

MARÍA TERESA FERNÁNDEZ LÓPEZ

Abogada



Santiago de Cali, 06 de febrero de 2024

Honorable Juez

LARRY JESITH CUESTA PALACIOS

JUZGADO CUARTO ADMINISTRATIVO DE ORALIDAD DE SANTIAGO DE CALI

E. S. D.

RADICACIÓN : 76001-33-33-004-2018-00091-00
REFERENCIA : REASUME PODER Y PRESENTA ALEGATOS DE CONCLUSIÓN
ACCIÓN : REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTE : DAVID FELIPE PERAFAN PALOMINO Y OTROS
DEMANDADO : MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI

MARÍA TERESA FERNÁNDEZ LÓPEZ, identificada como aparece al pie de mi firma actuando en calidad de apoderada de los demandantes, **mediante el presente escrito reasumo el poder a mi conferido y presento ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**, los cuales desarrollaré en el orden que sigue a continuación:

- I. Objeto de la demanda
- II. Breve síntesis de los hechos
- III. Contestación de la demanda.
 - A. Por el Municipio de Santiago de Cali.
 - B. Por la Sociedad llamada en garantía
- IV. Argumentos de oposición en contra de las contestaciones a la demanda.
 - A. Frente a la contestación del Municipio de Santiago de Cali.
 - B. Frente a la contestación de la Sociedad llamada en garantía
- V. Argumentos para imputar responsabilidad al Municipio de Cali.
- VI. Pruebas aportadas y recaudadas en el proceso.
 - A. Pruebas que acreditan las circunstancias de tiempo modo y lugar en que ocurre el accidente.
 - B. Pruebas que acreditan los perjuicios causados.
- VII. Petición

Así las cosas, iniciaremos el análisis:

I. OBJETO DE LA DEMANDA

Demostrar, como en efecto se demostró que el DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI es responsable por los daños y perjuicios ocasionados al Sr. **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO y al resto del grupo demandante**, como consecuencia de las graves lesiones de carácter permanente sufridas por éste, a raíz de un accidente de tránsito ocasionado por el mal estado de la vía, en hechos ocurridos el **13 de marzo de 2016**, producido por un hueco y/o irregularidad en la vía, en la ciudad de Cali.

Es oportuno señalar que si bien es cierto, el numeral 13 del IPAT se consignó como causa probable del accidente “13. *OBSERVACIONES: Causa probable 306 Hueco en la vía, para conductor 139 se observa una falta de práctica y experiencia para maniobrar ante la situación de peligro...*”

La falta de supuesta falta de experiencia se atribuyó a que según el numeral 9 del informe FJP -3, que es un anexo del IPAT, el señor Perafán no contaba con licencia de conducción. En efecto, textualmente se indicó:

“9. DILIGENCIAS ADELANTADAS: “..... La falta de práctica o habilidad se sustenta en que el señor conductor, no ha obtenido licencia de conducción el cual es el documento que lo acredita y autoriza al conductor”.

La anterior aseveración determinada por el Agente de Tránsito, **es totalmente falsa** ya que en el proceso se acreditó que el señor PERAFÁN PALOMINO si contaba con la respectiva licencia, lo cual quedó evidenciado con los siguientes documentos, que obran en el expediente.

1. Derecho de Petición al RUNT y respuesta al mismo. Folios 22 y 23.
2. Derecho de Petición a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Pradera. Folios 24 a 26.
3. Fotocopia de la licencia de conducción del señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO** y constancia de consulta en el **RUNT (Folio 144 y 144A)**

En el transcurso del proceso se analizará que según reiterada jurisprudencia, la experticia y experiencia en la conducción se acredita con la respectiva licencia de conducción, con la que contaba el Sr. David Felipe Perafán.

Por lo anterior, carece de fundamento la hipótesis esgrimida por el agente de tránsito, que le atribuyó a la víctima responsabilidad en el accidente de tránsito, objeto de la presente demanda.

Por lo cual la única hipótesis acreditada, tanto con el IPAT, como con el croquis, así como con los anexos del IPAT, el material fotográfico, y con la prueba testimonial recaudada en diligencia testimonial rendida por la señora DANIS DANIELA DICET HERNÁNDEZ, es que el accidente se produce como consecuencia del hueco en la vía.

