

## REPÚBLICA DE COLOMBIA



### TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DEL VALLE DEL CAUCA

Santiago de Cali, veinte (20) de junio de dos mil veinticinco (2025).

EXPEDIENTE: 76147-33-40-002-2017-00083-02  
MEDIO DE CONTROL: REPARACIÓN DIRECTA  
DEMANDANTES: MARÍA ADELINA AGUDELO LÓPEZ Y OTROS  
DEMANDADO: DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA,  
TRANSPORTES ARGELIA Y CAIRO S.A.S.  
  
LLAMADOS EN  
GARANTÍA: SBS SEGUROS DE COLOMBIA S.A.  
TEMA: ACCIDENTE DE TRÁNSITO – HUECO EN LA VÍA  
DECISIÓN: REVOCA SENTENCIA PARCIALMENTE  
SENTENCIA No. **117**

MAGISTRADO PONENTE: **EDUARDO ANTONIO LUBO BARROS**

#### 1. OBJETO

Agotadas las etapas procesales correspondientes a la segunda instancia y no observando causal de nulidad que invalide lo actuado, decide la Sala el recurso de apelación interpuesto por la parte demandada DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA contra la Sentencia **No. 043 del 28 de febrero de 2024**, proferida por el Juzgado Segundo Administrativo Oral de Cartago, mediante la cual accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda.

#### 2. ANTECEDENTES

**2.1. La demanda.** (Fls. 01-19, Archivo No. 01 - Expediente físico digitalizado)

##### 2.1.1. Pretensiones.

Los señores **MARÍA ADELINA AGUDELO LÓPEZ, EDILIA AMPARO CASTRO AGUDELO, DORA LILIA CASTRO AGUDELO, ALBA MARINA CASTRO AGUDELO,** y **YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE,** a través del medio de

control de REPARACIÓN DIRECTA demandaron al **DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA** y a **TRANSPORTES ARGELIA Y CAIRO S.A.S.**, tendiente a obtener las siguientes declaraciones:

- Que se declare administrativamente responsables al **DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA** y a **TRANSPORTES ARGELIA Y CAIRO S.A.S.** por los daños y perjuicios ocasionados a ellos, como consecuencia del fallecimiento del señor JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO y de las lesiones sufridas por la ciudadana YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE, a causa del accidente de tránsito ocurrido el día 21 de enero de 2015.
- Que como consecuencia de la anterior declaración se ordene a la entidad demandada indemnizar los perjuicios ocasionados a los actores, estos son:

➤ Perjuicios morales:

- Por el fallecimiento del señor JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO:
  - 100 SMLMV, para cada uno de los demandantes MARÍA ADELINA AGUDELO LÓPEZ, EDILIA AMPARO CASTRO AGUDELO, DORA LILIA CASTRO AGUDELO, y ALBA MARINA CASTRO AGUDELO.
- Por las lesiones de la demandante YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE:
  - 10 SMLMV, para la demandante YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE.

➤ Lucro cesante para la demandante YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE:

- Consolidado: 20 días de incapacidad -salario mínimo aumentado en un 25%- (\$614.760 m/cte).

También se solicitó: i) indexar los valores a la fecha definitiva del fallo, y ii) condena en costas.

## 2.1.2. Los hechos.

El actor expone como **hechos** relevantes los siguientes:

1. El día 21 de enero del año 2015, se desplazaban en el bus escalera de marca Ford, vehículo de servicio público con placas VLJ-124, los ciudadanos JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO y YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE, viajando en la ruta que del municipio de Argelia (Valle) conduce a Cartago (Valle), en virtud del contrato de transporte que regía entre ellos y la empresa transportadora TRANSPORTES ARGELIA Y CAIRO S.A.S.; dicho vehículo era conducido por el señor Jhon Jairo Gómez Bueno.
2. Cerca de las 8:10 AM, el bus en mención se desplazaba por la jurisdicción del municipio de Ansermanuevo, cuando el conductor del bus perdió el control del mismo debido a huecos presentes en la vía y/o fallas mecánicas en el sistema de dirección, saliéndose el vehículo de la vía y produciéndose un volcamiento del mismo, lo cual causó la muerte instantánea del señor JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO y las lesiones de YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE.
3. En el informe policial de accidentes de tránsito el Inspector de Policía de Ansermanuevo consignó "fallas mecánicas" como hipótesis de la posible causa del accidente, dejando también consignada la posición final del vehículo.
4. En informe pericial de necropsia el Instituto de Medicina Legal determinó que la causa de la muerte del señor JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO fue una insuficiencia respiratoria aguda causada por la compresión de su región toraco-abdominal.
5. Tras el accidente la señora YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE fue atendida en el hospital Santa Ana de los Caballeros en Ansermanuevo, donde se le diagnosticó TRAUMATISMO NO ESPECIFICADO DEL ADBDOMEN, DE LA REGIÓN LUMBOSACRA Y DE LA PELVIS. Posteriormente, el día 06 de julio de 2015 fue valorada por el Instituto de Medicina Legal, que determinó una incapacidad médico legal de veinte (20) días y una perturbación funcional de órgano de la locomoción de carácter transitorio.
6. La vía en la que se produjo el accidente estaba en mal estado, con baches, y no había señalización que avisara de los mismos. Así mismo, el contrato de transporte no se ejecutó debidamente pues

no se condujo a las personas sanas y salvas a su lugar de destino y no se garantizaron las condiciones de seguridad óptimas del vehículo.

7. Al momento de su muerte el señor JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO tenía 30 años, se dedicaba a la agricultura, devengaba un salario mínimo legal mensual vigente, y convivía bajo el mismo techo con su madre MARÍA ADELINA AGUDELO LÓPEZ. Su familia, compuesta por su madre y sus hermanos, ha sufrido mucha congoja por la muerte de su ser querido.
8. Al momento del accidente la señora YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE tenía 22 años de edad, se dedicaba a recoger café, y devengaba un salario mínimo legal mensual vigente. Por causa del accidente ha sufrido mucha tristeza y congoja psicológica.

## **1.2. Contestación de la demanda**

### **1.3. Transportes Argelia y Cairo S.A.S.** (Fls. 184-191, Archivo No. 01, Expediente físico digitalizado)

La entidad demandada contestó la acción oponiéndose a las pretensiones de la parte actora.

Alega que el accidente se produjo por el pésimo estado de la carretera, pues se encontraba totalmente agrietada la loza y con hundimientos, además de que no había señalización en el lugar y la vegetación irrumpía en la carretera ante su falta de mantenimiento.

Debido a lo anterior alega que se presentó un caso de fuerza mayor o caso fortuito, en tanto que el resultado fue irresistible para el conductor ante las malas condiciones de la vía, y es evidente que fue un hueco de esa vía el que causó el siniestro, y no fallas mecánicas.

Por lo mismo, dado que considera que el accidente no es atribuible a ella, considera que se presenta un cobro de lo no debido y un caso de culpa de un tercero, que viene siendo el Departamento del Valle del Cauca, que omitió mantener la vía en buen estado y señalizada.

Propuso las excepciones de: i) fuerza mayor y/o caso fortuito, ii) cobro de lo no debido, iii) culpa de un tercero, y la innominada o genérica.

**1.4. Departamento del Valle del Cauca** (Fls. 234-256, Archivo No. 01, Expediente físico digitalizado)

La entidad demandada contestó la acción oponiéndose a las pretensiones de la parte actora, pues considera que la causa eficiente del accidente no fue un hueco en la vía, circunstancia que ni siquiera considera demostrada con certeza, sino que según el mismo material probatorio aportado por la parte actora se puede concluir que la causa eficiente del accidente fueron las fallas mecánicas y/o el estado del vehículo, así como los errores que en la conducción del mismo cometió el conductor de la empresa transportadora.

Considera que no hay una forma de endilgarle responsabilidad al departamento, pues la omisión de alguna de sus obligaciones no fue la causa y/o no tiene nexo causal con el siniestro producido, sino que dicha causa es solo atribuible a la empresa transportadora por las fallas mecánicas del vehículo accidentado.

Propuso como excepciones las de: i) Inexistencia del daño antijurídico, ii) ausencia de falla en el servicio, iii) inexistencia del nexo causal, iv) falta de legitimidad en la causa por pasiva, y v) hecho exclusivo de un tercero.

**1.5. Llamado en garantía SBS SEGUROS DE COLOMBIA S.A.** (Fls. 290-308, Archivo No. 01, Expediente físico digitalizado)

La entidad demandada contestó la demanda principal oponiéndose a las pretensiones de la parte actora, argumentando básicamente que el informe policial de accidente de tránsito y las demás pruebas que obran en el plenario dan cuenta de que fueron las malas condiciones de la vía las que constituyeron la verdadera causa eficiente del accidente.

Frente a la demanda principal propuso las excepciones de: i) hecho de un tercero; ii) ausencia de los elementos estructurales de la responsabilidad extracontractual; iii) inexistencia de responsabilidad y de obligación indemnizatoria a cargo de Transportes Argelia y Cairo SAS; iv) enriquecimiento sin causa, y; la genérica.

En cuanto al llamamiento en garantía se explicó las ausencias de cobertura de la póliza para el caso en concreto, así como los límites de las indemnizaciones cubiertas por la póliza.

Frente al llamamiento en garantía propuso las excepciones de: i) Inexistencia de cobertura de la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 1000282 para los perjuicios alegados por la señora Yined Alejandra Ríos Alzate, ii) La demanda tiene como objeto la reparación del perjuicio propio y no el resarcimiento del daño sufrido por el causante en ejercicio de la acción hereditaria, lo cual configura una ausencia de cobertura de la póliza de responsabilidad civil contractual expedida por SBS Seguros Colombia S.A., iii) Marco de los amparos otorgados, límites máximos de la eventual obligación indemnizatoria de la aseguradora, condiciones de las pólizas y en general, alcance contractual de las obligaciones del asegurador, iv) Las exclusiones de amparo, y v) la genérica.

## 2. LA SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA (Archivo No. 002, segunda parte expediente digital primera instancia).

