



FIRMA ESPECIALIZADA EN CONSULTORÍA
JURÍDICA Y ASISTENCIA LEGAL S.A.S.
NIT. 901.482.205-9 REGIMEN COMUN
ANDRES FELIPE POSSO ARANA
ABOGADO = UNIDAD CENTRAL DEL VALLE DEL CAUCA
ESPECIALISTA EN RESPONSABILIDAD Y DAÑO RESARCIBLE
UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA
TÉCNICO PROFESIONAL EN PROCEDIMIENTOS JUDICIALES
DIPLOMADO EN CRIMINALÍSTICA, MEDICINA LEGAL,
CIENCIAS FORENSES, DOCENCIA UNIVERSITARIA,

Responsabilidad Civil Extracontractual
Derivada De Accidentes De Transito
Defensa Técnica En Proceso Penal
Demandas En Todo El País Contra La Nación Y
Entidades Públicas por:
Privación injusta de la libertad; Daños a bienes o personas;
Accidentes por fallas en las vías; Muertes, lesiones o heridos de
miembros del INPEC, POLICÍA Y EJÉRCITO NACIONAL;
Muertes, lesiones o heridas de personal Interno de los centros de
reclusión, fallas en el servicio de salud; Responsabilidad médica.

Guadalajara de Buga, 26 de JUNIO de 2025

SEÑORES

**JUZGADO 01 ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO
LA CIUDAD**

PROCESO: REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTES: FERNANDO ARAQUE PATIÑO Y OTROS
DEMANDADO: NACIÓN – MINISTERIO DE TRANSPORTE – INSTITUTO
NACIONAL DE VÍAS (INVIAS) Y OTROS
RADICACION: 76-111-33-33-001-2018-00103-00
REFERENCIA: **ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

ANDRÉS FELIPE POSSO ARANA, mayor de edad y vecino de Guadalajara de Buga, identificado con cedula de ciudadanía No. 94.481.680 de Buga, abogado en ejercicio portador de la tarjeta profesional No. 244.618 del C.S.J. con correo electrónico para notificaciones judiciales iusabogadosconsultores@gmail.com actuando en calidad de Apoderado de la parte demandante, dentro de los términos de ley procedo a alegar de conclusión dentro del proceso de la referencia.

I. OPORTUNIDAD PARA ALEGAR

El día 12 de JUNIO de 2025 a instancias de este despacho se realizó audiencia de Instrucción y juzgamiento, corriendo traslado para alegar de conclusión por 10 días.

- Días No hábiles 14, 15, 21, 22, 23, DE JUNIO DE 2025
- Días hábiles 13, 16, 17, 18, 19, 20, 24, 25, 26, 27 DE JUNIO DE 2025

Con lo anterior nos encontramos en términos para proceder.

II. Alegatos de conclusión

La acción de reparación directa ostenta un contenido netamente reparador y es el medio idóneo para juzgar la responsabilidad estatal, cuando el daño cuya indemnización se pretende ha sido generado por la conducta activa u omisiva de la administración, por una operación administrativa u ocupación de bien inmueble; así, cuando se cuestiona una actuación de hecho de la administración pública, es la acción de reparación directa la llamada a servir de mecanismo procesal para la tutela judicial de los derechos de las víctimas.

En cuanto a la imputabilidad del daño a la administración, en reciente pronunciamiento la Sección Tercera del Consejo de Estado señaló que, así como la Constitución Política de 1991 no privilegió ningún régimen de responsabilidad extracontractual en particular, tampoco puede la jurisprudencia establecer un único título de imputación a aplicar a eventos que guarden ciertas semejanzas fácticas entre sí, ya que este puede variar en consideración a las circunstancias particulares



FIRMA ESPECIALIZADA EN CONSULTORÍA
JURÍDICA Y ASISTENCIA LEGAL S.A.S.
NIT. 901.482.205-9 REGIMEN COMUN
ANDRES FELIPE POSSO ARANA
ABOGADO = UNIDAD CENTRAL DEL VALLE DEL CAUCA
ESPECIALISTA EN RESPONSABILIDAD Y DAÑO RESARCIBLE
UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA
TÉCNICO PROFESIONAL EN PROCEDIMIENTOS JUDICIALES
DIPLOMADO EN CRIMINALÍSTICA, MEDICINA LEGAL,
CIENCIAS FORENSES, DOCENCIA UNIVERSITARIA,

Responsabilidad Civil Extracontractual
Derivada De Accidentes De Transito
Defensa Técnica En Proceso Penal
Demandas En Todo El País Contra La Nación Y
Entidades Públicas por:
Privación injusta de la libertad; Daños a bienes o personas;
Accidentes por fallas en las vías; Muertes, lesiones o heridos de
miembros del INPEC, POLICÍA Y EJÉRCITO NACIONAL;
Muertes, lesiones o heridas de personal Interno de los centros de
reclusión, fallas en el servicio de salud; Responsabilidad médica.

acreditadas dentro de cada proceso y a los parámetros o criterios jurídicos que el juez estime relevantes dentro del marco de su argumentación.