Respecto a la señora DANIS DANIELA DICET HERNÁNDEZ, es importante señalar que ella fue testigo presencial, por encontrarse como pasajera en la motocicleta que conducía el señor David Felipe Perafán, el día de los hechos que dan origen al presente proceso, y así quedó relacionado en el informe de tránsito (informe FPJ-1 en el que se incluye a la señora como pasajera).

II. BREVE SÍNTESIS DE LOS HECHOS

Los hechos son los siguientes:

1. El día el 13 de marzo de 2016, a las 00:30 horas aproximadamente el señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO (Q.E.P.D.)**, conducía la motocicleta de placas ONM90D, se encontraba acompañado de la señora DANIS DANIELA DICET HERNÁNDEZ, quien se encontraba como pasajera de dicha motocicleta.
2. El señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO (Q.E.P.D.)**, al momento de los hechos era titular de la licencia de conducción No. **765630006002670** expedida en la ciudad de Pradera el día 05 de octubre de 2009.
3. El señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO (Q.E.P.D.)** transitaba por la carrera 1D entre calles 71B y 71A de la ciudad de Cali, cuando por un hueco y/o irregularidad en la vía, pierde el control de su motocicleta, y como consecuencia se accidenta, sufriendo graves lesiones en su cuerpo, especialmente en su extremidad inferior izquierda.
4. No existía en la vía donde ocurrió el accidente señales de peligro ni cualquier otro tipo de señal que indicara a los conductores sobre la existencia de la irregularidad en la vía.
5. El señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO (Q.E.P.D.)**, conducía a velocidad reglamentaria.

6. El señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO (Q.E.P.D.)** es trasladado a Clínica Nuestra Señora de los Remedios, donde es valorado y se diagnóstica con trauma craneoencefálico y con más de 7 fracturas en huesos diferentes así:
- *TCE severo*
 - *Fractura Temporal y Pterion derecho.*
 - *Fractura Panfacial.*
 - *Fractura Lefort III izquierda*
 - *Fractura Lefort II Derecha*
 - *Fractura Noe Bilateral Tipo I*
 - *Fractura de Angulo Mandibular Derecho*
 - *Fractura de cuerpo Mandibular Izquierdo*
 - *Fractura Paralveolar derecha*
 - *Herida en región temporoparietal derecha*
 - *Trastorno de la deglución*
7. Por lo anterior el paciente fue intervenido quirúrgicamente en diferentes oportunidades, discapacidad que estuvo presente hasta el momento de su fallecimiento.
8. A raíz del accidente el desempeño laboral del señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO (Q.E.P.D.)** vio gravemente afectado.
9. El accidente, que en vida sufrió el señor Perafán y las secuelas del mismo, son imputables a la entidad demandada y le produjeron al señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO (Q.E.P.D.)**, perjuicios morales, perjuicios a la salud y afectación a otros derechos constitucionalmente protegidos, así como perjuicios materiales en su modalidad de daño emergente y lucro cesante consolidado y futuro.
10. La familia del señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO (Q.E.P.D.)**, también sufrió **junto a la víctima, el dolor producido por el accidente. Su familia** estaba conformada por las siguientes personas:

Nombre	Parentesco con el lesionado
SANDRA PATRICIA PALOMINO MERA	Madre
JULIO ALBERTO PERAFAN	Padre
CHRISTIAN ALBERTO PERAFÁN PALOMINO	Hermano

Ellos, junto con el lesionado conformaban una familia unida y solidaria; y se vieron profundamente afectados moralmente y en sus relaciones como consecuencia del accidente de su familiar, por lo que tienen derecho a la correspondiente indemnización de perjuicios.

11. Como consecuencia del accidente, y mientras vivió, el señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO**, además de su incapacidad laboral, se vio imposibilitado realizar muchas actividades de su vida cotidiana y de disfrute de su vida familiar.
12. Por los anteriores hechos, el señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO**, y el resto del grupo demandante sufrieron un daño antijurídico que no tenían la obligación de soportar. En consecuencia, la entidad demandada debe proceder a pagar todos los perjuicios ocasionados.

III. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA.