Mediante **Sentencia No. 043 del 28 de febrero de 2024**, proferida por el Juzgado Segundo Administrativo Oral de Cartago, se accedió parcialmente a las pretensiones de la demanda, al considerar que la entidad demandada DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA incurrió en omisiones a sus deberes en relación con el tramo vial donde ocurrió el accidente de tránsito, y esas omisiones generaron el mal estado de la vía que fue causa efectiva del accidente que ocasionó los daños y perjuicios sufridos por los demandantes; como sustento de la decisión el a-quo expuso los siguientes argumentos:

*“De los elementos de prueba allegados al proceso encuentra esta judicatura demostrada la existencia de la anomalía que causó la pérdida de control del vehículo y que, posteriormente, generó su volcamiento. Así mismo, del dibujo del croquis se aprecia que el automotor iba por su carril cuando se encontró la mencionada irregularidad, lo cual produjo que rodara con destino a un abismo “con una huella de frenado de 21.84 metros”. Por lo anterior, no se comparte la tesis planteada por el extremo pasivo en cuanto a la inexistencia de material probatorio que evidencie que había un hueco sobre la vía. Por el contrario, existen suficientes medios de prueba que demuestran que el automotor perdió control cuando tocó la irregularidad, tal como se puede constatar del informe de accidente de tránsito 159 del 21 de enero de 2015 y del testimonio rendido por el señor Atanáel Cardona Velasco.*

*Con todo, si bien se estableció que la vía era recta y plana, lo cierto es que en el informe de tránsito se consignó que presentaba huecos -entre ellos el que desestabilizó el automotor-, estaba seca y no tenía señales de tránsito. Por lo anterior, es posible concluir que la causa adecuada del incidente fue el mal estado de la vía y, en concreto, la presencia de un hueco sobre la calzada.*

*Así las cosas, a partir de lo dicho por el testigo Atanáel Cardona Velasco y lo consignado en el informe fotográfico, el del accidente y el croquis del siniestro, el Despacho concluye que la causa*

adecuada que produjo el hecho dañoso fue la existencia de una anomalía sobre la vía, cuyas dimensiones eran suficientes para desestabilizar el vehículo al punto de perder el control, toda vez que, se reitera, tenía 1.17 metros de largo y 1.20 metros ancho.

En efecto, ante la magnitud del hueco, la vía debía estar cerrada si no había sido posible su reparación o, cuando menos, con la señal de tránsito SP-26 que debe instalarse para advertir a los conductores la proximidad a un hundimiento brusco en la superficie de la vía, que puede causar daños o desplazamientos peligrosos de los vehículos. No obstante, el escenario de los hechos no contaba con señales de tránsito, tal y como lo detalló el informe del accidente.

En esa medida, se ha entendido que se presenta una falla del servicio por parte de la entidad a cargo del mantenimiento, conservación y señalización cuando en las carreteras del país se presentan huecos, hundimientos u otro tipo de obstáculos al tráfico vehicular, sin que se advierta el peligro que estos conllevan, por medio de las señales de tránsito pertinentes, pues el deber de construir carreteras seguras y adecuadas a los requerimientos del tráfico, trae consigo la obligación de la Administración de mantenerlas en buen estado y de ejercer el control sobre las mismas.

Así mismo, resulta procedente desacreditar la tesis planteada por el departamento del Valle del Cauca en cuanto a que el daño se produjo por el exceso de velocidad del automotor. Primero, porque no hizo ningún esfuerzo probatorio en tal sentido, pues se limitó a expresar tal afirmación sin ningún asidero demostrativo. Segundo, porque dentro de los elementos de prueba que sí obran en el expediente no se evidencia la velocidad que llevaba el automotor para el momento de los hechos.

En esa medida, las probanzas indican que la causa adecuada del accidente fue tomar el hueco, lo cual provocó la pérdida de control del automotor. En efecto, el conductor no se abstuvo de ejecutar alguna conducta idónea para evitar o aminorar en la mayor proporción posible el resultado dañino, tal como habría podido ser la activación de los frenos del vehículo, pues, como se reflejó en el pavimento, la huella de arrastre da cuenta de la desestabilización provocada por la irregularidad vial, lo cual se puede observar en el álbum fotográfico y en el informe de accidente de tránsito.

En efecto, en el caso concreto la causa más próxima y la causa adecuada del daño confluyeron o concurren simultáneamente, pues este Despacho considera que el incidente fue en su mayoría producto de la irregularidad protuberante que se encontraba sobre la vía, pues no fue por el actuar culposo del conductor o fallas mecánicas en el vehículo lo que consolidó el daño, sino la existencia de la anomalía mencionada sobre la calzada.

En el sub examine, el análisis de causalidad adecuada o prognosis póstuma, como lo denomina algún sector de la doctrina y la jurisprudencia, permite establecer que fue la irregularidad sobre la vía la que provocó finalmente el resultado dañoso. Al respecto, se reitera que no fue la velocidad del vehículo, ni las condiciones mecánicas del mismo las que incidieron causalmente en la producción del daño, puesto que el material probatorio es huérfano en establecer esas circunstancias de hecho.

Para el Despacho es importante resaltar que no todas las circunstancias que anteceden a la producción del daño son causas directas del mismo, como se plantea en la teoría de la equivalencia de las condiciones; es un sinsentido otorgarle igual importancia a cada hecho previo a la producción del daño, pues lo relevante es identificar cuál acción u omisión fue la causa determinante, principal y eficiente del hecho dañoso. De lo contrario, se llegaría al absurdo de que la consecuencia o menoscabo, sería la sumatoria de todos los antecedentes, lo que generaría un retorno al infinito.

(...)

En esa medida, el Despacho estima que existió una falla en el servicio proveniente del departamento del Valle del Cauca de la falta de mantenimiento vial y, en particular, por el mal estado de la vía en donde acaeció el siniestro. Así, es claro que fue la omisión la causa adecuada o eficiente que produjo el siniestro bajo examen. En ese sentido, concierne despachar favorablemente la configuración de un eximente de responsabilidad derivado del virtual hecho exclusivo y determinante de un tercero, argumentado por la empresa de Transportes Argelia y Cairo S.A.S. y por la llamada en garantía, puesto que, se encuentra acreditado en el expediente las buenas condiciones del vehículo antes de cubrir la ruta El Cairo – Cartago y como ya se dijo, no hay prueba dentro del plenario del supuesto exceso de velocidad. Por el contrario, no fue su actuación la que significó o tuvo incidencia en la producción del daño, sino, como ya se dijo, la existencia de una anomalía sobre la calzada. Así las cosas, bajo la dogmática de la causalidad adecuada, el Despacho concluye que el análisis probatorio es congruente en señalar que fue la falla en el servicio de mantenimiento vial del departamento del Valle del Cauca la que finalmente incidió en el daño deprecado en la demanda y, por tanto, se permite impartir en su contra declaratoria de responsabilidad."

Como resultado de la sentencia de primera instancia, se impusieron las siguientes condenas a la parte demandada:

- Por la muerte del señor JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO

Perjuicio	Demandante	Calidad	Monto - SMLMV
Perjuicios morales	María Adelina Agudelo López Edilia Amparo Castro Agudelo Dora Libia Castro Agudelo Alba Marina Castro Agudelo	Madre (Fallecido) Hermana (Fallecido) Hermana (Fallecido) Hermana (Fallecido)	100 SMLMV 50 SMLMV 50 SMLMV 50 SMLMV

- Por las lesiones de la señora YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE

Perjuicio	Demandante	Calidad	Monto - SMLMV
Perjuicios morales	Yined Alejandra Ríos Alzate	Víctima directa	40 SMLMV
Lucro Cesante	Yined Alejandra Ríos Alzate	Víctima directa	\$1.071.615

- Por las costas

**2 SMLMV** como agencias en derecho a favor de los demandantes.

### 3. RECURSO DE APELACIÓN (Archivo No. 006, segunda parte expediente digital primera instancia)

La entidad demandada DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA, inconforme con la sentencia de primera instancia, propuso oportunamente el recurso de apelación, fundamentando su oposición a la decisión de primera instancia en los siguientes términos:

*“Sea lo primero indicar que, el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) No. 0159 consigna como segunda causa probable el código 203 “Fallas en el sistema de dirección”, causa que no quedo demostrada en el proceso sobre cual fue la omisión del del conductor Jhon Jairo Gálvez y si realmente el automotor presentaba fallas mecánicas, factores que presuntamente contribuyeron a causar la muerte del señor Jesús Agudelo y las lesiones de la señora Yined Ríos. Ya que la conducción de vehículos es una actividad peligrosa, también de se debió analizar si el conductor actuó en forma prudente y diligente en consideración que no existía señalización; la responsabilidad de los conductores en su labor debe estar por encima de cualquier señalización de tránsito ubicada en la vía. Toda vez que la causa del daño no pudo haber sido la existencia de un hueco o hundimiento en la vía, sino el hecho de un tercero como factor determinante del resultado dañoso, dado que el conductor del bus en el que se desplazaban no actuó de forma prudente y diligente al hacer el recorrido de forma continua, y no haber detenido el vehículo ante el obstáculo o haberlo pasado a una velocidad no permitida, pese al conocimiento que tenía de la vía. Así*

mismo, se debió realizar un peritaje técnico de automotores, para acreditar si el conductor de bus se desplazaba dentro de los límites de velocidad y que la causa del accidente había sido el mal estado de la vía.

Dentro de las pruebas documentales no se aportó el certificado tecno mecánico del automotor como "único modo legal" de demostrar el funcionamiento adecuado del vehículo siniestrado. El testimonio del señor LUIS EUCLIDES ZAPATA DAVID jefe de mantenimiento de la empresa Transportes Argelia y El Cairo SAS, no puede suplir la ausencia del documento legalmente habilitado por la norma, para determinar el estado de funcionamiento del bus escalera; veamos.

Para la fecha de ocurrencia de los hechos, las normas que aplicaban como exigencia de obtener el certificado tecno mecánico como único instrumento legal para determinar el estado mecánico de un automotor, es la Ley 769 de 2002, Ley 1383 de 2010, el Decreto Decreto 019 de 2012 y la Resolución 3768 del año 2013 expedida por el Ministerio de Transporte.

(...)

Es claro, que la revisión a "ojímetro" que hace el Señor LUIS EUCLIDES ZAPATA DAVID como jefe de mantenimiento de la empresa Transportes Argelia y El Cairo SAS, sin el conocimiento y medios tecnológicos que la norma exige, no supe la obligatoriedad que tiene de la entidad de transporte público, de cumplir con la carga probatoria de la excepción decretada por el despacho sobre el hecho de un tercero, para demostrar que ese bus escalera estaba en óptimas condiciones.

(...)

