hayan podido causarse. Porque la equidad así lo impone.

Esta teoría se aplica de manera excepcional y por equidad, precisamente porque es subsidiaria, de modo que ha de recurrirse a ella tan sólo en eventos en que el caso concreto examinado no logre un encasillamiento dentro de los otros regímenes de responsabilidad y se aprecie por el sentenciador que esa ausencia de tipicidad, si así puede decirse, comporta vulneración justificada del principio de equidad.

3.4 RESPONSABILIDAD POR RIESGO EXCEPCIONAL

Según ésta teoría, el Estado compromete su responsabilidad cuando quiera que en la construcción de una obra o en la prestación de un servicio, desarrollados en beneficio de la comunidad, emplea medios o utiliza recursos que colocan a los administrados,

bien en sus personas o en sus patrimonios, en situación de quedar expuestos a experimentar un “riesgo de naturaleza excepcional” que, dada su particular gravedad, excede notoriamente las cargas que normalmente han de soportar los administrados como contrapartida de los beneficios que derivan de la ejecución de la obra o la prestación del servicio.

No sería lógico, en efecto, que al tiempo que la administración se lucra de un servicio público, se empobrezca paralelamente un administrado. Es la aplicación del aforismo *ubi emolumentum ibi onus esse debet*, según el cual quien quiera que obtenga beneficios de una actividad generadora de riesgos, asume las cargas que estos deriven. En otras palabras es el precio, que fatalmente debe pagar el Estado frente a la modernización de los servicios a su cargo y que se traduce en una protección especial y excepcional al patrimonio lesionado.

3.5 LA RESPONSABILIDAD POR DAÑO ANTIJURÍDICO

Con el surgimiento de la Constitución Nacional de 1991 a partir de su artículo 90 se consagra una nueva teoría, como lo es la tesis de la responsabilidad del Estado por daño antijurídico configurada como una responsabilidad objetiva. En forma expresa, la Constitución Nacional en su artículo 90 consagró la responsabilidad del Estado por daño antijurídico: “El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción u omisión de las autoridades públicas”.

No se trata de ningún perjuicio causado antijurídicamente, sino de un perjuicio

antijurídico en sí mismo. Por otra parte se desvincula de la licitud o ilicitud de la actuación de la que se deriva la lesión, con lo que se hace capaz de abarcar la totalidad de supuestos de responsabilidad posibles.

Siempre que se produzca un daño o un perjuicio en el patrimonio de un particular, sin que éste, venga obligado por una disposición legal o vínculo jurídico a soportarlo, encontrando su causa desencadenante precisa en el funcionamiento de la administración, mediante un nexo de efecto a causa, ha de entenderse que se origina automáticamente en la administración la obligación de su directo y principal resarcimiento.

3.6 FUNDAMENTO NORMATIVO Y JURISPRUDENCIAL

Desde la Constitución Política de 1886 se señalaban los fines primordiales que persigue el Estado colombiano encontrándose allí un primer fundamento a la obligación que tiene el Estado de mantener y conservar las vías públicas, al establecer en su artículo 16 indirectamente las obligaciones del Estado, al decir que “las autoridades de la república están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en sus vidas, honra y bienes, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y los particulares” (texto que corresponde hoy al Art. 2º inciso 2º de la Constitución Política Nacional de 1991).

De este precepto se deduce y se establece, que la primera y más importante de las obligaciones estatales es la de proteger la vida, honra y bienes de los asociados, protección que constituye el fundamento de

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 11 de 18

la mayoría de las actividades realizadas por el Estado.

Estas obligaciones se cumplen no solo a través de las disposiciones de medios de defensa sino de manera especial por medio de la creación de organismos eminentemente activos, encargados de regular y prestar los servicios que radican en cabeza del Estado.

Para garantizar la vida y bienes de los asociados, además de la fuerza pública del Estado se crea una serie de organismos que prestan los denominados servicios públicos y otros que vigilan su buen funcionamiento, por ejemplo el Ministerio de Obras Públicas y Transporte en 1905, el cual posteriormente fue denominado Ministerio de Transporte.

