

Manizales, 17 de octubre de 2024

Señora Jueza

BIBIANA MARÍA LONDOÑO VALENCIA

JUZGADO SEXTO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO

Manizales, Caldas.

REFERENCIA:	ALEGATOS DE CONCLUSIÓN
DEMANDANTE:	WILLIAM ARLEY ARIAS ARANGO Y OTROS
DEMANDADOS:	INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, DEPARTAMENTO DE CALDAS Y EL MUNICIPIO DE NEIRA – CALDAS.
RADICADO	17-001-33-39-006-2019-00168-00

SANDRA CAROLINA HOYOS GUZMÁN, obrando como mandataria judicial del DEPARTAMENTO DE CALDAS, en los términos del poder a mi conferido, a través del presente escrito respetuosamente me dirijo a usted para presentar dentro del término legal **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**, de la siguiente manera:

ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

De manera respetuosa y oportuna comparezco ante su Despacho para solicitar que NIEGUE las pretensiones de la demanda, de modo que ABSUELVAN de todo cargo a la entidad que represento por las siguientes razones:

A. FALTA DE PRUEBA DEL DAÑO:

La persona interesada en reclamar del Estado la reparación de los daños antijurídicos cuya causación imputa a la acción o a la omisión de una autoridad pública y, con tal propósito, ejerce la acción de reparación directa, tiene la carga de acreditar, en el proceso, la concurrencia de los elementos inherentes al régimen de responsabilidad en el cual ampara sus pretensiones, lo cual no ocurrió en este caso, es decir, es fundamental que el demandante

cumpla con ciertos requisitos legales y probatorios, la carga de la prueba recae sobre el demandante, quien debe demostrar los elementos constitutivos de su reclamación.

El demandante debe demostrar:

- La existencia del daño.
- La relación de causalidad entre el daño y la actuación u omisión de la entidad demandada.
- La culpa o la falta de diligencia de la entidad en la producción del daño.

Además de ello, se establece que el daño debe ser concreto, real y verificable. El demandante debe proporcionar pruebas claras y suficientes para establecer que el daño no solo existió, sino que fue causado directamente por la falta de diligencia de la administración.

El demandante no logró probar que la causa principal del accidente se debiera a una deficiencia en el mantenimiento de la vía por parte de la entidad estatal, por el contrario, revisado el material probatorio aportado, no se observa que los reportes del accidente determinen una exacta causa del mismo; en ninguno de los informes aportados se establece con exactitud el hecho generador ni se aprecia unidad de circunstancias. Lo único que se observa es que fue un accidente de tránsito. La entidad estatal ha cumplido con su deber de mantener la vía en condiciones seguras, y no se le puede atribuir responsabilidad por un accidente del cual es desconocida su causa.

No existe certeza ni está probado, las causas que dieron origen al accidente, ya que hasta el momento se parte del supuesto de que el estado de la vía se encontraba en mal estado, sin embargo, quedó demostrado que la vía por la cual se desplazaba el señor ARIAS ARANGO, estaba en condiciones de ser transitada, siempre y cuando se cumpliera con la normatividad establecida en el Código Nacional de Tránsito.

En efecto, no existe ningún medio de prueba en la demanda que permita afirmar con certeza que exista una conducta activa u omisiva por parte del DEPARTAMENTO DE CALDAS que pueda ser la causa eficiente de los perjuicios que aduce la parte demandante.

Dando lugar a una falta en la existencia de la prueba de la existencia del daño entendiendo que no hay nexo de causalidad entre el accidente producido en la vía del Municipio de Neira, fuera ocasionado por la falta de diligencia de la GOBERNACIÓN DE CALDAS.

B. NO FUE DEMOSTRADA LA IMPUTABILIDAD DEL DAÑO A LA GOBERNACIÓN DE CALDAS:

Para que pueda imputarse un accidente de tránsito al Estado, es necesario que se identifique cuál acción u omisión fue la causa determinante, principal y eficiente del hecho dañoso.

De conformidad con la naturaleza de la acción de repetición, corresponde al demandante probar que el daño es consecuencia directa de una acción u omisión atribuible al ente departamental. En el presente caso:

Manifiestan en la demanda: *"Que no existía señal de tránsito alguna que advirtiera del peligro presentado por los huecos existentes en la vía."*. Sin embargo, el demandante no ha presentado evidencia concreta que establezca que el estado de la vía fue la causa directa del accidente.