Y es que la obligación de mantener un vehículo en excelentes condiciones no es un mero capricho ni una circunstancia de menor valía frente a la ponderación probatoria desproporcionada que se le dio al testimonio del señor ZAPATA DAVID, en cuanto a dar por cierto, que un bus escalera como el accidentado, estaba funcionando en perfectas condiciones, cuando consta que el testigo manifiesta que "Mi función es estar pendiente de qué el vehículo que llega, antes de ser despachado, [debe] hacerse una revisión total (...) a la dirección, frenos y todo lo que tiene que ver con la parte mecánica y buen estado del vehículo en su totalidad." Dentro de dicho testimonio indica como hace su labor "Cuando los vehículos llegan del Tour o del recorrido quedan desocupados de pasajeros y de carga, hablando de lo que son vehículos tipo Chiva, [luego] se citan al parqueadero de la empresa y ahí nosotros hacemos la revisión, normalmente, se levantan en gatos para revisar que los frenos estén tensionados, se revisan las bandas que no estén gastadas, los terminales de la dirección que no estén gastados, que estén ajustadas las barras, esas son las revisiones que nosotros le hacemos de rutina, inclusive se le revisa lo que es parte de luces, plumillas y equipos de carreteras, todo lo hacemos nosotros ahí. Ya que para poder despachar los vehículos deben de estar en óptimas condiciones y entonces pues normalmente eso es lo que nosotros hacemos, señor juez." Y finalmente informa al despacho el método utilizado "El vehículo, una hora antes de cada salida debe de estar ahí y yo estoy presente media hora antes para poderle dar el chequeo de rutina que es una revisión visual."

La revisión visual, es obvio, la puede hacer cualquier persona; eso indudable, pero ello no quiere decir que, con hacerla, se pueda identificar alguna anomalía mecánica, como la falla en el cardan, o en el sistema de frenos o en la dirección del automotor. Para eso existe la normativa antes citada y la obligación de probar mediante el certificado habilitado por la Ley y ser procesalmente relevante, el hecho que se cumplía con el ordenamiento jurídico para determinar que efectivamente un bus escalera de tanta antigüedad, funcionaba perfectamente.

(...)

Así mismo el ordenamiento jurídico y la jurisprudencia señala que los propietarios de los vehículos automotores "deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen" dando cumplimiento a las normas de tránsito que se especifican en el inciso siguiente. La palabra "velar", según la Real Academia Española (en adelante RAE), tiene múltiples acepciones. Las más apropiadas para el contexto de la disposición son: "observar atentamente algo"; o "cuidar solícitamente de algo". Observar, significa "examinar atentamente" o "mirar con atención y recato", y cuidar significa "poner diligencia, atención y solicitud en la ejecución de algo". Conforme a lo anterior, puede concluirse que la obligación creada por la disposición es una obligación de hacer, pues exige una conducta positiva del propietario consistente en cuidar que el o los vehículos de su propiedad circulen dando cumplimiento a las normas. Dentro de los informes de las autoridades, que el mismo demandante aporta, no está consignado que el dueño del automotor, portara los documentos pertinentes para demostrar que cumplía con las normas de tránsito o los requisitos para demostrar que la "chiva" siniestrada estaba en condiciones mecánicas óptimas que permitieran pensar que la causa del accidente y posterior muerte fue provocada por el estado de la vía."

## 1. TRÁMITE EN ESTA INSTANCIA.

Mediante Auto Interlocutorio No. 286 del 31 de julio de 2024, se admitió el recurso de apelación interpuesto por la parte demandada DEPARTAMENTO DEL VALLE contra la Sentencia No. 043 del 28 de febrero de 2024 y se informó a las partes para que se pronunciaran por escrito en relación con el recurso de apelación.

Las partes guardaron silencio, y el Ministerio Público no emitió concepto.

## 2. CONSIDERACIONES DE LA SALA

### 2.1. Competencia.

Esta Corporación es competente para resolver el recurso de apelación conforme lo dispone el artículo 153<sup>1</sup> del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo –CPACA-. De igual forma, según el artículo 328<sup>2</sup> del Código General del Proceso, el juez de segunda instancia debe pronunciarse solamente sobre los argumentos expuestos en los recursos de apelación. Ello sin perjuicio de la facultad oficiosa consagrada en el artículo 187<sup>3</sup> del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo para resolver sobre cualquiera excepción que el fallador encuentre probada, inclusive, si no hubiese sido propuesta por el impugnante.

### 2.2. Problema Jurídico.

---

<sup>1</sup> Artículo 153. Competencia de los tribunales administrativos en segunda instancia  
Los tribunales administrativos conocerán en segunda instancia de las apelaciones de las sentencias dictadas en primera instancia por los jueces administrativos y de las apelaciones de autos susceptibles de este medio de impugnación, así como de los recursos de queja cuando no se conceda el de apelación o se conceda en un efecto distinto del que corresponda.

<sup>2</sup> ARTÍCULO 328. COMPETENCIA DEL SUPERIOR. El juez de segunda instancia deberá pronunciarse solamente sobre los argumentos expuestos por el apelante, sin perjuicio de las decisiones que deba adoptar de oficio, en los casos previstos por la ley.

Sin embargo, cuando ambas partes hayan apelado toda la sentencia o la que no apeló hubiere adherido al recurso, el superior resolverá sin limitaciones.

En la apelación de autos, el superior sólo tendrá competencia para tramitar y decidir el recurso, condenar en costas y ordenar copias.

El juez no podrá hacer más desfavorable la situación del apelante único, salvo que en razón de la modificación fuera indispensable reformar puntos íntimamente relacionados con ella.

En el trámite de la apelación no se podrán promover incidentes, salvo el de recusación. Las nulidades procesales deberán alegarse durante la audiencia.

<sup>3</sup> ARTÍCULO 187. CONTENIDO DE LA SENTENCIA. (...)

En la sentencia se decidirá sobre las excepciones propuestas y sobre cualquiera otra que el fallador encuentre probada. El silencio del inferior no impedirá que el superior estudie y decida todas las excepciones de fondo, propuestas o no, sin perjuicio de la no reformatio in pejus. (...)"

Debe la Sala determinar si procede la declaratoria de responsabilidad patrimonial del **Departamento del Valle del Cauca** por la falta de mantenimiento y señalización de las vías de su jurisdicción, y de la empresa **Transportes Argelia y Cairo S.A.S.** por las fallas técnicas del vehículo transportador de su propiedad y/o errores del conductor, ante los perjuicios cuyo resarcimiento reclaman los demandantes.

Para tal propósito es necesario determinar la causa eficiente del accidente de tránsito acaecido el 21 de enero del año 2015, en la ruta que del municipio de Argelia (Valle) conduce a Cartago (Valle), en el que los ciudadanos JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO y YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE resultaron muerto y lesionada, respectivamente, al volcarse el bus escalera en el que venían transportándose. Se deberá esclarecer entonces si el hecho generador del accidente fue la existencia de un bache en la vía, fallas mecánicas del vehículo, impericia o imprudencia del conductor, o si confluyeron varios sucesos en la causación del daño.

Una vez esclarecido si les asiste responsabilidad a las entidades accionadas, se deberá determinar si la tasación de perjuicios que le fueron reconocidos en primera instancia a la parte demandante se ajusta a derecho.

### 8.3 Caducidad

Respecto al fenómeno jurídico de la caducidad es válido citar lo señalado en auto proferido por el C.E., Sec Tercera, Sub sección C del 8/nov. 2024, proceso con radicación 2002-01495 (64311), C.P. Jaime Enrique Rodríguez Navas:

*"La acción debida y válidamente escogida debe ser puesta en ejercicio dentro de unos plazos definidos por el legislador, en función de la garantía de la efectividad del derecho al acceso a la administración de justicia, de la seguridad jurídica y de la prevalencia del interés general. Un escenario en el que la parte interesada pudiera diferir a su voluntad el ejercicio de la acción, podría desembocar en mayor congestión judicial y en la dilación indefinida de la decisión judicial sobre el asunto litigioso, con grave detrimento del derecho al acceso a la administración de justicia; pero, además, en un permanente o por lo menos indefinido estado de las situaciones jurídicas, con el consiguiente compromiso del valor de la seguridad jurídica, valor cuya realización forma parte del interés general. Es por lo anterior que el legislador fija plazos para el ejercicio de la acción, y establece consecuencias por su inobservancia injustificada, no otra que la extinción de la acción por caducidad<sup>4</sup>, que, a su vez, conduce a una decisión inhibitoria por no satisfacer uno de los presupuestos procesales necesarios para que una*

---

<sup>4</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 22 de noviembre de 2017, exp. 36572.

*autoridad judicial dicte una sentencia de mérito.*

*Ni dicho plazo, ni la caducidad, admiten renuncia ni suspensión, salvo cuando el interesado presenta solicitud de conciliación prejudicial en derecho, suspensión que, en todo caso, debe atenderse según los parámetros fijados en la ley<sup>5</sup>. Una vez vencido el plazo legalmente determinado sin que el interesado haya incoado la acción, fenece la posibilidad de acudir a la jurisdicción para hacer efectivo el derecho"<sup>6</sup>.*

Ahora bien, para incoar dentro del plazo el medio de control de reparación directa, el literal i) del numeral 2º del artículo 164 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo señaló un término de dos (2) años, contados a partir del día siguiente al de la ocurrencia de la acción u omisión causante del daño, o de cuando el demandante tuvo o debió tener conocimiento de este si fue en fecha posterior y siempre que pruebe la imposibilidad de haberlo conocido en la fecha en que la que tuvo ocurrencia.

En línea con lo anterior, en el caso objeto de análisis, el día 23 de marzo de 2017<sup>7</sup>, la parte demandante puso en ejercicio el medio de control de reparación directa, en procura de la reparación del daño que afirma sufrió con ocasión de la muerte del señor JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO y de las lesiones sufridas por la ciudadana YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE, causadas por un accidente de tránsito ocurrido el 21 de enero del año 2015<sup>8</sup>.

Por lo anterior, el plazo que debía atender la parte demandante para el ejercicio oportuno del medio de control de reparación directa se debe contar desde el día siguiente a la ocurrencia del accidente de tránsito acaecido el 21 de enero de 2015.

Entonces, el plazo de dos (2) años para ejercer el medio de control vencía el 22 de enero de 2017. Sin embargo, La parte actora presentó solicitud de conciliación extrajudicial el 20 de enero de 2017<sup>9</sup>, suspendiéndose de esta forma el término de caducidad del medio de control hasta el **veintitrés (23) de marzo de 2017**<sup>10</sup> (61 días), fecha en la que se dio por agotado el requisito de procedibilidad exigido para acudir a la jurisdicción por falta de ánimo conciliatorio.

La parte demandante presentó la demanda el 23 de marzo de 2017<sup>11</sup>. Luego, entre el día siguiente a aquel en que los hechos ocurrieron (22 de enero de 2015) y la fecha de presentación de la demanda, es claro que

---

<sup>5</sup> Leyes 446 de 1998 y 640 de 2001.

<sup>6</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección C. Sentencia del 22 de noviembre de 2017, exp. 36572

<sup>7</sup> Fl. 162, archivo No. 01, expediente digital de primera instancia.