Se empieza entonces a decantar una serie de normas tendientes a regular las vías públicas, entre las cuales se puede empezar haciendo mención al artículo 4º de la Ley 50 de 1910 la cual atribuyó a los Consejos Municipales la facultad de dirigir y fomentar por medio de acuerdos y de conformidad con las ordenanzas que rijan sobre la materia, las vías que queden sujetas a su jurisdicción; pero también lo es que desde el momento en que un Departamento o un Municipio construya una vía pública, por virtud de su destinación al tránsito de todos los habitantes, viene a ser bien de uso público y, por tanto, de dominio eminente de la Nación, sustraída así del comercio y no susceptible de enajenación y de prescripción, es así como cabe mencionar que dentro de éstas obligaciones está la de cuidar y mantener en correcto estado las vías públicas.

A su turno el artículo 195 de la Ley 4ª de 1913 dijo en su primer inciso:

Pertencen a los Municipios los bienes que por cualquier título integran hoy su patrimonio, especialmente los bienes vacantes y mostrencos que se hallen ahora o después dentro de sus límites; los edificios, puentes y demás obras cuya construcción se haya hecho con sus fondos del municipio y los que les señalen las leyes y ordenanzas (Ley 4 de 1913, art. 195).

Corroboración de esto es la Ley 72 de 1926 que facultó al municipio de Bogotá (facultades extendidas luego a las demás capitales de Departamento y a los Municipios) para la administración y ensanche (no para la disposición) de todas las vías públicas existentes dentro de la ciudad, con excepción de las carreteras nacionales. Esta ley modificó el artículo 4º de la Ley 97 de 1913, que había dispuesto:

Corresponde a los Consejos Municipales disponer lo conveniente sobre el trazado, apertura y ensanche y arreglo de las calles de las poblaciones y caseríos; y conceder permiso para ocuparlas con canalizaciones subterráneas y postes para alambres y cables eléctricos, rieles para ferrocarriles y tranvías, torres y otros aparatos para cables aéreos, y en general con accesorios de empresas de interés municipal (Ley 97 de 1913, art. 4)..

El artículo 9º de la Ley 113 de 1928 denomina al Estado supremo administrador de los bienes de uso público, y en este concepto, como las calles son bienes de la Nación de uso último, dispuso en el artículo 10:

Corresponde a la Nación en lo sucesivo conceder licencia para utilizar las calles, plazas, vías públicas, y demás bienes nacionales de uso público a fin de tender

por ellas, sea superficialmente o sea en el subsuelo, redes de canalización de plantas eléctricas o para usos industriales o domésticos (Ley 113 de 1928, art. 9).

Se encuentra, pues, cómo a través de los diferentes preceptos normativos se le fue atribuyendo de manera paulatina a los organismos del Estado la administración de los bienes de uso público, dentro de los cuales están las vías públicas, adquiriendo conjuntamente con el precepto Constitucional del artículo 16 el fundamento de la obligación de mantener y conservar dichos bienes de uso público.

Estando presente que alrededor del tema de la obligación que tiene el Estado de mantener y conservar las vías públicas se está haciendo referencia a los bienes de uso público y la noción de espacio público, es importante mencionar a su turno el artículo 5° de la Ley 9a de 1989, por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones". Esta define los elementos que integran la noción de Espacio Público, dentro del cual se incluyen las vías públicas, en los siguientes términos:

Artículo 5o. Entiéndase por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados (...). Así, constituyen el espacio público de la ciudad (...) las vías (...) y todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyen, por consiguiente, zonas para el uso y el disfrute colectivo.

Teniendo en cuenta un primer fundamento de la obligación que tiene el Estado del

mantenimiento y conservación de las vías públicas como lo es el artículo 16 de la Constitución de 1886, se va delineando posteriormente en las mencionadas normas una fundamentación de manera más concreta en cuanto a dicha obligación, delimitándose en ellas la función que adquiere el Estado en cuanto a las vías públicas como parte de los bienes de uso público, en el que se va marcando ese deber de cuidarlas y mantenerlas a favor del interés general de los administrados. Se convierte así en una obligación del Estado, en una función pública, el mantenimiento y conservación de las vías públicas.