Señaló el apoderado de la entidad demandada, así como los apoderado de las llamadas en garantía que: *el conductor de la motocicleta era quien estaba desarrollando una actividad peligrosa, la cual demandaba de este, máximo cuidado y pericia, constituyéndose su imprudencia e inobservancia de las normas de tránsito, en la causa del accidente.*

Así mismo señalaron que el presente caso debe examinarse bajo el régimen de la falla probada, en la cual al demandante le incumbe la demostración de todos los elementos que configuran la responsabilidad estatal, y ya que se imputa una omisión administrativa, **corresponde a la parte actora probar la existencia del perjuicio y su relación de causalidad con la omisión de la cual él se deriva**, acreditar la existencia de la falla del servicio consistente en el cumplimiento de un deber y **demostrar que la dicha falla fue la única causante del daño**”.

IV. ARGUMENTOS DE OPOSICIÓN EN CONTRA DE LAS CONTESTACIONES A LA DEMANDA.

El simple hecho de estar desarrollando una actividad peligrosa como es la conducción de motocicletas, no legitima la omisión del Municipio de Santiago de Cali en atender sus deberes legales y velar por el adecuado estado y buen funcionamiento de las vías. Al omitir el cumplimiento de estas obligaciones, se materializó el riesgo de accidente de tránsito que generó las lesiones sufridas por el señor DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO, por lo tanto, este daño es imputable a la demandada.

Como se ha señalado, no se puede insistir en endilgar a la víctima culpa en el resultado dañoso, cuando es claro que la falla del servicio o la falta en la prestación del mismo se configura por retardo, por irregularidad, por ineficiencia, por omisión o por ausencia del mismo. El retardo se da cuando la Administración actúa tardíamente ante la ciudadanía en prestar el servicio; la irregularidad, por su parte, se configura cuando se presta el servicio en forma diferente a como es lo esperado o lo normal, contrariando las normas, reglamentos u órdenes que lo regulan; y la ineficiencia se da cuando la Administración presta el servicio pero no con diligencia y eficacia, como es su deber legal. Y obviamente se da la omisión o ausencia del mismo cuando la Administración, teniendo el deber legal de prestar ese servicio, no actúa, no lo presta y queda desamparada la ciudadanía.

Fue la omisión al deber legal, la causa eficiente del accidente, y en consecuencia está acreditado que los daños generados en la integridad del señor DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO fueron causados por el accidente de tránsito ocurrido el día 13 de marzo de 2016, en el cual sufrió lesiones, que lo limitan funcionalmente y para desempeñar actividades laborales como las de la vida diaria.

En reiterada jurisprudencia del Consejo de Estado se ha manifestado que la pericia, se demuestra con la respectiva licencia de conducción. En el caso del Señor DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO, debemos señalar que con la demanda se aportó fotocopia de la licencia de conducción del señor DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO y constancia de consulta en el **RUNT Folios 144 y 144^a**, también se aportó Derecho de Petición al RUNT y respuesta al mismo, a folios 22 y 23.

En un caso en el que se tildaba al conductor de una motocicleta de no tener la pericia para conducir motocicleta en atención a que la licencia de conducción le había sido otorgada algunos meses antes de producido el accidente, el Consejo de Estado en Sentencia del 26 de febrero de 2004, Consejero Ponente: GERMAN RODRÍGUEZ VILLAMIZAR, Radicación Número: 52001-23-31-000-1996-07506-01(13833), Actor: ROSA ELVIRA BENAVIDES DE MUÑOZ Y OTROS, Demandado: MUNICIPIO DE ANCUYA, indicó que la sola expedición de la licencia era prueba suficiente para acreditar la pericia del conductor, tal y como ocurrió en el presente caso:

*“... En cuanto a la glosa formulada en el sentido de que al mencionado señor Lagos Hidalgo se le había expedido la licencia meses antes del insuceso y que por tanto de esa situación podía inferirse su negligencia e impericia para la conducción de vehículos, es necesario anotar que de conformidad con lo previsto en los artículos 2, 18 y 19 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, **la licencia de conducción es el documento público de carácter personal e intransferible expedido por la autoridad competente, en virtud de la cual se autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional, y para su expedición se requiere acreditar entre otros requisitos: la edad exigida; allegar certificado expedido por la escuela de enseñanza; demostrar aptitud física y mental para conducir, comprobada mediante examen médico y psicotécnico practicado por médicos; demostrar ante la autoridad de tránsito competente la***

aptitud para conducir el vehículo respectivo, así como el conocimiento de las normas vigentes sobre tránsito y seguridad vial. (negrilla fuera de texto).