<sup>8</sup> Fl. 56, archivo No. 01, expediente digital de primera instancia.

<sup>9</sup> Fl. 25, archivo No. 01, expediente digital de primera instancia.

<sup>10</sup> Fl. 27, archivo No. 01, expediente digital de primera instancia.

<sup>11</sup> Fl. 162, archivo No. 01, expediente digital de primera instancia.

no transcurrió un lapso superior a dos (2) años, término legal previsto para ejercer el medio de control de reparación directa.

#### **8.4 Generalidades**

Se ejercita en este proceso el medio de control de Reparación Directa consagrada en el artículo 140 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, mecanismo con el cual cuenta toda persona interesada para demandar la reparación del daño originado en los hechos, omisiones u operaciones de la Administración, o en la ocupación temporal o permanente de inmuebles por causa de trabajos públicos. También puede ejercitarse este medio de control cuando el perjuicio se origine en actividades de la Administración ceñidas a la ley pero que causen un perjuicio que el lesionado no esté obligado a soportar.

Esta acción tiene su fundamento constitucional en los artículos 2, inciso segundo y 90 de la Constitución Política. El primero de ellos determina que

*“las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”.*

El segundo, impone al Estado la obligación de indemnizar todo daño originado en la actividad administrativa cuyos efectos los asociados no tengan el deber legal de soportar.

#### **8.5 Responsabilidad patrimonial del Estado – falla del servicio**

La responsabilidad patrimonial del Estado al que obedece el medio de control de reparación directa y de la cual surge el presente asunto, tiene su fundamento constitucional en el artículo 90. Dicha norma le impone a aquel el deber de responder patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

Por ende, los elementos fundamentales de la responsabilidad son la existencia de un daño, una lesión de un derecho, de un bien o de un interés legítimo jurídicamente protegido, que el afectado no está en la obligación legal de padecerlo y la imputabilidad de ese perjuicio al Estado.

Efectivamente, el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia, establece el régimen general de responsabilidad del Estado, que reza:

*"El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. (...)"*

**- De la responsabilidad patrimonial del Estado por accidentes de tránsito derivados de la falta de señalización y por omisión o inactividad en el cumplimiento de las obligaciones de conservación, mantenimiento y recuperación de las vías.**

En relación a la responsabilidad del Estado por los daños causados a particulares como consecuencia de la desatención, omisión o inactividad de las autoridades públicas encargadas de la conservación, mantenimiento y señalización de las vías, la jurisprudencia de la Sección Tercera del Consejo de Estado ha señalado que el título de imputación aplicable es el de la falla del servicio, respecto a los elementos que estructuran dicha la falla del servicio en sentencia del 28 de mayo de 2015<sup>12</sup>, el órgano de cierre ha señalado:

*"Al respecto, la jurisprudencia de esta Corporación ha sostenido que la conducción de vehículos automotores y los daños causados con ocasión de dicha actividad generan responsabilidad cuando i) se comprueba el daño, ii) se infringen las normas cuyo acatamiento hubiera evitado la producción del hecho dañoso y iii) existe un nexo de causalidad entre la actuación u omisión de la administración y los perjuicios ocasionados<sup>13</sup>.*

*En ese orden, se ha considerado que el Estado debe responder por los accidentes que se causen por el mal cuidado y mantenimiento de las vías públicas, así como por su falta de señalización<sup>14</sup>, precisando que dicha responsabilidad no es de carácter absoluto, en tanto debe demostrarse la existencia de un nexo de causalidad entre el daño sufrido y las acciones u omisiones de las entidades encargadas de la vía pública. Además, en cuanto a la acreditación de las causales eximentes de responsabilidad, esto es, fuerza mayor, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima, es reiterada la jurisprudencia a cuyo tenor, acreditada una cualquiera, no procede sino la absolución por falta de causalidad.*

*Ahora bien, existen elementos determinantes para la configuración de cada una de las causales eximentes de responsabilidad que corresponden a (i) su irresistibilidad–fuerza mayor–<sup>15</sup>, y (ii) su exterioridad*

---

<sup>12</sup> CONSEJO DE ESTADO - SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - SECCION TERCERA - SUBSECCION B - Consejera ponente: STELLA CONTO DÍAZ DEL CASTILLO - Bogotá, D. C., veintiocho (28) de mayo de dos mil quince (2015) - Radicación número: 17001-23-31-000-2003-00997-01(34053)

<sup>13</sup> Sobre el particular se puede consultar las sentencias de 9 de diciembre de 2011, expediente 22211, C.P. Stella Conto Díaz del Castillo; de 23 de junio de 2010, expediente 18376, C.P. Mauricio Fajardo Gómez; de 9 de junio de 2010, expediente 18078, C.P. Gladys Agudelo Ordóñez; de 26 de mayo de 2010, expediente 17635, C.P. Gladys Agudelo Ordóñez; de 18 de junio de 2008, expediente 16518, C.P. Ruth Stella Correa Palacio; y de 10 de diciembre de 2005, expediente 19968, C.P. Ruth Stella Correa Palacio.

<sup>14</sup> Consejo de Estado. Sección Tercera. C.P. Ruth Stella Correa Palacio. exp. 18108

<sup>15</sup> *"En este punto cabe precisar la diferencia entre la causal eximente de responsabilidad por la fuerza mayor y el caso fortuito que no tiene esa virtualidad. La fuerza mayor y el caso fortuito como eximentes de responsabilidad se equiparan en el derecho privado, mientras que el administrativo les tiene demarcado sus efectos, y ello hace que no se refiera a estas dos hipótesis indistintamente. Varios han sido los criterios ensayados en la jurisprudencia con base en la doctrina sobre la distinción entre caso fortuito y fuerza mayor. Así, se ha dicho que: (i) el caso fortuito es un suceso interno, que por consiguiente ocurre dentro del campo de actividad del que causa el daño; mientras que la fuerza mayor es un acaecimiento externo ajeno a esa*

*respecto del demandado–hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima–<sup>16</sup>. Elementos que deben ser analizados por el juzgador en cada caso particular, con el fin de establecer su alcance respecto de la realización del hecho, esto es, determinar la relación de causalidad y la fortaleza de la misma, para así mismo resolver sobre el eximente propuesto.”*

Posición que fue reiterada en reciente pronunciamiento<sup>17</sup> en el cual la alta corporación indicó:

*“En este sentido se ha sostenido, (1) que la responsabilidad que deriva de incumplir obligaciones de control que se ejercen en las vías no es objetiva, debiéndose establecer que se produjo un incumplimiento de alguna o todas ellas; (2) lo que implica encuadrar dicha responsabilidad bajo el régimen de la falla en el servicio, sin perjuicio de analizar los demás fundamentos; (3) debe acreditarse que la actividad desplegada por la administración pública fue inadecuada ante el deber que legalmente le correspondía asumir<sup>10</sup>; (4) para lo anterior se precisa establecer el alcance de la obligación legal incumplida o cumplida inadecuadamente por la administración pública para lo que se consideran los siguientes criterios: (i) “en qué forma debió haber cumplido el Estado con su obligación”; (ii) “qué era lo que a ella podía exigírsele”; y, (iii) “sólo si en las circunstancias concretas del caso que se estudia se establece que no obró adecuadamente, esto es, que no lo hizo como una administración diligente, su omisión podrá considerarse como causa del daño cuya reparación se pretende”*

De lo expuesto es claro que, para endilgar la responsabilidad patrimonial extracontractual del Estado por las deficiencias u omisiones en la señalización y mantenimiento de vías públicas, es indispensable demostrar además del daño, la falla en el servicio consistente en el desconocimiento de los deberes de la administración de vigilar la realización de las obras públicas, controlar el tránsito en calles y carreteras y prevenir los riesgos que con por dichas actividades se generan.

---

*actividad; (ii) hay caso fortuito cuando la causa del daño es desconocida; (iii) la esencia del caso fortuito está en la imprevisibilidad, y la de la fuerza mayor en la irresistibilidad, y (iv) el caso fortuito se relaciona con acontecimientos provenientes del hombre y la fuerza mayor a hechos producidos por la naturaleza. De manera más reciente ha insistido la Sala en la distinción entre fuerza mayor y caso fortuito basada en el origen de la causa. De este modo, mientras se demuestre por la parte actora que en el ejercicio de una actividad de las calificadas de riesgo o peligrosas, se le causó un daño que proviene del ejercicio de aquellas, el caso fortuito no podrá excluir o atenuar la responsabilidad de la persona pública, ya que se parte de que el evento ocurrido tiene un origen interno al servicio, la actuación o la obra pública. No ocurre lo mismo cuando la causal eximente que se alega es la fuerza mayor, cuyo origen es extraño, externo a la actividad de la administración, el cual sí constituye eximente de responsabilidad”. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 27 de agosto de 2007, exp. 15.494, C.P. Ruth Stella Correa Palacio.*

<sup>16</sup> La exterioridad que se exige de la causa del daño para que pueda ser considerada extraña a la entidad demandada es una exterioridad jurídica, en el sentido de que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada. Consejo de Estado, sentencia del 26 de enero de 2011, expediente 66001-23-31-000-1998-00241-01 (18429). C.P. Gladys Agudelo Ordoñez.

<sup>17</sup> CONSEJO DE ESTADOSALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVOSECCIÓN TERCERA –SUBSECCIÓN “B”Consejero Ponente: Ramiro Pazos Guerrero Bogotá D. C., cinco (5) de mayo de dos mil veinte (2020)Radicación: 76001233100020100189401

Cabe recalcar, que el artículo 17 de la Ley 105 de 1993 establece que las vías urbanas y suburbanas y aquellas que sean propiedad del municipio o distrito, hacen parte de la infraestructura municipal y distrital de transporte. El artículo 19 dispone que corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad.

Así, el deber de mantenimiento vial implica remover obstáculos, eliminar cualquier objeto que amenace con invadir la vía y, en todo caso, advertir oportunamente a los usuarios de los riesgos existentes, a través de la instalación de señales reglamentarias y eficaces<sup>18</sup>. El mantenimiento periódico es el que requiere una vía ocasionalmente o con una periodicidad superior a un año, para conservarla dentro los límites aceptables para la operación vehicular. El mantenimiento rutinario es el que se realiza en las zonas aledañas a la calzada, como la poda, corte y retiro de árboles<sup>19</sup>.

Por otro lado, según el artículo 110 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), las señales de tránsito preventivas son aquellas que buscan advertir al usuario de la vía la existencia y naturaleza de un peligro, y las señales informativas tienen por finalidad guiar al usuario y proporcionarle la información que pueda necesitar. En consonancia, el artículo 115 prescribe que las autoridades de tránsito a cargo de la vía responderán por la ubicación y el mantenimiento de las señales necesarias para el control del tránsito.