Es importante al igual resaltar los conceptos jurisprudenciales que adicionalmente pasan a fundamentar, o establecer el porqué, la obligación del Estado de mantener y conservar las vías públicas, para lo cual se trae a mención el fallo del Consejo de Estado en la sentencia del 4 de abril de 1963:

De acuerdo con lo preceptuado por el artículo 4° de la Constitución Nacional (de 1886), el territorio, con los bienes públicos que de él forman parte, sólo pertenece a la Nación. La misma idea se desarrolla en la disposición 674 del Código Civil, cuando prescribe que son bienes de la Unión aquellos cuyo dominio corresponde a la República. Si están destinados al uso de todos los habitantes, como las calles, plazas, puentes y caminos, se les llaman bienes de la Unión de Uso público o bienes públicos del territorio. Sobre ellos no ejerce el Estado un derecho de propiedad privada, a la manera que los particulares lo tienen sobre los suyos, sino un dominio eminente, en el cual se conjura el derecho político del Estado con el derecho de todos a usarlos (Consejo de Estado, Sentencia del 4 de abril de 1963).

La misma tesis está también ampliamente desarrollada en la sentencia de 18 de octubre de 1962, dictada por el Consejo de Estado con la ponencia del Consejero Francisco Eladio Gómez, en el negocio seguido por Néstor Echeverry y otros contra un decreto de la Alcaldía de Manizales. Allí se dice, con apoyo en lo expresado por el artículo 10 de la Ley 113 de 1928, que compete: *“a la Nación conceder licencias para utilizar las calles, plazas, vías públicas y demás bienes de uso público, a fin de tender sobre ellas redes de canalización o para otros usos industriales o domésticos”* (Ley 113 de 1928, art. 10).

Así, pues, las calles y plazas, como bienes de uso público, pertenecen únicamente a la Nación y sobre ellas se ejerce por el Estado dominio eminente. Su administración, para efectos de la concesión de licencias de ocupación, corresponde en principio al Gobierno Nacional, pero éste la delegó en los Gobernadores de los Departamentos; y para efectos de reglamentar su apertura, trazado, ensanche, etc., corresponde a los Consejos Municipales. De estas premisas se deduce, como conclusión ineludible, que en ningún caso los particulares pueden tener la propiedad de tales bienes, ni siquiera en el evento de que el terreno en que se construyen sea de dominio privado. Si el dueño de la tierra la destina a una urbanización, las zonas correspondientes a las calles y plazas pasan automáticamente al dominio de la Nación y al uso de todos los habitantes, sin que para ello sea necesaria cesión alguna y a pesar de la transferencia que se haga en favor de otra persona o institución pública o privada. El régimen jurídico de los bienes mencionados está ampliamente regulado en los textos constitucionales y legales, y ese sistema no

puede modificarse en manera alguna por simples convenios entre particulares o entre éstos y otras entidades de carácter oficial, ni por disposiciones de las ordenanzas departamentales o de los acuerdos municipales. Ni la atribución otorgada a los cabildos para disponer lo necesario a la apertura y ensanche de las vías públicas, ni la concedida por delegación a los gobernadores para dar licencias de ocupación, los faculta para alterar en forma alguna el sistema jurídico referido.

Ya a partir del artículo 82 de la Carta Política de 1991 se consagra como deber del Estado el de *“velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular”* (Constitución Política de 1991, art. 82). Aquí se determina de una manera más directa y a nivel constitucional el fundamento de esa obligación pública que tiene el Estado de velar por los bienes de uso común, dentro de los cuales se incluyen las vías públicas

De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia Española la palabra *“Común”* significa, entre otras acepciones, *“...lo que no siendo privativamente de ninguno pertenece o se extiende a varios”*.

Dicho uso común implica que todas las personas tengan derecho, en este caso, a acceder a las vías públicas; empero, ello no se contrapone a la adopción de medidas que garanticen un mejor disfrute, uso o goce, a efectos de que los bienes de uso público puedan ser compartidos en una forma adecuada y racional. De ahí que el establecimiento de normas que faciliten la circulación vehicular y peatonal para el

transporte público, lejos de contrariar el espíritu de la voluntad del constituyente y del legislador, contribuye a su efectividad.

El Espacio Público, es un derecho constitucional de carácter colectivo, instituido expresamente en el mencionado artículo 82 de la Constitución bajo el título de los Derechos Colectivos y del Ambiente, en los términos descritos anteriormente.

Además, aparece relacionado en la lista enunciativa de derechos que contiene inciso primero del Artículo 88 de la Carta como objeto innumerables acciones Populares.