En lo que se refiere al derecho de daños, como se dijo previamente, se observa que el modelo de responsabilidad estatal establecido en la Constitución de 1991 no privilegió ningún régimen en particular, sino que dejó en manos del juez la labor de definir, frente a cada caso concreto, la construcción de una motivación que consulte razones, tanto fácticas como jurídicas, que den sustento a la decisión que habrá de adoptar. Por ello, la jurisdicción contenciosa ha dado cabida a diversos “títulos de imputación” como una manera práctica de justificar y encuadrar la solución de los casos puestos a su consideración, desde una perspectiva constitucional y legal, sin que ello signifique que pueda entenderse que exista un mandato constitucional que imponga al juez la obligación de utilizar frente a determinadas situaciones fácticas un determinado y exclusivo título de imputación.

En consecuencia, el uso de tales títulos por parte del juez debe hallarse en consonancia con la realidad probatoria que se le ponga de presente en cada evento, de manera que la solución obtenida consulte realmente los principios constitucionales que rigen la materia de la responsabilidad extracontractual del Estado.

Así las cosas, no todos los casos en los que se discuta la responsabilidad del Estado por daños derivados de un supuesto de hecho que guarde semejanzas con otro está llamado a resolverse de la misma forma; es labor del juez, en cada caso particular, considerar que existen razones tanto jurídicas como fácticas que justifican la aplicación de un título o una motivación diferente.

En este caso particular, la demanda se funda en la omisión de las entidades demandadas en el mantenimiento de la vía Buenaventura – Buga, que determinó la ocurrencia del accidente en el que se crearon graves perjuicios a los demandantes, por lo que la vía procesal escogida para el fin indemnizatorio es la idónea para el estudio de fondo de las pretensiones.

Así, Se demanda de la judicatura se declare la existencia de responsabilidad extracontractual del Estado, por la falla en el servicio de las entidades demandadas, por los hechos ocurridos el día 09 de agosto de 2016, aproximadamente a las 11:00 horas, donde en accidente de tránsito el señor **DANIEL ARAQUE RUIZ** pierde la vida, al sufrir caída con su motocicleta de placas **YCR44C**, como consecuencia del mal estado de la vía que de Buenaventura conduce del municipio de Buga (v), kilómetro 90+650 sentido Buenaventura – Buga, hecho dañoso que desencadeno perjuicios materiales e inmateriales a los demandantes.



FIRMA ESPECIALIZADA EN CONSULTORÍA
JURÍDICA Y ASISTENCIA LEGAL S.A.S.
NIT. 901.482.205-9 REGIMEN COMUN
ANDRES FELIPE POSSO ARANA

ABOGADO = UNIDAD CENTRAL DEL VALLE DEL CAUCA
ESPECIALISTA EN RESPONSABILIDAD Y DAÑO RESARCIBLE
UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA
TÉCNICO PROFESIONAL EN PROCEDIMIENTOS JUDICIALES
DIPLOMADO EN CRIMINALÍSTICA, MEDICINA LEGAL,
CIENCIAS FORENSES, DOCENCIA UNIVERSITARIA,

Responsabilidad Civil Extracontractual
Derivada De Accidentes De Transito
Defensa Técnica En Proceso Penal
Demandas En Todo El País Contra La Nación Y
Entidades Públicas por:

Privación injusta de la libertad; Daños a bienes o personas;
Accidentes por fallas en las vías; Muertes, lesiones o heridos de
miembros del INPEC, POLICÍA Y EJÉRCITO NACIONAL;
Muertes, lesiones o heridas de personal Interno de los centros de
reclusión, fallas en el servicio de salud; Responsabilidad médica.

A fin de determinar la existencia de la responsabilidad extracontractual del Estado, se deben examinar los presupuestos para su configuración, siendo estos el daño, la imputación y el fundamento jurídico¹.