Entonces, independientemente de la fecha de expedición de la licencia de conducción, se presume que quien la porta ha cumplido con los requisitos antes mencionados, y por tanto, reúne todas las condiciones y aptitudes requeridas para la conducción de automotores y por tanto no es dable predicar por aquélla situación la impericia o negligencia del conductor...”.

Por lo tanto está claramente probado que el conductor tenía pericia para conducir y por lo anterior, los argumentos que pretenden imputar la responsabilidad al conductor, quedan desestimados por falta de acervo probatorio que soporte sus argumentos.

Como se señaló, no basta con insistir y responsabilizar sin ninguna prueba a la víctima del resultado dañoso, el cual es realmente imputable al Municipio de Santiago de Cali.

Como ya se ha analizado la pericia del conductor se acreditó con la licencia de conducción.

Es decir que no basta con indicar que el señor DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO estaba realizando una actividad peligrosa y que si hubiera empleado su pericia, habría podido esquivar los huecos u obstáculos en la vía.

En cuanto al supuesto exceso de velocidad es importante señalar que la vía donde ocurrió el accidente permite una velocidad de 60 kms por hora, al respecto el acta de inspección a lugares, formato FPJ9 que sirve como anexo al IPAT, precisó:

*“Descripción del lugar de la diligencia, incluyendo los hallazgos y los procedimientos realizados: La carrera 1D, es una vía pública, urbana, recta, plana con andenes, doble sentido, dos calzadas con dos carriles respectivamente, sentido oriente – occidente, en concreto, **con huecos, sin demarcación vial, con material suelto,...**vía sobre la cual se haya el vehículo en su posición final y se fija fotográfica y topográficamente tanto escena como vehículo”. (Negrillas propias).*

De la misma forma, y contrario a lo señalado por el apoderado de la llamada en garantía, el señor DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO se desplazaba por la vía a velocidad reglamentaria, y el accidente se produce no por su imprudencia o su impericia, sino por la falta de señalización del obstáculo, la cual era indispensable dadas las circunstancias ya ilustradas.

El mismo CODIGO NACIONAL DE TRÁNSITO establece cuál es la distancia requerida para la frenada, según la velocidad del vehículo de la siguiente forma: al andar a 30 kilómetros por hora (velocidad de manejo promedio en zonas residenciales, escolares, etc.) se debe dejar 10 metros de espacio con el vehículo que va adelante; entre 30 y 60 kilómetros por hora, se debe tener una distancia de 20 metros; entre 60 y 80 kilómetros por hora, se debe guardar una distancia de 25 metros y al circular a más de 80 kilómetros por hora, 30 metros.

Al respecto la norma señala:

Artículo 108. Separación entre vehículos. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad. Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros. Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros. Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros. Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique. En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.

Es decir que para el señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO (Q.E.P.D.)** era imposible frenar o maniobrar, ya que aún en aquellos casos en los que una persona se desplace a 30 km por hora, requiere una distancia mínima de 10 metros para frenar y cuando se desplaza a 60 kilómetros requiere una distancia de 20 metros para hacerlo, por lo cual la instalación de las

señales de prevención con las medidas reglamentarias ANTES de los obstáculos, son necesarias y deben ser ubicadas con el fin de evitar accidentes de tránsito.

Es decir, que al ingresar y tratar de esquivar el hueco el señor DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO pierde el control de su motocicleta y finalmente cae, originándose una huella de arrastre, lo que indica que no iba a una velocidad alta ya que la huella de arrastre es corta.

Como se demostró con anterioridad, la víctima, señor DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO, con su conducta no concurrió ni en forma exclusiva, ni parcial en la producción del daño, ya que se demostró que no violó ninguna norma de tránsito, ni tampoco carecía de pericia y mucho menos conducía a exceso de velocidad.

El simple hecho de estar desarrollando una actividad peligrosa como es la conducción de motocicletas, no legitima la omisión del Municipio de Santiago de Cali en atender sus deberes legales y velar por el adecuado estado y buen funcionamiento de las vías. Al omitir el cumplimiento de estas obligaciones, se materializó el riesgo de accidente de tránsito que generó las lesiones sufridas por el señor DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO, por lo tanto, este daño es imputable a la demandada.

También es importante señalar que el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, que imponía a los motociclistas la obligación de transitar por el carril derecho no se encuentra vigente.