De los artículos 82, 88 y 102 de la Constitución Política resulta la siguiente normativa del espacio público:

- 1) Es deber del Estado, y, por ende, de sus autoridades, velar por la protección de la integridad del espacio público.
- 2) Es deber del Estado y de sus autoridades, velar por su destinación al uso común.
- 3) Es deber de las autoridades asegurar la efectividad del carácter prevalente del uso común del espacio público sobre el interés particular.
- 4) Es deber de las entidades públicas ejercer la facultad reguladora en materia de ordenamiento territorial, en relación con la utilización del suelo y del espacio público para la defensa del interés común, entre otros.
- 5) Es un derecho e interés colectivo.
- 6) Constituye el objeto material de las acciones populares y es uno de los bienes jurídicamente garantizables a través de ellas (Constitución Política de 1991, arts. 82, 88 y 102)

Es importante resaltar que a través de las acciones populares la jurisprudencia ha definido y establecido varios de los conceptos que han entrado a fundamentar la obligación que tiene el Estado de conservar y mantener los bienes de uso público y entre ellos las vías públicas. Por lo cual se resalta que los artículos 2º, 4º. y 9º de la Ley 472 de 1998, en desarrollo del artículo 88 de la Constitución Política, establecen que las acciones populares son los medios procesales para la protección de los derechos e intereses colectivos y que *“se ejercen para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible”* (Ley 472 de 1998, arts. 2, 4 y 9) se establece allí uno de los mecanismos mediante el cual es posible por parte de los administrados hacer valer sus derechos y los deberes del Estado sobre el buen uso, mantenimiento y conservación de las vías públicas.

Se trata, pues, de un medio procesal específico y autónomo que al tenor de lo preceptuado por el artículo 88 de la Constitución la ley regulará *“para la protección de los derechos e intereses colectivos relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicas, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella”* (Constitución Política de 1991, art. 88).

Con atinencia a la noción de espacio público regulada en las Leyes 9ª de 1989, 388 de 1997 y en su Decreto Reglamentario 1504 de 1998, la Corte Constitucional en

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENAVIGADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 15 de 18

Sentencia SU-360 de 1999 señaló que el espacio público:

no se limita a los bienes de uso público (calles, plazas, puentes, caminos, ríos y lagos) señalados en la mencionada legislación, sino que extiende el alcance del concepto a todos aquellos bienes inmuebles públicos, que al ser afectados al interés general en virtud de la Constitución o la ley, están destinados a la utilización colectiva. En otras palabras, lo que caracteriza a los bienes que integran el espacio público, es su afectación al interés general y su destinación al uso directo o indirecto en favor de la colectividad, razón por la cual no pueden formar parte de esta categoría, aquellos bienes que son objeto de dominio privado de conformidad con lo establecido por la ley, ni aquellos que son del pleno dominio fiscal de los entes públicos, (bienes “privados” del Estado) (Corte Constitucional, Sentencia SU-360 de 1999).

Tomando en consideración las precisiones anteriores, pueden reconocerse como elementos que integran el concepto de espacio público, entre otros los siguientes:

- a) Las áreas requeridas para la circulación tanto peatonal como vehicular (vías públicas), como por ejemplo las calles, plazas, puentes y caminos.
- b) Las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, léase estadios, parques y zonas verdes, por ejemplo.
- c) Las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, es decir andenes o demás espacios peatonales.
- d) Las fuentes agua, y las vías fluviales que no son objeto de dominio privado.
- e) Las áreas necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos o para la instalación y uso de los elementos constitutivos del

amoblamiento urbano en todas sus expresiones.

- f) Las áreas para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje.
- g) Los elementos naturales del entorno de la ciudad.
- h) Los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como la de sus elementos vegetativos, arenas y corales.
- i) En general, todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyen por consiguiente zonas para el uso o el disfrute colectivo.

En sentencia del 31 de agosto de 2001 en Consejo de Estado estableció que la Carta de 1991 hizo expreso reconocimiento de los derechos e intereses colectivos, que son los relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que defina el legislador.

De esta manera, el Estado tiene la obligación de mantener y conservar las vías públicas, porque estas hacen parte de los bienes de uso público que están en titularidad del ente estatal, y lo que caracteriza a los bienes que integran el espacio público, es su afectación al interés general y su destinación al uso directo o indirecto en favor de la colectividad, caso en el cual es el Estado quien pasa a ser titular de la administración

de dichos bienes adquiriendo así una función pública en servicio de la ciudadanía, razón por la cual no pueden formar parte de esta categoría, aquellos bienes que son objeto de dominio privado de conformidad con lo establecido por la ley, ni aquellos que son del pleno dominio fiscal de los entes públicos.