Generalmente se considera que para que exista responsabilidad se requiere de la ocurrencia de un daño que afecte la integridad física, moral o patrimonial de una persona, la actuación de un sujeto y la existencia de un nexo causal que permita imputar, es decir, atribuir el daño a la conducta del sujeto. En el marco de la responsabilidad civil extracontractual, que ha girado principalmente en torno a la culpa, se ha afirmado que los elementos de la responsabilidad son la culpa, el daño y el vínculo de causa a efecto entre una y otro. La responsabilidad administrativa, por su parte, requiere la existencia de un daño o perjuicio, la actuación de la administración, y un nexo causal entre el daño y la actuación administrativa.²

Tenemos así, que dado el accidente de tránsito ocurrido el día 09 de agosto de 2016, el señor **DANIEL ARAQUE RUIZ** pierde la vida, esto se desprende del informe de tránsito No. C-00019005 que en su casilla No. 8 estipula Gravedad – Muerto, así como a su vez del registro civil de defunción con indicativo serial No. 06009188, como también de la carpeta trasladada de la Fiscalía General De La Nación que incorpora reporte de iniciación, informe ejecutivo, noticia criminal, acta de inspección a lugares, acta de inspección a vehículos, IPAT C-00019005, inspección técnica a cadáver, informe de investigador de campo – fotografía, informe pericial de necropsia, entre otros.

Así, se puede afirmar que el daño antijurídico consistió, en la muerte del señor **DANIEL ARAQUE RUIZ** y los consecuentes perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales de todos los demandantes, a título de daño emergente, lucro cesante y perjuicios morales.

Según la jurisprudencia reciente, el análisis de la imputación requiere abordar dos niveles, uno fáctico y otro jurídico, solo de esta manera, se sostiene, se podría cumplir con la finalidad de la imputación, cuál es establecer un fundamento normativo para endilgar la obligación de reparar un daño a la entidad demandada.

Así, la imputación fáctica es un concepto estrictamente naturalístico que sirve de soporte o elemento necesario a la configuración del daño, tratado en algunas jurisprudencias del Consejo de Estado como sinónimo del nexo de causalidad.

Tenemos así que el señor **DANIEL ARAQUE RUIZ**, el día 09 de agosto de 2016, aproximadamente a las 11:00 horas se desplazaba en la motocicleta de placas

¹ JUAN CARLOS HENAO, La responsabilidad extracontractual del estado, Bogotá, 2015, p. 167

² RAMIRO SAAVEDRA BECERRA, La responsabilidad extracontractual de la administración pública, Bogotá, Ediciones Jurídicas Ibáñez, 2005, p. 201



FIRMA ESPECIALIZADA EN CONSULTORÍA JURÍDICA Y ASISTENCIA LEGAL S.A.S.
NIT. 901.482.205-9 REGIMEN COMUN
ANDRES FELIPE POSSO ARANA
ABOGADO = UNIDAD CENTRAL DEL VALLE DEL CAUCA
ESPECIALISTA EN RESPONSABILIDAD Y DAÑO RESARCIBLE
UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA
TÉCNICO PROFESIONAL EN PROCEDIMIENTOS JUDICIALES
DIPLOMADO EN CRIMINALÍSTICA, MEDICINA LEGAL,
CIENCIAS FORENSES, DOCENCIA UNIVERSITARIA,

Responsabilidad Civil Extracontractual
Derivada De Accidentes De Tránsito
Defensa Técnica En Proceso Penal
Demandas En Todo El País Contra La Nación Y
Entidades Públicas por:

Privación injusta de la libertad; Daños a bienes o personas;
Accidentes por fallas en las vías; Muertes, lesiones o heridos de miembros del INPEC, POLICÍA Y EJÉRCITO NACIONAL;
Muertes, lesiones o heridas de personal Interno de los centros de reclusión, fallas en el servicio de salud; Responsabilidad médica.

YCR44C, lo anterior sobre la vía Buga – Buenaventura, kilómetro 90+650, cuando sufre accidente de tránsito dado el mal estado de la vía.

Sobre el particular, se encuentra plena prueba del sector donde ocurre el accidente de tránsito, las coordenadas geográficas, y la hora y fecha del siniestro, esto consignado en el informe de tránsito No. C-00019005, suscrito por el policial **WILLIAN NIÑO GALLARDO**.

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO No. **C.000019005**

1. ORGANISMO DE TRÁNSITO	2. GRAVEDAD
Secretaría de Tránsito y Seguridad	CON MUERTOS ☒ CON HERIDOS ☐ SOLO DAÑOS ☐

3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS

CÓDIGO DE RUTA: **41-01** VÍA Y KILOMETRO O SITIO, DIRECCIÓN Y CIUDAD: **Buenaventura - Buga** Lat: **3° 19' 08"** Long: **76° 53' 54"**

3.1 LOCALIDAD O COMUNA: **Buenaventura**

4. FECHA Y HORA

FECHA Y HORA DE OCURRENCIA: **09/08/2016 15:00**

FECHA Y HORA DE LEVANTAMIENTO: **09/08/2016 15:20**

5. CLASE DE ACCIDENTE

CHOQUE ☐ CARA OCUPANTE ☐ ATROPELLO ☐ INCENDIO ☐ VOLCAMIENTO ☐ OTRO ☐

5.1. CHOQUE CON

VEHICULO ☐ TREN ☐ SEMOVIENTE ☐ OBJETO FIJO ☐

5.2. OBJETO FIJO

MURO ☐ POSTE ☐ FANAL ☐ BARRANDA ☐ VALLA ☐ SEÑAL ☐

5.3. TARIMA CASITA ☐ VEHICULO ESTACIONADO ☐ OTRO ☐

En este mismo informe se deja consignado que era el señor **DANIEL ARAQUE RUIZ** quien conducía la motocicleta de placas **YCR44C** y quien resulto víctima del siniestro, quien portaba su respectiva licencia de conducción No. 94.538.830, así como a su vez portaba su respectivo casco de protección.