En todo caso la parte demandante debe probar la falla del servicio, consistente en la omisión en la señalización y mantenimiento de la vía, y el nexo de causalidad entre esta y el daño.

## 8.6 Análisis del caso

El juez de primera instancia accedió a las pretensiones de la demanda porque, a su juicio, se acreditó la falla de la administración. Sostuvo que se probó que el **DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA** incumplió con su deber de mantenimiento y señalización vial, debido a la existencia de un hueco en la vía y la falta de una señal que avisara sobre el mismo, y que dicha omisión fue la causa eficiente de la muerte del señor JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO y las lesiones que sufrió la señora YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE, no así las alegadas fallas mecánicas del vehículo ni alguna acción u omisión del conductor.

En el recurso de apelación, la entidad demandada DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA insiste en que no se encuentra probada la

---

<sup>18</sup> Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 10 de marzo de 2011, Rad. 18.829 [fundamento jurídico 3.3]. M.P. Ruth Stella Correa.

<sup>19</sup> Cfr. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 11 de abril de 2002, Rad. 12.500 [fundamento jurídico, párrafo 17]. M.P. Alir Hernández.

responsabilidad del Estado, dado que no se probó con suficiencia el nexo de causalidad, y además se configura la eximente de responsabilidad denominada hecho de un tercero, debido a las fallas mecánicas del vehículo accidentado y la impericia del conductor.

Antes del examen del caso concreto se hacen las siguientes precisiones sobre las pruebas aportadas.

### **8.7. Las pruebas en el proceso**

Las pruebas documentales y testimoniales que obran en el plenario, y que fueron practicadas y decretadas serán valoradas, pues las mismas no han sido refutadas ni tachadas de falsas por ninguna de las partes. Por tanto, tienen pleno valor probatorio.

Hechas las anteriores precisiones, la Sala analizará: si concurren los elementos que configuran la falla en el servicio (el daño – la conducta falente de la entidad demandada y el nexo causal) que determinen la responsabilidad de la entidad estatal por los perjuicios frente a los cuales reclaman un resarcimiento los demandantes o si por el contrario en el presente asunto se configura el eximente de responsabilidad denominada hecho de un tercero, debido a las fallas mecánicas del vehículo accidentado y la impericia del conductor .

#### **8.7.1. Daño.**

Por un lado, en cuanto a la muerte del señor JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO, se tiene que al plenario se aportó su certificado de defunción<sup>20</sup> expedido por la Registraduría Nacional de la Nación, el cual da cuenta que el mismo falleció en la fecha 21 de enero del año 2015.

Así mismo, se aportó certificación<sup>21</sup> de la investigación penal iniciada por los hechos del accidente del presente caso, de fecha 10 de abril de 2015, en la cual la asistente de fiscal DORA SANTANA BETANCOURT deja constancia de que entre el material probatorio de la investigación se encuentra informe pericial de necropsia No. 2015010176147000013 realizado por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en el cual se consignó como conclusión pericial que la muerte del señor JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO se produjo por insuficiencia respiratoria aguda causada por compresión toraco abdominal.

En la historia clínica<sup>22</sup> perteneciente a la señora YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE se anotó que el 21 de enero de 2015 ingresó por Urgencias al Hospital Santa Ana de los Caballeros ESE del Municipio de

---

<sup>20</sup> Fl. 29, archivo 01 del expediente de primera instancia.

<sup>21</sup> Fl. 55, archivo 01 del expediente de primera instancia.

<sup>22</sup> Fl. 88 y ss, archivo 01 del expediente de primera instancia.

Ansermanuevo, debido a que sufrió un accidente de tránsito. Como diagnóstico inicial se señaló:

*“POLITRAUMATRISMO Y TRAUMA EN LA REGION LUMBAR ESCORIACION EN DICHA REGION, SIN LIMITACION FUNCIONAL.*

*(...)*

*TRAUMATISMO NO ESPECIFICADO DEL ABDOMEN, DE LA REGIÓN LUMBOSACRA Y LA PELVIS (...)*

*OTROS TRAUMATISMOS EN REGION NO ESPECIFICADA DEL CUERPO”*

En el Informe Pericial de Clínica Forense No. UBCRT-DSRS-00754-2015<sup>23</sup> del 06 de julio de 2015 realizado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, se determinó que las lesiones padecidas por la señora YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE en el accidente de tránsito acaecido el 21 de enero de 2015 le dejaron como secuelas médico legales definitivas una perturbación funcional de órgano de la locomoción de carácter transitorio, con una incapacidad médico legal definitiva de veinte (20) días. Así mismo, se determinó en el acápite de recomendaciones que la misma lesionada presentaba un cuadro compatible con trastorno de ansiedad con rasgos depresivos por estrés postraumático para el cual debía recibir tratamiento psicológico y psiquiátrico, y en el caso de que permanecieran en el tiempo los síntomas, solicitar valoración por psicología y psiquiatría forense para determinar perturbación psíquica.

Así también, en el dictamen<sup>24</sup> rendido por la psicóloga Carolina Walker Marles, el día 22 de junio de 2015, se concluyó que YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE presentaba un trastorno por estrés postraumático y requería tratamiento psicológico y psiquiátrico.

Las pruebas reseñadas son suficientes para acreditar que el 21 de enero de 2015 el señor JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO murió y la señora YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE sufrió lesiones físicas y síquicas, en un accidente de tránsito.

### **8.7.2. Imputabilidad.**

Con el propósito de establecer si la entidad territorial demandada incurrió en una falla del servicio y si ésta fue la causa eficiente del daño padecido por los demandantes, es preciso analizar las circunstancias en que ocurrieron los hechos.

Para el esclarecimiento de los hechos materia del accidente de tránsito y sus causas, obran en el expediente cuatro pruebas que son las que principalmente demuestran idoneidad para demostrar esos hechos, o por lo menos brindar bases para sacar conclusiones respecto a los

---

<sup>23</sup> Fl. 85 y ss, archivo 01, expediente digital de primera instancia.

<sup>24</sup> Fl. 40-42, archivo 01, expediente digital de primera instancia.

mismos, estas son:

i) El Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT No. 0159<sup>25</sup>, realizado por la Inspección Municipal de Policía y Tránsito de Ansermanuevo (Valle), el cual indicó, entre otras cosas, lo siguiente: **a)** que el día 21 de enero del año 2015 se produjo un accidente de tránsito en la vía Ansermanuevo – Argelia a la altura del kilómetro 5, a las 8:10 a.m.; **b)** que dicho accidente consistió en el volcamiento del vehículo de transporte público (bus) de placas VLJ-124, el cual era de propiedad de la empresa Transportes Argelia y Cairo S.A.S.; **c)** que la vía en mención, en la cual ocurrió el accidente, para el momento del mismo presentaba las siguientes características: era recta, el sector era plano, la vía era de doble sentido y tenía dos carriles pavimentados en concreto, y, la vía presentaba huecos y estaba seca. Así mismo, en el croquis dibujado que hace parte del informe, se puede observar que el vehículo accidentado iba por su carril, y hay un desperfecto que se encontraba en esa parte de la vía pero sobre el carril del sentido contrario; dicho desperfecto, según el mismo informe de tránsito, tenía 1.17 metros de largo y 1.20 metros ancho. Por último, en el acápite de las posibles causas del accidente se consignó que la causa probable primaria podía corresponder a la No. 306 (huecos), y que la segunda causa probable, o secundaria, podía corresponder a la No. 203, esto es, que el vehículo No. 1 (el único involucrado y accidentado, el bus) presentó fallas en el sistema de dirección.

ii) El testimonio del señor Atanáel Cardona Velasco, quien, además del difunto y la lesionada, también iba como pasajero en el bus el día del fatídico accidente, y sobre aquel siniestro testificó lo siguiente:

*“Yo recuerdo el accidente ya que yo venía en el bus desde El Cairo. (...) Veníamos tranquilos cuando menos se pensó el bus se fue como a un hueco. Y en eso chirrió una cosa por debajo de la transmisión, y ahí mismo comenzó a orillarse y se fue al abismo. ¿Qué día fue ese accidente que acaba de narrar? El 21 de enero de 2015. ¿A qué horas fue aproximadamente ese accidente? Entre las 8:10 y 8:15 de la mañana. ¿Dónde fue el accidente? En la vía entre [Ansermanuevo] y la Cabaña, en ese intermedio. ¿En qué vehículo se movilizaba usted el día del accidente? En una Chiva. ¿A qué empresa pertenece esa chiva o bus escalera? Trans Argelia y Cairo ¿Qué ruta tenía ese vehículo ese día? Del Cairo a Cartago ¿Usted donde abordó el vehículo? En el Cairo porque yo soy de [allá]. ¿En qué parte del vehículo venía usted ubicado? En la segunda banca atrasito del chofer. ¿Describame si lo recuerda donde ocurrió el accidente? ¿Cómo es el sitio? ¿Cómo es la vía? Tiene muchos huecos, tenía mucho rastrojo, una vía muy mala y no tenía los protectores en la orilla de la carretera (...) y justo al lado donde había tanto hueco, era muy peligroso. ¿Cómo estaba la carretera, seca o mojada? La carretera estaba seca.*

*¿Usted vio qué pasó? ¿Por qué ocurrió el accidente? No, solamente yo sé que nosotros veníamos en el bus cuando sentí que chirrió una cosa por debajo, como si algo sacudiera el bus, como si algo repelara el bus por debajo y ahí mismo perdió el equilibrio, ahí mismo se fue a la orilla y se volteó y en el momento dijo el chofer, “nos matamos”, no fue más y ahí el bus dio la vuelta y cayó a un [abismo] y quedó con las llantas para arriba. (...) ¿Podría aclararme mejor lo narrado por usted? Es que en la carretera había un hueco y en eso [el bus] se fue a [él] y comenzó a chirrearle la transmisión por debajo, cuando el [conductor] fue a controlar al bus ya era tarde, ya se había orillado, ya iba para el abismo, para el hueco donde cayó. ¿Qué distancia había entre el primer hueco donde cae el carro al sitio donde finalmente se vuelca fuera de la vía? Por ahí unos 10 o 15 metros, (...) cuando el bus se salió del hueco donde le agarró como la transmisión, fue ahí mismo que se orilló y se fue. ¿En qué parte de la vía estaba el primer hueco? En toda la mitad de la vía (...), ahí estaba el hundidito y el bus se fue allá, y ahí es donde rayó la transmisión, no sé qué le*

<sup>25</sup> Fl. 56, archivo 01, expediente digital de primera instancia.

causaría por debajo al vehículo y eso causó el accidente, (...) yo si escuché una cosa muy fea por debajo y es donde [el bus] perdió el equilibrio y nos fuimos allá.