Es por ello que en cuanto a las vías públicas, al hacer parte de los bienes de uso público, es al Estado a quien le corresponde velar porque los administrados puedan hacer un buen uso de ellas donde no se vayan a ver afectados en sus bienes y honra por la falta de cuidado y mantenimiento de las mismas, es él quien debe prestar un efectivo servicio público a través de las vías de tránsito, ya que son bienes de dominio de la nación destinados al uso de los habitantes lo cual conlleva a la debida administración de los mismos.

El Estado debe de acuerdo a las consagraciones legales y constitucionales garantizar el derecho que se tiene para acceder a las vías públicas y por consiguiente velar por las medidas que garanticen un mejor y más seguro disfrute.

Encontramos entonces como fundamento de la obligación que tiene el Estado de mantener y conservar las vías públicas el hecho de que en él radica la titularidad de la administración de las mismas como una de sus funciones públicas al hacer ellas parte de los bienes de uso común, lo cual esta sustentado y su vez fundamentado en los preceptos constitucionales, jurisprudenciales y legales estudiados en los acápite anteriores.

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

De lo planteado, se puede concluir que el ordenamiento jurídico colombiano contiene un variado conjunto de responsabilidades, dentro de las cuales se encuentra una de gran importancia como lo es la responsabilidad extracontractual del Estado en sus diversas concepciones marcadas por diferentes teorías que las sustentan y fundamentan.

A nivel jurisprudencial, la responsabilidad del Estado ha evolucionado conjuntamente con la doctrina, la cual ha marcado las pautas para que los diferentes órganos que durante toda la historia de la responsabilidad del Estado han estado encargados de vigilar por un debido desarrollo y aplicación de las funciones de la administración pública, tengan un fundamento sobre el cual puedan dar aplicación a las diferentes teorías que han permeado dicha responsabilidad.

Se puede observar cómo la jurisprudencia no ha sido unificada en la aplicación de una teoría para establecer la responsabilidad del Estado. Durante muchas décadas y varios siglos se han aplicado diversa teorías y se podría decir que nunca ha habido predominio de una sobre otra, siempre se han aplicado varias teorías de formas alternas según el caso concreto que se esté estudiando en su momento, pero se puede decir que la teoría que más acogida ha tenido y que hoy en día aún tiene plena vigencia es la teoría de la falla o falta del servicio, la cual también se ha mantenido vigente desde sus inicios en cuanto a sus elementos constitutivos.

También se concluye que el tema de la responsabilidad del Estado es un tema de

vital importancia para nuestro conocimiento, como mecanismo para hacer valer los derechos que se pueden ver afectados o vulnerados por la administración, aún por causas o actos lícitos de la misma, ya que el Estado en cuanto a su función administrativa está constituido para velar por los intereses generales de los administrados, protegiendo tanto sus patrimonios como su integridad física y personal.

Una vez estudiados y expuestos todos estos conceptos y postulados teóricos y doctrinales conjuntamente con el análisis de la jurisprudencia del Consejo de Estado, se concluye de acuerdo a lo estudiado que el Consejo de Estado desde su surgimiento siempre ha jugado un papel importante y primordial al determinar las causas o motivos por los cuales el Estado debe asumir una responsabilidad como consecuencia de su mal actuar o de sus omisiones.

REFERENCIAS

Altamira, Julio (1973). *Responsabilidad del Estado*. Buenos Aires: Editorial Astrea. 191 p.

Bustamante, Álvaro. (1989). *Derecho Administrativo y función pública en Colombia*. Medellín: Editora jurídica de Colombia. 516 p.

Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sección tercera, sentencia de 8 de Mayo de 1995, expediente 8118, consejero ponente: Juan de Dios Montes Hernández.

Consejo de Estado, sección quinta, 31 de agosto de 2001, expediente N° 0036, Ponente: Roberto Medina López, actor: Manuel José Reina Reina, Acción popular

Consejo de Estado, Sección Tercera, 14 de abril de 1989, Consejero ponente: Doctor Gustavo de Greiff

Restrepo, Expediente número 5423, Actor: Siegbert Hermann y otros.

Consejo de Estado, Sección Tercera, 2 de noviembre de 1991, Consejero ponente: Julio César Uribe Acosta, Expediente número 6784, Actor: Emilio Guido de Mazonett.