8. CONDUCTORES, VEHICULOS Y PROPIETARIOS

8.1. CONDUCTOR

APELLIDOS Y NOMBRES: **Araque Ruiz Daniel** DDC: **CC 94538830** NACIONALIDAD: **Colombiano** FECHA DE NACIMIENTO: **12/05/83** SEXO: **M** GRAVEDAD: **7**

DIRECCIÓN DE DOMICILIO: **Calle 22 de Vers 58-40 Torre 2** BOGOTÁ **2203952** AUTORIZADO: **SI** EMBRIAGUEZ: **NO** GRADO: **0** 8. PSICOACTIVA: **NO**

PORTA LICENCIA: **SI** LICENCIA DE CONDUCCIÓN No.: **94538830** CATEGORÍA: **B3** RESTRICCIÓN: **—** EXP: **30/01/24** CÓDIGO DE TRÁNSITO: **11001** CHALECO: **SI** CASCO: **NO** CINTURÓN: **NO**

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN: **—** DESCRIPCIÓN DE LESIONES: **—**

El policial encargado de los actos urgentes deja consignado en el informe policial de accidentes de tránsito, en la casilla No. 7 el mal estado de la vía, marcado en la casilla "ESTADO" "CON HUECOS"

7. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS

VÍA 1 2

7.1. GEOMÉTRICAS

A. RECTA ☐ B. PLANO ☐ C. BARRERA DE EST. ☐ D. BARRERA DE EST. ☐ E. BARRERA DE EST. ☐ F. BARRERA DE EST. ☐ G. BARRERA DE EST. ☐ H. BARRERA DE EST. ☐ I. BARRERA DE EST. ☐ J. BARRERA DE EST. ☐ K. BARRERA DE EST. ☐ L. BARRERA DE EST. ☐ M. BARRERA DE EST. ☐ N. BARRERA DE EST. ☐ O. BARRERA DE EST. ☐ P. BARRERA DE EST. ☐ Q. BARRERA DE EST. ☐ R. BARRERA DE EST. ☐ S. BARRERA DE EST. ☐ T. BARRERA DE EST. ☐ U. BARRERA DE EST. ☐ V. BARRERA DE EST. ☐ W. BARRERA DE EST. ☐ X. BARRERA DE EST. ☐ Y. BARRERA DE EST. ☐ Z. BARRERA DE EST. ☐

7.2. UTILIZACIÓN

UN SENTIDO ☐ Doble sentido ☐ REVERSO ☐ CONTRA ☐ CÍRCULO VIAL ☐ 7.3. CALZADAS ☐ 7.4. CARRILES ☐ 7.5. SUPERFICIE DE RODADURA ☐ 7.6. ESTADO ☐ 7.7. CONDICIONES ☐

7.8. ILUMINACIÓN ARTIFICIAL

A. CON ☐ B. SIN ☐ 7.9. CONTROLES DE TRÁNSITO ☐ 7.10. SEÑALES HORIZONTALES ☐ 7.11. SEÑALES VERTICALES ☐ 7.12. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.13. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.14. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.15. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.16. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.17. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.18. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.19. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.20. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.21. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.22. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.23. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.24. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.25. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.26. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.27. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.28. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.29. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.30. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.31. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.32. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.33. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.34. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.35. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.36. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.37. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.38. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.39. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.40. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.41. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.42. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.43. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.44. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.45. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.46. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.47. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.48. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.49. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.50. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.51. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.52. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.53. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.54. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.55. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.56. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.57. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.58. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.59. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.60. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.61. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.62. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.63. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.64. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.65. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.66. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.67. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.68. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.69. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.70. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.71. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.72. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.73. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.74. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.75. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.76. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.77. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.78. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.79. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.80. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.81. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.82. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.83. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.84. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.85. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.86. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.87. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.88. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.89. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.90. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.91. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.92. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.93. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.94. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.95. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.96. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.97. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.98. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.99. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐ 7.100. SEÑALES DE TRÁNSITO ☐

Frente a la hipótesis del siniestro, en la casilla 8 del Informe Policial de Accidente de tránsito, el policial **WILLIAN NIÑO GALLARDO** consigna la 306 (huecos) adjudicable a la vía, ratificando en su testimonio que, para la fecha de los hechos la vía Buga – Buenaventura Kilómetro 90+650, se encontraba en mal estado y que este fue el causante del siniestro vial.