Sobre la posible valoración de las fotografías que fueron allegados al proceso por el demandante, y que pretenden demostrar la ocurrencia de un hecho, debe precisarse que éstas sólo dan cuenta del registro de varias imágenes, sobre las cuales no es posible determinar su origen, ni el lugar, ni la época en que fueran tomadas, y al carecer de reconocimiento a ratificación, no pueden ser cotejadas con otros medios de prueba allegados al proceso.

Además, se debe tener presente que el hueco o bache que supuestamente le hace perder el control al señor ARIAS ARANGO, según las fotos aportadas, está a una distancia significativa, de la orilla de la carretera, o sea que no tuvo en cuenta que debe transitar por la derecha a distancia no mayor de un (1) metro de la orilla, pero con espacio suficiente para actuar con pericia. Así lo establece la norma de tránsito de motocicletas, Ley 769 de 2002:

"ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.

Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. (...)” (Subrayado fuera del texto)

Efectivamente ello obedece a la imprudencia e impericia del conductor de la motocicleta, pues de las fotos aportadas lo único que está demostrando es la vulneración de las normas de tránsito, de no transitar cerca de la acera u orilla.

En sentido similar, el artículo 55 ibídem señala:

“ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito”.

Y continúa: *“ARTÍCULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO. Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento”.*

Además de ello, de las pruebas y testimonios aportados puede inferirse que la velocidad que llevaba no le dio la oportunidad de reacción alguna, se deduce entonces que no viajaba a

velocidad baja o normal, pues de haber sido así no se habría producido tensiones y fracturas graves.

Así pues, es menester enunciar lo proferido en sentencia del 8 de febrero de 2017, la sección tercera del consejo de estado en su sentencia 08001233100019980066301, que indica que el mal estado de la vía no es suficiente para endilgar responsabilidad a la administración, pues debe acreditarse el nexo causal entre el daño y la omisión por falta de mantenimiento de la vía, dado esto, no hay fundamentos probatorios en la demanda

Por lo que vale la pena aclarar que no está dentro de las posibilidades reales prever este tipo de riesgo, no hay evidencia alguna de queja o denuncia de los usuarios de la vía, o de los vecinos del sector, y menos de los propietarios de los Predio del sector, respecto a las condiciones de la vía, además si existieran señales de tránsito alertando los posibles huecos en la carretera, este no lo hubiese podido ver, pues transitaba en horas de la noche.

Sobre la velocidad a la que deben desplazarse los conductores cuando existan circunstancias que afecten la visibilidad, bien por la hora de circulación o por efectos extremos como la lluvia indica la ley:

“ARTÍCULO 74. REDUCCIÓN DE VELOCIDAD. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales. En las zonas escolares. Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad. Cuando las señales de tránsito así lo ordenen. En proximidad a una intersección”. (Subrayado fuera del texto original)

Por lo tanto, la causa principal del accidente no se debió a una deficiencia en el mantenimiento de la vía por parte de la entidad estatal, sino a una combinación de factores. La entidad estatal ha cumplido con su deber de mantener la vía en condiciones seguras, y no se le puede atribuir responsabilidad.

C. FUE DEMOSTRADO EN EL PROCESO LA CAUSAL EXONERATIVA DE RESPONSABILIDAD DE “CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA”

Frente a un proceso de reparación directa, la Sección Tercera del Consejo de Estado enfatizó que para que la culpa de la víctima releve de responsabilidad a la administración aquella debe cumplir con los siguientes requisitos: (i) Una relación de causalidad entre el hecho de la

víctima y el daño y; (ii) El hecho de la víctima no debe ser imputable al ofensor. (CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN A Consejero ponente: HERNÁN ANDRADE RINCÓN, 25 de enero de 2017).

Con base en el primer requisito, explicó que si el hecho del afectado es la causa única, exclusiva o determinante del daño la exoneración es total. Por el contrario, si ese hecho no tuvo incidencia en la producción del daño, debe declararse la responsabilidad estatal.

La exigencia de un comportamiento culposo para que sea considerado como exoneratorio se ha venido atenuando teniendo en cuenta dos factores así:

1. Se requiere de una coparticipación o una concausalidad que, desde el punto de vista objetivo, sea eficiente y determinante de forma parcial o total para la producción de daño.
2. Existen eventos en los que quienes se exponen a los daños son personas que no tienen capacidad de autodeterminarse, como los menores, dementes o personas con alguna perturbación mental transitoria, o quien obra por intimidación o coacción

Cabe precisar que en los eventos en los cuales la actuación de la víctima resulta ser la causa única, exclusiva o determinante del daño, carece de relevancia la valoración de su subjetividad. Si la causalidad constituye un aspecto objetivo, material de la responsabilidad, de debe verificar si dicha conducta fue o no la causa eficiente del daño, sin que para ello importe establecer si al realizarla, su autor omitió el deber objetivo de cuidado que le era exigible, o si su intervención fue involuntaria. Por tal razón, resulta más preciso señalar que la causal de exoneración de responsabilidad del demandado es el hecho de la víctima y no su culpa.