¿El sector donde fue el accidente es subiendo o bajando? Es plano, es una travesía (...), donde [íbamos] era una recta (...) ¿Cuántos lesionados hubo? ¿Qué pasó? Un muerto y 19 heridos ¿Sabe el nombre de la persona que falleció? No lo sé, porque él a penas se montó en la Cabaña, en la última banquita de atrás ¿Ustedes llevaban cinturón de seguridad o algo así para garantizar que no se salieran del vehículo? No, nada, no llevábamos nada ¿Por qué no llevaban puesto cinturón de seguridad? Porque no tiene cinturón de seguridad la segunda banca, no tiene sino la primera, ni el chofer lo llevaba, ni ninguno. ¿Qué ocurrió con la persona que falleció? Él quedó debajo del bus. Realmente cuando yo me salí de allá, todo herido, arrastrándome por el rastrojo, vi que el señor quedó con los meros piecitos para afuera, el resto quedó debajo del bus. ¿Tiene otra cosa que contar respecto del accidente? Es el recuerdo más duro que yo tengo y ahí fue que me cambió la vida a mí, porque debido a ese accidente yo quedé lesionado y no he podido trabajar, porque la columna no me deja y de este brazo quedé jodido también.

¿Qué reacción tuvo usted cuando se presentó el incidente que usted manifiesta? ¿Qué hizo? En ese instante iba una muchacha con una niña y cuando el hombre dijo "nos matamos", yo cogí la muchacha con la niña, la abracé y me agarré de la baranda para proteger a la niña más que todo ¿Durante el suceso usted perdió el conocimiento? No, en ningún momento perdí el conocimiento, solamente el golpe y que salí muy aturcido, sonámbulo y asustado y uno aturcido saca fuerzas para salirse de allá, porque cuando nosotros quedamos adentro, el chofer dijo sálganse ligero que este bus se va a incendiar y el pánico era horrible, yo quedé debajo de unas bancas, con un pedazo de palo enterrado en el brazo, la gente montada encima de mí y por ahí me salí y esa gritería. Yo fui casi el último que salí de allá porque la gente pasaba por encima [mío]. No había salida sino por delante y yo iba en la segunda banca.

¿Nos puede manifestar si al lugar llegaron organismos de socorro o ambulancias o alguna otra autoridad? No, ninguna. Se pasaron como 15 minutos que nosotros estuvimos esperando y nadie, solamente pasaba gente hasta que pasó un carrito y [el conductor] nos vio a unos malheridos y nos dijo, camine yo los arrimo al hospital (...) ¿Usted podría deducir a qué velocidad venía el conductor? No a mucha velocidad, pero siempre venía ligero (...). ¿Usted podía ver perfectamente el estado de la carretera? Sí, claro, porque yo iba atrasito del chofer y yo iba mirando bien también, porque siempre estoy acostumbrado a estar concentrado en la carretera, uno no sabe alguna cosa ¿Me podría recordar en qué lado está ubicado el hueco que usted manifiesta cayó el bus? En toda la mitad de la carretera donde cayó primero y la transmisión comenzó a rastrillar como si la estuvieran pelando por debajo, como si la estuvieran rayando por debajo, arrancando y brincaba ese carro hasta que llegó y se volteó a la orilla donde se fue, ya que no había protección de nada porque [la vía] no tiene protectores a las orillas, como muchas partes que tienen algo que protegen y sostiene un carro que va a pasar por ahí o algo así. ¿En qué estado se encontraba el bus? El bus estaba bien, en buen estado.

¿Desde la segunda fila que usted aduce iba en el vehículo qué visión tiene usted de la transmisión y concretamente infórmele al juez qué entiende por transmisión del vehículo? La transmisión es un aparato que tiene abajo grueso y en donde yo calculo fue donde se tropezó, (...) es una cosa redonda que trae por debajo, es como lo que sostiene las llantas. Yo sentí que era eso porque eso va en la parte de atrás (...) ¿Dónde queda ubicada la transmisión en el bus escalera objeto del siniestro? Abajo en el medio de las llantas traseras. Es como una masa que sobresale abajo. ¿Si la transmisión iba en la parte de atrás y usted en las hileras de adelante, infórmele al juzgado, usted cómo vio las chispas? Cuando caímos al abismo yo vi las chispas, pero por debajo eso chirriaba como cuando están en un taller mocho algo, eso chirriaba una cosa horrible por debajo (...) ¿Aproximadamente cuántos segundos transcurrieron entre el hueco que atravesó el bus y donde cayó el vehículo? Eso fue ligerito, cuando eso empezó a chirriar, en menos de un minuto (...) ¿Desde que usted abordó el vehículo en El Cairo hasta la fecha del lamentable siniestro, le chirriaba, como usted afirma, la transmisión? No señor, el bus venía en muy buen estado, venía muy bien (...)

¿Aproximadamente a qué velocidad iba el bus? Por ahí a unos 60 o 70 km más o menos, siempre venía ligero por la vía y la carretera estaba siempre mala porque había muchos huecos, pero el más peligroso, fue ese donde se metió. Es que esa vía entre la Cabaña y Anserma tiene muchos huecos (...). ¿En el momento en que ocurrió el accidente de tránsito el conductor del vehículo intentó frenar? Si, él intento maniobrar y frenar, lo que él nos manifestó es que no le dio los frenos, ni la dirección en ese momento, (...) que no hubo nada que hacer (...) ¿Usted tiene conocimiento si en esa vía se han presentado más accidentes con ocasión a huecos? Antes no había habido nada, después disque se volteó un carro tanque, por esos lados. ¿Cuándo el señor conductor manifestó que le fallaron los frenos? Cuando salimos todos fue que él nos dijo que "cuando comenzó a chirriar eso yo mandé el freno y la dirección y no agarraba ni dirección ni freno por eso fue cuando les grité nos matamos"

iii) Informe fotográfico ilustrativo de lugares, elaborado por el técnico criminalístico Jorge Luis Castro Giraldo, prueba que fue aportada por la

misma parte actora y que según la misma parte contiene fotografías que ilustran y detallan el lugar del accidente, así como también algunas dejan ver parte de los hechos acaecidos.

iv) Testimonio del técnico criminalístico Jorge Luis Castro Giraldo, en el que ratifica y explica verbalmente lo consignado en el informe anterior. Las anteriores pruebas son aquellas que, de las aportadas al plenario, son las que más guardan relación directa con los hechos constitutivos del accidente de tránsito que es base de las pretensiones del caso, y/o que tienden directamente a describir y/o demostrar ese accidente.

Razón por la que resulta lógico que el *a quo* se afincara principalmente en dichas pruebas para fundamentar sus conclusiones al respecto de los hechos del caso.

En cuanto tales conclusiones, se tiene que el juzgador de primera instancia consideró correcto colegir que el accidente de tránsito se produjo por un hueco (del cual tampoco había señalización avisando el riesgo) presente en la vía en el lugar de los hechos, hueco tras pasar por el cual el bus sufrió una desestabilización o pérdida de control que lo llevó a volcarse en el abismo contiguo a la vía; volcamiento en el cual no tuvieron que ver fallas mecánicas del vehículo pues las mismas no se probaron, así como tampoco un exceso de velocidad del vehículo pues eso tampoco se demostró.

Al respecto solo es pertinente decir que esta Sala difiere de las conclusiones alcanzadas por el *a quo*, por las razones que pasan a explicarse.

En primera, véase que en la sentencia de primera instancia el *a quo* considera probada la existencia de huecos en la vía y/o del hueco sobre el cual pasó el bus, ello principalmente debido a que el informe policial de accidente de tránsito IPAT lo menciona así, porque el testigo Atanáel Cardona Velasco lo menciona, y porque también el técnico criminalístico Jorge Luis Castro Giraldo lo menciona en su declaración.

Sin embargo, es pertinente examinar o cuestionarse al respecto de lo que dichas personas consideran "hueco". Al respecto, la Real Academia de la lengua Española (RAE), define la palabra "**hueco**" (en la definición correspondiente al concepto y no al adjetivo) como: "*Espacio vacío en el interior de algo.*", y, así mismo, señala como sinónimos de dicho concepto las palabras "**agujero**", que significa "*Abertura más o menos redondeada en alguna cosa.*", "**cavidad**", que significa "*Espacio hueco dentro de un cuerpo cualquiera.*", y "**hoyo**", que significa "*Concavidad u hondura formada en la tierra.*" o "*Concavidad que como defecto hay en algunas superficies.*". De ese modo, es viable concluir que, en su acepción como concepto, un hueco viene a ser una especie de abertura o hondura, que comporta

un espacio vacío que se pronuncia de manera cóncava y si se quiere significativa hacia el interior de alguna cosa o superficie.

Al empaparse de tales definiciones, y en contraste con el material probatorio, encuentra la Sala que los desperfectos presentes en la vía en el lugar de los hechos para la fecha del accidente, difícilmente pueden llenar de forma satisfactoria la definición de hueco, o de agujero, o de cavidad, o de hoyo.

Nótese que, si se examinan las fotografías del lugar de los hechos (contenidas en el informe fotográfico ilustrativo de lugares, elaborado por el técnico criminalístico Jorge Luis Castro Giraldo), aportadas como prueba por la misma parte demandante, no se evidencia en la vía un deterioro que como tal constituya un foramen que se proyecte hacia el interior de la vía o del pavimento, sino que las averías presentes en esa parte de la malla vial corresponden más a grietas que no denotan per se una profundidad ni una separación demostrativas, sino que más bien se muestran como resquebrajamientos superficiales que no terminan formando como tal una concavidad pronunciada en la carretera, ni menos aun en el interior de la carretera, que es lo que verdaderamente podría considerarse como hueco. Ahora, es cierto que en las mismas fotografías se puede apreciar que en aquellas partes de la vía donde están presentes las grietas de las losas de concreto, sí se puede apreciar que el segmento afectado presenta una leve depresión en comparación con el nivel de elevación de las losas no dañadas o menos gastadas; pero, sin embargo, además de que el material probatorio recopilado no da cuenta de una medición exacta de la profundidad de dichas depresiones (aunque si se midió el largo -1.17m- y el ancho - 1,20m- de una de las zonas afectadas, que el *a quo* consideró fue la involucrada en el accidente pero en realidad se encuentra en el carril del sentido contrario al que venía transitando el vehículo, no se midió la profundidad de las depresiones de la vía en esas zonas), del simple examen visual de las fotografías se puede apreciar que la profundidad de dicha depresión (la que está sobre el carril en que venía transitando el bus) no es de una medida o concavidad significativa que pudiera venir a constituir como tal el foramen o la apertura hacia el interior que correspondería a un verdadero hueco, sino que, por el contrario, el desnivel entre losa y losa es tan leve que se necesita algún esfuerzo interpretativo del observador para concluir que pueda pasar los seis (6) centímetros si quiera, esto claro en la zona deteriorada que se encuentra en el carril en que venía transitando el vehículo que se vio involucrado en el accidente (imágenes 3, 5, 11, 13 y 16 del informe), pues el mismo técnico criminalístico fue claro en declarar que si bien el informe contenía fotos (imágenes No. 14 y 15 del informe) de otras zonas deterioradas de la vía (donde quizás se puede apreciar una depresión mayor, aunque tampoco de una profundidad contundente) esa otra zona deteriorada (la que sí describe el informe de tránsito como de 1.17m x 1,20m) se encontraba metros antes del lugar

del accidente y sobre el carril del sentido contrario al que venía transitando el bus, es decir, no en el carril sobre el que venía transitando el bus.