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

DEL CONDUCTOR: **—** DEL VEHICULO DE LA VÍA: **306** DEL PEATON DEL PASAJERO: **—**

OTRA: **—** ESPECIFICAR ¿CUAL?: **—**



FIRMA ESPECIALIZADA EN CONSULTORÍA
JURÍDICA Y ASISTENCIA LEGAL S.A.S.
NIT. 901.482.205-9 REGIMEN COMUN
ANDRES FELIPE POSSO ARANA
ABOGADO = UNIDAD CENTRAL DEL VALLE DEL CAUCA
ESPECIALISTA EN RESPONSABILIDAD Y DAÑO RESARCIBLE
UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA
TÉCNICO PROFESIONAL EN PROCEDIMIENTOS JUDICIALES
DIPLOMADO EN CRIMINALÍSTICA, MEDICINA LEGAL,
CIENCIAS FORENSES, DOCENCIA UNIVERSITARIA,

Responsabilidad Civil Extracontractual
Derivada De Accidentes De Transito
Defensa Técnica En Proceso Penal
Demandas En Todo El País Contra La Nación Y
Entidades Públicas por:
Privación injusta de la libertad; Daños a bienes o personas;
Accidentes por fallas en las vías; Muertes, lesiones o heridos de
miembros del INPEC, POLICÍA Y EJÉRCITO NACIONAL;
Muertes, lesiones o heridas de personal Interno de los centros de
reclusión, fallas en el servicio de salud; Responsabilidad médica.

Por su parte, en respuesta a oficio amando de la judicatura, la Fiscalía General de la Nación, Fiscalía 52 Seccional de Buga, aporta la carpeta que reposa en las dependencias bajo el radicado No. 2016-01401 dando cumplimiento decreto de pruebas.

Esta carpeta contiene el reporte de iniciación, informe ejecutivo, noticia criminal, acta de inspección a lugares, acta de inspección a vehículos, informe fotográfico, entre otras piezas procesales.

En estos elementos materiales probatorios y evidencia física en manos de la fiscalía, suscritos por personal policial que atendió el accidente de tránsito, se hace constar de igual forma que el tramo de la vía Buga - Buenaventura, en el kilómetro 90+650 no se encontraba en optimas condiciones, por el contrario, su estado era regular, replicando este concepto en cada una de las actuaciones procesales.

AL LLEGAR AL LUGAR DE LOS HECHOS SE ENCUENTRA POLICIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE ADSCRITOS AL GRUPO UNIR MEDIA CANOA, AMIGOS DE LA VICTIMA, ALGUNOS USUARIOS Y CURIOSOS DE LA VIA. SE PROCEDE A REALIZAR UN ACORDONAMIENTO MÁS AMPLIO, EL LUGAR ES DESPEJADO PARA INICIAR LOS ACTOS URGENTES EN EL LUGAR. AL LUGAR INGRESA EL SI. SALAZAR LUNA OSCAR IDENTIFICANDO LAS EVIDENCIAS REALIZANDO LA INSPECCIÓN AL LUGAR. SE TRATA DE UNA VÍA PÚBLICA DOBLE CALZADA VÍA BUENAVENTURA BUGA KM 90+650, MATERIAL ASFALTO, REGULAR ESTADO DE CONSERVACION, TIPO PIEL DE COCODRILO (ESCAMAS) Y PRESENTA HUNDIMIENTO DE LA CAPA ASFALTICA EN UNA PARTE DE LA VIA METROS ANTES DE DONDE SUCEDIÓ EL ACCIDENTE DE TRANSITO, ILUMINACIÓN NATURAL LUZ DÍA, SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN VIAL, DOS CARRILES DE CIRCULACIÓN SENTIDO BUENAVENTURA BUGA, LÍNEA DE BORDE COLOR BLANCO A LA DERECHA, LÍNEA COLOR AMARILLO A LA IZQUIERDA Y LÍNEA SEPARADORA DE CARRILES COLOR BLANCO SEGMENTADA, SE IDENTIFICAN LAS SIGUIENTES EVIDENCIA ASÍ: EVIDENCIA NO. 1 CUERPO SIN VIDA DE SEXO MASCULINO QUIEN EN VIDA RESPONDÍA AL

El informe especial de policía de seguridad Vial No. 11, suscrito por los Peritos Técnicos HENRY ACEVEDO ORTIZ y JOSE GONZALO CASTAÑEDA RUEDA, prueba incorporada en debida forma al proceso, hacen constar que el tramo vial de la calzada Buga – Buenaventura, desde el kilometro 90+500 al 90+600 se encontraba en mal estado de conservación, realizando un álbum fotográfico del tramo vial y llegando a las siguientes conclusiones:

4. PROBLEMÁTICA ENCONTRADA

- Se encontró una vía en regular estado lo que requiere un mantenimiento rutinario y probablemente un refuerzo asfáltico con espesores relativos al volumen de tránsito.
- Basados en el análisis de siniestralidad vial presentada en este tramo vial, podemos determinar que gran parte de estos, se han presentado por causas asociadas a la infraestructura (hundimientos y mal estado de la capa asfáltica).
 - Se hace necesaria la revisión de la superficie de rodadura, teniendo en cuenta que esta representa un aspecto importante para la comodidad y seguridad de los usuarios de la vía.
 - Debido a los hundimientos que presenta el tramo vial, el agua se empoza generando alto riesgo de accidentes.
 - No existe en ese sector señalización vertical que permita advertir a los conductores sobre las condiciones de la vía y demás aspectos a tener en cuenta para un tránsito seguro.

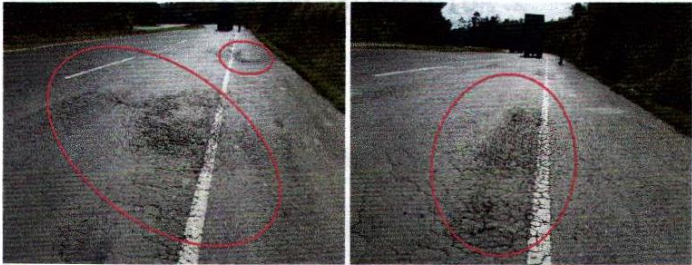
Los peritos realizan un informe de siniestralidad de la zona, determinando que gran parte de los accidentes de transito tienen como causa asociada las falencias en la

infraestructura vial (hundimientos y mal estado de la capa asfáltica) no existiendo señalización alguna que prevenga a los actores viales sobre dichas falencias.

3.1. ESTADÍSTICAS COMPARATIVO 2015 – 2016

ACCIDENTALIDAD							
ACC. MUERTOS		ACC. HERIDOS		ACC. DAÑOS		TOTAL	
2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
0	2	0	1	5	1	5	4

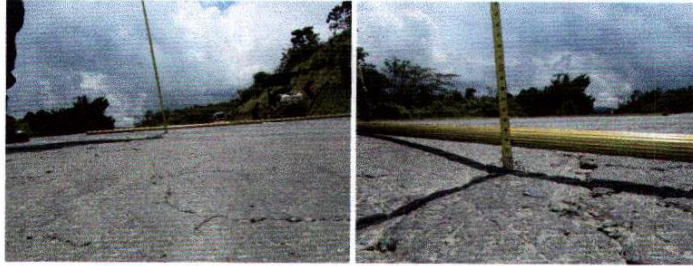
Del informe especial de policía de seguridad Vial No. 11, se desprenden una seria de tomas fotográficas que dejan en evidencia la falla en el servicio de las entidades demandas, dado su deber de mantenimiento y conservación de la infraestructura vial.



FOTOGRAFIAS N° 03 y 04
De Detalle: Vía Buenaventura - Buga kilómetro 90 + 500 Mts al 90 + 600 Mts, donde se observa las irregularidades y desgaste de la capa asfáltica, al igual que una serie de fisuras interconectadas conocidas como piel de cocodrilo.



FOTOGRAFIAS N° 05 y 06
Panorámicas: Vía Buenaventura - Buga kilómetro 90 + 500 Mts al 90 + 600 Mts, en esta imagen se aprecia las fallas en la geometría de la vía.



FOTOGRAFÍAS N° 14 y 15

De Detalle: Vía Buenaventura - Buga kilómetro 90 + 500 Mts al 90 + 600 Mts, donde se puede observar la deformación permanente de la capa asfáltica conocida como hundimiento de severidad media, teniendo en cuenta que su profundidad alcanza los 30mm de la rasante original del pavimento.



FOTOGRAFÍAS N° 12 y 13

Panorámicas: Vía Buenaventura - Buga kilómetro 90 + 500 Mts al 90 + 600 Mts, se observa las irregularidades y desgaste de la capa asfáltica, al igual que una serie de fisuras interconectadas conocidas como piel de cocodrilo la cual ya cubre la totalidad de uno de los carriles.

Probado el daño antijudío y realizada la imputación fáctica, necesario se hace establecer el fundamento jurídico por medio del cual ha de adjudicársele responsabilidad a la entidad demanda, a fin de imputarle a la misma el daño antijurídico, y el resarcimiento de los perjuicios de toda índole a los demandantes.