Consejo de Estado, Sección Tercera, 22 de septiembre de 1966, Ponente: Guillermo González Charry, A.C.E., tomos LXX y LXXI, Nos. 409-412.

Consejo de Estado, Sección Tercera, 25 de marzo de 1993, Consejero ponente: Julio César Uribe Acosta, Expediente número 7781, Actora: María Elena Enciso de Ramírez.

Consejo de Estado, Sección Tercera, 7 de marzo de 1985, Ponente: Eduardo Suescún Monroy, Exp. 3642. Actor: José Antonio Casallas Morales y otros.

Consejo de Estado, Sección Tercera, 8 de agosto 1985, Ponente: Eduardo Suescún Monroy, Exps. 2277, 2283, 2290, 2292 y 2295. Aclaración de voto del doctor Julio César Uribe Acosta. Actor: Alberto Barreto y otros.

Consejo de Estado, Sección Tercera, 8 de junio de 1990, Consejero ponente: Doctor Gustavo de Greiff Restrepo, Expediente número 5814, Actor: Pilar Alicia Fernández y otros.

Consejo de Estado, Sección Tercera, 8 de noviembre de 1990, Consejero ponente: Doctor Carlos Betancur Jaramillo, Expediente número 5459, Actor: Cecilia Soto Vda. de Ricardo y otros.

Consejo de Estado, Sección Tercera, 9 de noviembre de 1995, Consejero ponente: Jesús María Carrillo Ballesteros Expediente número 10823, Actor: Jorge Enrique Becerra.

Consejo de Estado. Sentencia de 27 de junio de mil novecientos noventa y uno (1991), Expediente No. 6454, Actor: Edgar, Perez Rodriguez. Demandado Instituto de Crédito Territorial

El Tiempo. (2011). Vía Medellín-Quibdó sigue inconclusa un año después del accidente que dejó 36

 INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DE ENVIADO	ARTICULO DEL TRABAJO DE GRADO	Código: F-PI-32
		Versión: 01
		Página 18 de 18

mueritos. En Internet: <<http://m.eltiempo.com/colombia/via-medellin-quiبدو-sigue-inconclusa-un-ano-despues-del-accidente-que-dejo-36-mueritos/7103467>> [Consultado en septiembre de 2011].

Esguerra, Juan C (1972). *La Responsabilidad del Estado por Falla del Servicio Público*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana. 236 p.

Franco, Paola y Góngora, Manuel E. (2001). La responsabilidad del Estado legislador en los eventos de sentencias moduladas. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana, 2001. 283 p. En Internet: <<http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/derecho/der e2/Tesis43.pdf>> [Consultado en septiembre de 2011].

García, Eduardo y Fernández, Tomas R. (1995). *Curso de derecho administrativo*. España: Civitas. 274 p.

Gil, Enrique. (1999). *De la Responsabilidad Extracontractual del Estado*. Medellín: Librería Jurídica Sánchez. 736 p.

Henao, Juan C. (1998). *El Daño. Análisis corporativo de la responsabilidad extracontractual del Estado en derecho colombiano y francés*. Bogotá. Universidad Externado de Colombia. 50 p.

Hoyos, Ricardo. (1985). *La responsabilidad de la administración pública*. Bogotá: Temis. 154 p.

Martínez R., Gilberto y Martínez T., Catalina. (2003). *Responsabilidad Civil Extracontractual*. Bogotá: Editorial Temis. 845 p.

Parra G., William R. (2003). *Responsabilidad Patrimonial Estatal. Daño antijurídico*. Medellín: Universidad Autónoma de Colombia. 261 p.

Ramos A., Jairo. (2004). *Fundamentos de la responsabilidad extracontractual de la administración pública*. Bogotá: Editorial Leyer. 500 p.

Ramos, Jairo. (1994). *La Responsabilidad Extracontractual del Estado*. Cali: Ediciones Universidad Libre Sección. 201 p.

Rodríguez, Libardo. (1999). *Derecho Administrativo general y colombiano*. Bogotá: Editorial Temis. 440 p.

Tamayo, Javier. (2000). *La Responsabilidad del Estado*. Bogotá: Temis. 182 p.

Vidal P., Jaime. (1987). *Derecho Administrativo*. Novena Edición. Bogotá: Temis. 475 p.