En resumen, en el campo de la responsabilidad patrimonial del Estado la valoración objetiva de la intervención causal tanto de la Administración como de la propia víctima resultan suficientes para determinar si la causa eficiente del daño lo fue la actuación del ente demandado o de la víctima, con el fin de establecer si hay lugar a condenar a aquélla o a absolverla por haberse producido una causal excluyente de responsabilidad. (Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 19 de agosto de 2009).¹

¹ Ver en el mismo sentido, Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 18 de febrero de 2010

Así pues, el informe de accidente sugiere que la pérdida de control del vehículo puede estar relacionada con errores imputables al conductor y no con el estado de la vía, quedando sin prueba la responsabilidad del Estado, estando dentro del excluyente de responsabilidad de culpa exclusiva de la víctima.

En el presente caso el señor ARIAS ARANGO, puso en peligro su vida cuando se desplazaba en una motocicleta sin guardar las debidas medidas mínimas de seguridad como transitar a una velocidad adecuada y que le permitiera maniobrar en caso de inminente peligro.

Además de ello, es atendido en una segunda ocasión por el Hospital de Caldas de la ciudad de Manizales el día 31 de diciembre de 2016, fue valorado por ortopedia y programado para cirugía con DX de fractura de radio distal, pero, este firma alta voluntaria y regresa el día 2 de enero de 2017 por dolor.

Así las cosas transcurrieron los días 31 de diciembre de 2016, 1 de enero de 2017 y 2 de enero de 2017 (9:08 am) para que el señor ARIAS ARANGO buscara nuevamente atención médica lo que para la suscrita son dudosas las verdaderas consecuencias y/o secuelas del accidente del convocante.

A partir de lo anterior, es preciso señalar que el actuar del Señor ARIAS ARANGO fue negligente y con el mismo puso en riesgo su salud, puesto que al firmar el retiro voluntario del centro hospitalario asume las consecuencias y riesgos que se generarán en su humanidad por la no atención oportuna, esto es, una complicación que diera lugar a una situación de mayor gravedad que en un momento determinado pudiese llevar a que las secuelas del accidente fueran gravosas.

Por otro lado, sobre la velocidad a la que deben desplazarse los conductores cuando existen circunstancias que afecten la visibilidad, bien por la hora de circulación o por otros factores como lo indica el Artículo 74 del Código Nacional de Tránsito citado con anterioridad, el señor ARIAS ARANGO debía estar conduciendo a una velocidad promedio de 30 kms/h que le permitiera maniobrar la motocicleta con facilidad frente a cualquier adversidad que se presentara en la vía y, por lo anterior, dado que no pudo maniobrar el vehículo se puede inferir que estaba conduciendo a una velocidad mucho mayor.

Incluso el testigo ALEJANDRO GÓMEZ VALENCIA afirma “el conduce a una velocidad

prudente, 70 a 80 km/h(...)" y además de eso manifiesta que desconoce el día del accidente a qué velocidad iba. Además de ello, el señor bombero ALEJANDRO que atendió el accidente declara que no recuerda las condiciones del accidente, con qué colisionó ni la causa del mismo.

De tal modo que, por medio de lo procesado no se ha determinado el nexo causal que determine la responsabilidad del ente que represento, siendo responsabilidad del conductor del vehículo, atribuible a una culpa exclusiva de la víctima, quedando sin prueba la responsabilidad del Estado, estando dentro del excluyente de responsabilidad.

Estas alegaciones las dejo fundamentadas en los argumentos esbozados en la demanda, y de manera muy respetuosa, solicito a su señoría desestimar las pretensiones de la demanda en virtud a que las pruebas relacionadas y los razonamientos que las acompañan, no son suficientes para concluir que existió falla en el servicio por parte del departamento de Caldas como lo manifiesta la parte demandante.

Con el respeto acostumbrado,

Atentamente,



SANDRA CAROLINA HOYOS GUZMAN

C.C. No 52.441.445 de Bogotá

T.P. No 168.650 del C. S. De la J