Ahora, lo anterior es de suma importancia tenerlo claro porque, si la teoría de la parte actora y del *a quo* es que el bus se desestabilizó o perdió el control tras pasar por el "hueco", es importante tomar conciencia, con base en el material probatorio, de que dicho deterioro de la vía involucrado en el accidente realmente NO ES un hueco, como ya se explicó en el párrafo anterior, y más aún, de que ese segmento de la vía involucrado en el accidente no tiene la profundidad ni las características necesarias para que pueda desestabilizar un bus escalera que tiene un motor de 4500 cc, capacidad para 30 pasajeros<sup>26</sup>, arreglo dual en las llantas traseras (doble llanta a cada lado), y que por su tamaño y constitución lógicamente pesa más que una camioneta suburbana que en promedio pesa dos toneladas y media (2,5 t)<sup>27</sup>.

De hecho, por reglas de la experiencia, cualquier persona que haya manejado un vehículo automotor de tipo automóvil, o incluso motocicleta, sabe que pasar por una depresión tan leve como la de la zona involucrada en el accidente, difícilmente lo desestabilizaría o lo haría tambalear o cambiar de dirección, a no ser que la vía estuviera mojada o cubierta con otro tipo de líquido reductor de fricción, que no es el caso, o que viniera una velocidad muy elevada (que el *a quo* alega no existió). Así, si el deterioro presentado en la zona no es de una contundencia tal que ni tan siquiera podría desestabilizar un automóvil tipo sedan común, mucho menos va a desestabilizar o hacer perder el control a un bus escalera de poco más de tres toneladas con motor de 4500 cc y capacidad para treinta pasajeros, al menos no podría hacerlo el desperfecto vial por sí solo.

De hecho, si se examina con detenimiento el material probatorio, en las fotografías (imágenes 5, 10, 11,13, 16, 27, 36 y otras) contenidas en el informe fotográfico ilustrativo, se puede apreciar que la huella de frenado del bus se extiende mucho antes del segmento vial deteriorado presente en el carril del sentido vial que llevaba el bus, y se traza en una dirección un tanto diagonal cuando cruza por dicho segmento, lo que permite colegir que el bus ya venía frenando antes de alcanzar el segmento deteriorado (que no podría ser denominado como "hueco") e incluso venía ya también con una trayectoria errática dirigida al abismo antes de alcanzar la mentada zona agrietada del pavimento, mucho más si se tiene en cuenta que el informe policial de accidente de tránsito le consignó a dicha huella de frenado una medida de **21,84** metros de longitud.

Bajo esa lógica, no tiene sentido que fuera solo tras pasar por el

---

<sup>26</sup> Fl. 72, Archivo 01, expediente digital de primera instancia

<sup>27</sup> <https://www.fasecolda.com/guia-de-valores/>

segmento vial deteriorado que el bus cambió su dirección y perdió el control, pues si así fuera no habría dejado 21 metros de huella de frenado en sentido diagonal, la mayoría de la huella con anterioridad al pedazo donde estaba el segmento deteriorado sobre el sentido vial en el que transitaba el bus, pues no hubiera tenido razón para venir frenando desesperadamente antes de alcanzar el deterioro vial.

En cambio, es más concordante con los dichos del testigo **Atanáel Cardona Velasco** la teoría de que el bus ya había perdido su recta dirección antes de alcanzar el desperfecto vial contiguo al abismo, pues el mencionado testigo relata que escucho un sonido de gran chirrido como si una parte del bus raspara la carretera, y que tras eso es que el bus se empezó a desviar de su curso y posteriormente se fue al abismo ya perdido el control, relatando que calcula una distancia de 10 a 15 metros (según el lo estima a simple vista) desde un alegado primer hueco que es el que ocasiona el inicio del chirrido, hasta alcanzar el abismo, y de las fotografías aportadas se puede apreciar que no es una distancia tan larga la que hay entre el desperfecto que no podría denominarse como "hueco" y que está presente en el carril del sentido vial sobre el que transitaba el bus (que es el que está contiguo o justo antes del abismo) y el abismo.

Por lo tanto, bajo esa senda de razonamiento, solo es posible concluir que no fue enteramente el desperfecto o los desperfectos viales presentes en el lugar de los hechos lo que causó el desvío de curso del bus hacia el abismo, sino que antes de alcanzar el desperfecto presente en su sentido vial ya venía desviándose, circunstancia que, de conformidad con los pruebas reunidas, solo puede colegirse atribuible a un desperfecto del vehículo o un error en la conducción del mismo, pues no se evidencia en el tramo vial de los hechos un deterioro o desperfecto de una magnitud tal que pudiera sacar por sí mismo un bus de ese tamaño y peso de su curso, y aun cuando existían desperfectos viales de menor magnitud, los mismos hubieran sido perfectamente maniobrables por un conductor con mediana prudencia y pericia.

No obstante, es pertinente mencionar también que, aun cuando el bus viniera ya desviándose hacia el abismo cuando finalmente pasó por el segmento vial deteriorado presente en su carril, existen también fallas atribuibles al Departamento del Valle del Cauca que contribuyeron a la producción del resultado dañoso, toda vez que, encontrándose el lugar de los hechos sobre una vía de carácter departamental, era obligación del departamento mantener ese tramo vial en las mejores condiciones para el tránsito de vehículos y con cumplimiento de todas las normas aplicables.

- En primera, es claro que, aunque el bus ya venía desviándose antes de pasar por el segmento deteriorado presente en su sentido vial, tampoco pasar por ese segmento y/o el estado de la

vía en esa parte le ayudó en mucho a poder frenar o corregir su curso, pues resulta lógico que una vía no deteriorada o con menos deterioro hubiera facilitado o ayudado a la acción del frenado, y también hubiera permitido más control en la dirección del vehículo, aunque en cada cosa fuera ese aporte o facilidad de una pequeña medida, y, sin perjuicio de que no haya sido ese deterioro vial como tal el que sacó al bus de su curso o de su estabilidad.

- Así mismo, es pertinente también decir que la falta de protecciones en el borde vial del abismo permitió que se precipitara el bus hacia abajo volcándose y cayendo hacia el fondo para su destrucción, lo cual constituye un aporte significativo para la producción del resultado dañoso, pues es factible deducir que, si en ese tramo de la vía donde sucedió el accidente hubieran existido protecciones en el borde que colindaba con el barranco, tales como las **barreras laterales, guardarraíles, biondas o barreras de contención** que se pueden apreciar en otras carreteras que colindan con despeñaderos, es viable colegir que aunque el bus viniera desviándose con dirección al desfiladero, lo que hubiera ocurrido probablemente es que el guardarraíl lo hubiera contenido en principio, y la fricción del vehículo con la barrera inclusive le hubiera ayudado a desacelerar; quizás lo más probable es que el accidente de todos modos hubiera ocurrido, pero tales protecciones le hubieran dado al conductor la posibilidad de maniobrar para evitar el peor desenlace, que era caer al vacío, como en efecto pasó, es probable que con la ayuda de la barrera y la maniobra del conductor el bus no se hubiera despeñado, sino que se hubiera tal vez volcado sobre la misma carretera, o incluso maniobrando muy bien hubiera podido llevar el bus hacia detenerse sobre sus cuatro ruedas después de friccionar con la barrera. Sin embargo, ante la falta de este tipo de protecciones, es obvio que existía vía libre hacia el despeñadero, y es claro que esa caída tan estrepitosa es un factor clave en las lesiones sufridas por los demandantes, pues, de otro modo, si se hubiera dado uno de los escenarios que recién se describieron de haber estado presentes las barreras laterales, incluso los demandantes hubieran podido haber salido ilesos, o bien con lesiones mucho menores.
- Del mismo modo, es claro que la falta de señalización en el lugar, particularmente señalización relativa a la presencia del abismo, impidió que el conductor conociera de forma clara y certera del riesgo de caída libre en ese borde de la vía, quizás el conductor pensaba que, ante la situación de pérdida de control del vehículo, lo más seguro era orillarlo y/o llevarlo a friccionar con la tierra y/o vegetación presente al lado de la vía, hasta que el mismo se detuviera, dañado pero seguro, sin saber (dada la falta

de señalización) que en ese tramo lo que existía era un barranco y que lo que hizo fue llevar el vehículo hacía la caída libre, caída la cual es significativa en la producción del resultado dañoso de la muerte y las lesiones de los involucrados. Así las cosas, resulta lógico que esta omisión también contribuyó en buena medida a la ocurrencia del accidente con sus particulares características, y, por consiguiente, a la consolidación del daño de la forma en que se produjo.

De manera tal que será procedente conceder parcialmente la apelación, en el sentido de declarar la concurrencia de culpas entre la entidad territorial DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA y la empresa transportadora TRANSPORTES ARGELIA Y CAIRO S.A.S., ambos en una proporción del 50%, ya que las faltas de ambos contribuyeron causalmente a la producción del accidente.

Así también, dado que la empresa transportadora TRANSPORTES ARGELIA Y CAIRO S.A.S. estaba cubierta para la fecha del siniestro por una póliza de seguros de la compañía SBS SEGUROS DE COLOMBIA S.A., será lo procedente condenar a dicha llamada en garantía a responder por las condenas impuestas a su asegurada en este proceso, bajo los términos y amparos estipulados en las pólizas.

### **8.7.3. Reconocimiento de indemnización por perjuicios morales a los demandantes**

En cuanto a los perjuicios morales reconocidos a los familiares del difunto JESUS ANTONIO CASTRO AGUDELO, la Sala considera que los mismos se encuentran ajustados a los parámetros cuantitativos establecidos por la Sentencia de unificación del 28 de agosto de 2014 del Consejo de Estado<sup>28</sup>, dado que las demandantes demostraron, a través de la aportación de los respectivos registros civiles de nacimiento<sup>29</sup>, su parentesco de madre y hermanas del difunto.