El responsable de la vía, como entidad pública, deben conocer los riesgos suscitados por virtud de su actividad administrativa, debiendo prever los riesgos previsibles. El mal estado de la vía Buga – Buenaventura, kilómetro 90+650 era evidente, y debía prever la entidad demandada que su omisión en el mantenimiento vial podía desencadenar siniestros y daños a los usuarios viales.

No se trató de un evento que la administración estuviera en la imposibilidad de prever y precaver, sino que, por el contrario, obedeció a la omisión en el ejercicio de las funciones de mantenimiento vial que le correspondían.

Sobre este tipo de eventos se ha pronunciado el CONSEJO DE ESTADO en el siguiente sentido³:

*Al respecto, esta Corporación ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el sostenimiento de la red vial, de manera que deberá responder en los siguientes eventos: i) cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito⁴, ii) cuando incurra en **omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial**, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiere efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía⁵; en este evento, se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, pero dicha valoración será aún más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, **en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad.** Negrillas fuera de texto original.*

Así, como la entidad demandada mantenía abierto el corredor vial, sin duda generó confianza legítima en los asociados en cuanto a que cumplía con mínimas condiciones de seguridad que la hacían transitable, por lo que estaba en la obligación de minimizar aquellos riesgos previsibles que podían afectar la seguridad de los usuarios⁶.

En cuanto al segundo nivel de la imputación, dentro de él se realiza el estudio del fundamento del deber de reparar, esto es, analizar si en el caso en concreto la autoridad pública demandada puede ser declarada responsable, de acuerdo con los títulos de imputación⁷ desarrollados y aceptados de forma pacífica por el juez en materia de responsabilidad del estado.

³ Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, sentencia de 29 de enero de 2014, exp. 30356, M.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera

⁴ Sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, 24 de febrero de 2005, expediente 14335, C.P. Ruth Stella Correa Palacio.

⁵ Sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, 30 de marzo de 2000, expediente 11877, C.P. Jesús María Carrillo Ballesteros.

⁶ SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA – SUBSECCIÓN B, Consejero Ponente: Ramiro Pazos Guerrero 29 agosto de 2016 Expediente: 38155 Radicación: 17001233100020030131801

⁷ Consejo de Estado, sección tercera, subsección C, sentencia del 18 de enero de 2012, Exp. 19920. En cuanto a la imputación, se exige analizar dos esferas: el ámbito fáctico y la imputación jurídica. En esta se debe

En este punto en particular, cobra relevancia la hipótesis de responsabilidad que se adjudicó en el informe de tránsito suscrito por los policiales que atendieron el siniestro. En este documento público, se asignó la responsabilidad del siniestro a la vía bajo la hipótesis No. 306, informe de tránsito suscrito por el policial **WILLIAN NIÑO GALLARDO** quien a su vez acudió al juicio de responsabilidad rendiendo su testimonio, ratificando el contenido del informe y aportando datos relevantes frente a la configuración del siniestro.

De acuerdo al testimonio del policial **WILLIAN NIÑO GALLARDO**, la causa del accidente de tránsito en el que pierde la vida el señor **DANIEL ARAQUE RUIZ**, lo fue el mal estado de la vía, manifestando que llega a esta conclusión después de valorar y estudiar la escena del siniestro vial, aportando que los rasgos del mismo, como las huellas de arrastre, permitieron inferir que la motocicleta conducida por la víctima paso por las imperfecciones de la vía, desestabilizando el vehículo y ocasionando el accidente de tránsito.

La Falla en la Prestación del Servicio se estructura con la acción omisiva de la administración pública, en su deber legal de mantenimiento en la infraestructura vial, siendo su deber minimizar aquellos riesgos previsibles que podían afectar la seguridad de los usuarios viales⁸.

Así, la administración pública con su actuar omisivo, creo la fuente de riesgo, que le llevo a que el señor **DANIEL ARAQUE RUIZ** perdiera el control de su vehículo, siéndole imputable la responsabilidad a la entidad demandada bajo el régimen de la falla en el Servicio.

Al respecto, El Consejo de Estado se pronunció en jurisprudencia de fecha 17 de junio de dos mil veintidós (2022) bajo el radicado No. 55.157

"...Si bien la cláusula general de responsabilidad contenida en el artículo 90 de la C.P. no privilegió ningún título de imputación específico cuando se debate la ocurrencia de un daño proveniente del ejercicio de una actividad peligrosa⁴¹, verbi gratia, la conducción de vehículos automotores de propiedad del Estado o al servicio de éste, la jurisprudencia de esta Corporación ha considerado que el régimen aplicable es el de responsabilidad objetiva, en atención la teoría del riesgo excepcional, toda vez que el riesgo creado en desarrollo de dicha actividad desborda la capacidad de resistencia de las personas y las pone en peligro de sufrir daños en su integridad física o en sus bienes. Lo anterior, dejando a salvo que la entidad demandada puede

determinar la atribución conforme a un deber jurídico, Que opera según los distintos títulos de imputación consolidados en el precedente de la sala: Falla en la prestación del servicio, daño especial y riesgo excepcional.