Sin embargo, el juez de primera instancia reconoció a la señora YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE una indemnización por perjuicios morales por la suma de 40 salarios mínimos legales mensuales vigentes; decisión frente a la cual la Sala se encuentra en desacuerdo, toda vez que es una suma que supera los parámetros fijados en la sentencia de unificación mencionada, ya que la demandante no tuvo secuelas físicas ni síquicas permanentes, no tuvo pérdida de capacidad laboral, y su incapacidad

---

<sup>28</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SALA PLENA. SECCION TERCERA. Consejero ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA. Bogotá D.C., veintiocho (28) de agosto de dos mil catorce (2014). Radicación número: 66001-23-31-000-2001-00731-01(26251). Actor: ANA RITA ALARCON VDA. DE GUTIERREZ Y OTROS. Demandado: MUNICIPIO DE PEREIRA. Referencia: ACCION DE REPARACION DIRECTA (APELACION SENTENCIA - SENTENCIA DE UNIFICACION).

<sup>29</sup> Fl. 33 y ss, Archivo 01, expediente digital de primera instancia.

médico legal definitiva fue de apenas veinte (20) días, razón por la que habrá de ajustarse dicho quantum indemnizatorio a la suma de diez (10) SMLMV.

## IX. CONCLUSIONES

- En el presente caso se encuentra probado que sí procede la declaratoria de responsabilidad patrimonial del **Departamento del Valle del Cauca** por la falta de mantenimiento y señalización de las vías de su jurisdicción, y de la empresa **Transportes Argelia y Cairo S.A.S.** por las fallas técnicas del vehículo transportador de su propiedad y/o errores del conductor, ante los perjuicios cuyo resarcimiento reclaman los demandantes, toda vez que confluyeron varios sucesos en la causación del daño, entre los cuales se encuentran la existencia de un deterioro en la vía, fallas mecánicas del vehículo, e impericia del conductor.
- Razón por la que habrá de modificarse la sentencia de primera instancia en el sentido de incluir a la empresa Transportes Argelia y Cairo S.A.S. como también responsable por el accidente y las condenas del caso, en una proporción del 50% al igual que el DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA.
- También hay lugar a modificar el reconocimiento de perjuicios morales a la demandante YINED ALEJANDRA RÍOS ALZATE, en el sentido de reducir la cuantía de su indemnización de 40 a 10 SMLMV.

## X. CONDENA Y LIQUIDACIÓN EN COSTAS.

La regulación de las costas procesales en el CPACA tiene el siguiente texto:

*"ARTÍCULO 188. CONDENA EN COSTAS. Salvo en los procesos en que se ventile un interés público, **la sentencia dispondrá** sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las normas del Código de Procedimiento Civil."*

Por su parte el Código General del Proceso en su artículo 365<sup>30</sup> señala las reglas a tener en cuenta para imposición de la condena en costas.

---

<sup>30</sup> "ARTÍCULO 365. CONDENA EN COSTAS. En los procesos y en las actuaciones posteriores a aquellos en que haya controversia la condena en costas se sujetará a las siguientes reglas:

1. Se condenará en costas a la parte vencida en el proceso, o a quien se le resuelva desfavorablemente el recurso de apelación, casación, queja, súplica, anulación o revisión que haya propuesto. Además, en los casos especiales previstos en este código.

Además se condenará en costas a quien se le resuelva de manera desfavorable un incidente, la formulación de excepciones previas, una solicitud de nulidad o de amparo de pobreza, sin perjuicio de lo dispuesto en relación con la temeridad o mala fe.

2. La condena se hará en sentencia o auto que resuelva la actuación que dio lugar a aquella.

3. En la providencia del superior que confirme en todas sus partes la de primera instancia se condenará al recurrente en las costas de la segunda.

La Sección Tercera del Consejo de Estado<sup>31</sup>, dispone frente al tema de costas lo siguiente:

*“De esta manera, con independencia de la buena fe con que las partes hubieran obrado en el presente recurso, el extremo recurrente demandante habrá de ser condenado en costas en favor del demandado, por cuanto resultó vencido en juicio.*

(...)

*En adición, para esos propósitos deberá atenderse la naturaleza, calidad y duración de la gestión realizada por el apoderado o la parte que litigó personalmente, la cuantía del proceso y otras circunstancias especiales, sin que pueda exceder el máximo de dichas tarifas.*

*Ha de tenerse en cuenta, en primer lugar, que la parte actora fundamentó la apelación en argumentos que han sido desestimados y, en segundo, que además de que la defensa adelantó gestiones de manera activa en la segunda instancia, debido a que alegó de conclusión y asistió a la audiencia de reconstrucción del expediente, en todo caso, por cuenta de la interposición de la alzada, el proceso se prolongó por un término superior, lo que condujo a que la vigilancia procesal ejercida sobre el mismo se extendiera en el tiempo”.*

La anterior cita expone lo que ha denominado el órgano de cierre de la jurisdicción como un criterio objetivo valorativo, es decir, que en cada caso al juez le corresponde examinar la actuación procesal de las partes para establecer la condena en costas a la parte vencida, de modo tal que la Sala acoge este pronunciamiento, en tanto la materia objeto de estudio se rige por el precedente dispuesto en la Sección Tercera del Consejo de Estado.

Visto lo anterior, en lo que se refiere al caso concreto y en consideración a que prosperó parcialmente el recurso de apelación, en los términos del numeral 5 del artículo 365 del Código General del Proceso, se abstendrá la Sala de imponer condena en costas en esta instancia.

---

4. Cuando la sentencia de segunda instancia revoque totalmente la del inferior, la parte vencida será condenada a pagar las costas de ambas instancias.

5. En caso de que prospere parcialmente la demanda, el juez podrá abstenerse de condenar en costas o pronunciar condena parcial, expresando los fundamentos de su decisión.

6. Cuando fueren dos (2) o más litigantes que deban pagar las costas, el juez los condenará en proporción a su interés en el proceso; si nada se dispone al respecto, se entenderán distribuidas por partes iguales entre ellos.

7. Si fueren varios los litigantes favorecidos con la condena en costas, a cada uno de ellos se les reconocerán los gastos que hubiere sufragado y se harán por separado las liquidaciones.

8. Solo habrá lugar a costas cuando en el expediente aparezca que se causaron y en la medida de su comprobación.

9. Las estipulaciones de las partes en materia de costas se tendrán por no escritas. Sin embargo podrán renunciarse después de decretadas y en los casos de desistimiento o transacción.

<sup>31</sup> CONSEJO DE ESTADO - SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO - SECCIÓN TERCERA - SUBSECCIÓN A - Consejera ponente: MARTA NUBIA VELÁSQUEZ RICO - Bogotá D.C., treinta (30) de agosto de dos mil dieciocho (2018). - Radicación número: 25000-23-36-000-2013-01219-01(56857)

## XI. DECISIÓN

En razón y mérito de lo expuesto, el Tribunal Administrativo del Valle del Cauca, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

### FALLA:

**PRIMERO: REVOCAR** el numeral primero de la **Sentencia No. 043 del 28 de febrero de 2024**, proferida por el Juzgado Segundo Administrativo Oral de Cartago.

**SEGUNDO: MODIFICAR** los numerales segundo, tercero, cuarto y sexto de la sentencia **Sentencia No. 043 del 28 de febrero de 2024**, proferida por el Juzgado Segundo Administrativo Oral de Cartago, los cuales quedarán así:

*“SEGUNDO: DECLARAR que el **Departamento del Valle del Cauca** y la empresa **Transportes Argelia y Cairo S.A.S.** son administrativa y patrimonialmente responsables, en concausa en proporción de 50% para cada uno, de los daños y perjuicios ocasionados a los demandantes con ocasión de la muerte del señor Jesús Antonio Castro Agudelo y las lesiones padecidas por la joven Yined Alejandra Ríos Alzate, en un accidente de tránsito ocurrido el día 21 de enero de 2015, a la altura de la vereda La Moravia (corregimiento La Cabaña) del municipio de Ansermanuevo - Valle. Así mismo, DECLARAR que la aseguradora **SBS SEGUROS DE COLOMBIA S.A.** es responsable de asumir las condenas impuestas a su asegurada **Transportes Argelia y Cairo S.A.S.** en este proceso, en los términos y condiciones estipulados en la póliza de responsabilidad civil extracontractual No. 1000282 y en la póliza de responsabilidad civil contractual No. 1000008.*

**TERCERO: CONDENAR al Departamento del Valle del Cauca y a Transportes Argelia y Cairo S.A.S. a pagar, en proporción del 50% cada uno, por concepto de perjuicios morales en favor de las demandantes las siguientes sumas:**

Perjuicio	Demandante	Calidad	Monto - SMLMV	
Perjuicios morales	María Adelina Agudelo López	Madre (Fallecido)	100 SMLMV	
	Edilia Amparo Castro Agudelo	Hermana (Fallecido)	50 SMLMV	
	Dora Libia Castro Agudelo	Hermana (Fallecido)	50 SMLMV	
	Alba Marina Castro Agudelo	Hermana (Fallecido)	50 SMLMV	
	Yined Alejandra Ríos Alzate	Víctima directa	40 SMLMV	

**CUARTO: CONDENAR al Departamento del Valle del Cauca y a**

**Transportes Argelia y Cairo S.A.S.** a pagar, en proporción del 50% cada uno, por concepto de lucro cesante a favor de la joven Yined Alejandra Ríos Alzate la suma de un millón setenta y un mil seiscientos quince pesos (\$1.071.615).

(...)

SEXTO: CONDENAR en costas al Departamento del Valle del Cauca y a **Transportes Argelia y Cairo S.A.S.** en favor de las demandantes, en proporción del 50% cada uno. Liquidense por Secretaría. Se fija el valor de las agencias en derecho a ser incluidas en la respectiva liquidación, en la suma equivalente a dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes, según lo establecido en la parte motiva de esta providencia.”

**SEGUNDO: CONFIRMAR** en todo lo demás la sentencia de primera instancia.

**TERCERO:** Sin condena en costas en esta instancia.

**CUARTO: EJECUTORIADA** esta providencia, envíese el expediente al Juzgado de Origen para lo de su cargo.

**CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,**

Providencia discutida y aprobada en Sala de decisión de la fecha. Acta No. 78

**LOS MAGISTRADOS,**

**EDUARDO ANTONIO LUBO BARROS**  
(firmado electrónicamente)

**JUAN PABLO DOSSMAN CORTEZ**  
(firmado electrónicamente)

**OMAR EDGAR BORJA SOTO**  
(firmado electrónicamente)