⁸ SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA – SUBSECCIÓN B,
Consejero Ponente: Ramiro Pazos Guerrero 29 agosto de 2016 Expediente: 38155 Radicación:
17001233100020030131801

exonerarse de responsabilidad con la acreditación de una causa extraña.

Ahora, en los casos en que se presenta una colisión entre dos o más vehículos automotores -como sucede en el sub júdice-, existe una concurrencia de actividades peligrosas, que obliga a determinar cuál fue la causa eficiente del daño, con el propósito de definir si tal daño es o no imputable a la administración. De esta manera, como los involucrados en el suceso están creando recíprocamente riesgos, en principio, debe hacerse un análisis de la causalidad, para establecer si el accidente se produjo por causa de la actividad de la administración o por aquélla ejercida por las otras personas involucradas en el accidente.

En este contexto, el operador judicial debe apreciar las circunstancias en que se produce el daño, la naturaleza, equivalencia o asimetría de las actividades peligrosas concurrentes, sus características, las situaciones concretas de especial riesgo y peligrosidad y, en particular, la incidencia causal de la conducta de los sujetos, precisando cuál es la determinante (imputatio facti) para la producción del siniestro.

Lo anterior con miras a establecer si el daño tuvo su causa en una falla del servicio, pues será precisamente bajo este título subjetivo de imputación que deba resolverse el respectivo caso, comoquiera que ha de decirse que la falla surge de la comprobación de haberse producido el hecho como consecuencia de una violación —conducta activa u omisiva— del contenido obligatorio a cargo del Estado determinado en la Constitución Política y en la ley, lo cual, supone una labor de diagnóstico por parte del juez de las falencias en las que incurrió la administración...”

Por último, referente a la exoneración de responsabilidad de la entidad demandada, no existe en el plenario elemento alguno que sugiera su configuración. Por un lado, se tiene que la víctima, es decir, el señor **DANIEL ARAQUE RUIZ** no participo en causación del daño, y la hipótesis de responsabilidad cobija como autor responsable a la vía. No configurándose causas extrañas que exoneren de responsabilidad a las entidades demandadas por su actuar omisivo.

Claro y probado dentro del plenario que la vía Buga- Buenaventura kilómetro 90+650 se encontraba en regular estado de conservación, que sobre este tramo vial se encontraba una imperfección de considerables dimensiones, malformación que provocó la caída del ocupante de la motocicleta de placas **YCR44C** el señor **DANIEL ARAQUE RUIZ**, es pasible concluir que la causa adecuada del incidente fue el mal estado de la vía y, en concreto, la presencia de un hueco profundo sobre la calzada,



FIRMA ESPECIALIZADA EN CONSULTORÍA
JURÍDICA Y ASISTENCIA LEGAL S.A.S.
NIT. 901.482.205-9 REGIMEN COMUN
ANDRES FELIPE POSSO ARANA

ABOGADO = UNIDAD CENTRAL DEL VALLE DEL CAUCA
ESPECIALISTA EN RESPONSABILIDAD Y DAÑO RESARCIBLE
UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA
TÉCNICO PROFESIONAL EN PROCEDIMIENTOS JUDICIALES
DIPLOMADO EN CRIMINALÍSTICA, MEDICINA LEGAL,
CIENCIAS FORENSES, DOCENCIA UNIVERSITARIA,

Responsabilidad Civil Extracontractual
Derivada De Accidentes De Transito
Defensa Técnica En Proceso Penal
Demandas En Todo El País Contra La Nación Y
Entidades Públicas por:

Privación injusta de la libertad; Daños a bienes o personas;
Accidentes por fallas en las vías; Muertes, lesiones o heridos de
miembros del INPEC, POLICÍA Y EJÉRCITO NACIONAL;
Muertes, lesiones o heridas de personal Interno de los centros de
reclusión, fallas en el servicio de salud; Responsabilidad médica.

cuyas dimensiones eran suficientes para desestabilizar el vehículo al punto de perder el control, así como a su vez probado el control que tiene la entidad demandada sobre la prevención y mantenimiento de las vías y la obligación de la Administración de mantenerlas en buen estado y de ejercer el control sobre las mismas, se ratifica este extremo de la litis en todos y cada uno de los hechos y pretensiones objeto de la demanda, dejando plasmados en este escrito los alegatos conclusivos en pro de los intereses de la parte demandante.

Del señor juez, Atentamente,

ANDRES FELIPE POSSO ARANA
C.C. 94.481.680 BUGA VALLE
T.P. No. 244.618 C.S.J
iusabogadosconsultores@gmail.com