Si bien el artículo 94 de la Ley 769 del 2002, sobre normas generales para motocicletas, indicaba que las mismas debían transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor a un metro de la acera u orilla, esta disposición fue modificada por el artículo 3º de la Ley 1239 del 2008, señalando que las motocicletas deben transitar ocupando un carril sin hacer distinción sobre algún carril específico.

De la misma forma, y mediante concepto del 31 de octubre de 2017, el Ministerio de Transporte reconoció la existencia y/o conflicto de leyes que podría ocasionar la existencia de las dos normas citadas, y aclaró que la interpretación correcta que se debía dar para establecer cuál era la norma a aplicar era la contenida en los artículos primero y segundo de la Ley 153 de 1887, en las que se establece que la ley posterior prevalece sobre la ley anterior.

En consecuencia, el Ministerio concluye que tiene prevalencia lo dispuesto por la Ley 1239 de 2008 sobre lo dispuesto por la Ley 769 de 2002, esto es, el Código Nacional de Tránsito. Por esto, según lo conceptuado por el Ministerio de Transporte, las motocicletas tienen la obligación de ocupar un carril entero y deben conducir en respeto de las mismas normas que rigen al resto de vehículos, con respecto a la utilización de carriles.

Como se señaló, el artículo 2 de la Ley 153 de 1887, dispone que, en caso de que una ley posterior sea contraria a otra anterior y ambas coexistan al hecho que se juzga se aplicará la ley posterior, es decir que teniendo en cuenta que la Ley 1239 es del 2008 y el accidente del señor DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO, se ocasionó en marzo de 2016, para esta fecha éste no estaba obligado a transitar por el carril derecho.

Como se ha señalado, no se puede insistir en endilgar a la víctima culpa en el resultado dañoso.

V. ARGUMENTOS PARA IMPUTAR RESPONSABILIDAD AL DISTRITO DE CALI.

El daño sufrido ocurrió por omisiones y negligencia del **DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI**, al no haber prestado la seguridad a sus ciudadanos, seguridad que constituye uno de los principios de sus actuaciones, consagrado en el artículo 1 de la ley 1383 de 2010 “Código Nacional de Tránsito Terrestre”, que dispone: “*Los principios rectores de este código son: **seguridad de los usuarios**, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización*”; Así como por violación al artículo 50 de la mencionada ley, que establece la obligación de efectuar señalizaciones que adviertan un eventual peligro; ambas disposiciones fueron omitidas por las entidades, por lo que se causó en la persona de DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO unos perjuicios derivados de los hechos mencionados anteriormente. Igualmente, las entidades omitieron su deber al no haber realizado las obras necesarias para el mantenimiento de las vías.

Referente a las obligaciones de las entidades públicas en casos como el presente, el Consejo de Estado en Sentencia de diciembre 4 de 2002, M.P. Dr. German Rodríguez Villamizar, Expediente 13961 ha dicho:

“Corresponde a la entidad estatal, en cabeza de la cual se encuentra la obligación legal de mantener sus vías en condiciones de ser utilizadas por conductores y transeúntes dentro de las normales condiciones de seguridad, así como es deber de la administración proceder a las reparaciones que sean pertinentes y, en todo caso, antes de la realización de los respectivos trabajos y con ocasión de los mismos, deben colocarse los avisos y señales que sean necesarios para que se advierta a los usuarios sobre (...) los riesgos que su uso representa” (Negrilla fuera de texto)

Si el **DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI** hubiera cumplido sus funciones y deberes legales no hubiera ocurrido el accidente.

En este orden de ideas, es clara la negligencia del **DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI**, en el sentido de no dar cumplimiento a sus obligaciones, realizando las gestiones correspondientes y obras necesarias para mantener en perfecto estado las vías y los bienes de la ciudad, toda vez que el mal estado de los mismos constituye una amenaza en la seguridad de conductores y transeúntes.

De acuerdo con lo anterior se reitera que corresponde al **DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI**, velar por el buen estado de las vías realizando las obras que se consideren necesarias para proporcionar a los ciudadanos las condiciones de seguridad suficientes durante su tránsito por las mismas, haciendo la salvedad que si por alguna circunstancia no se han realizado las reparaciones correspondientes, se deben instalar las respectivas señalizaciones que prevengan a los usuarios sobre los posibles riesgos.

En este sentido, las Resoluciones No. 8408 de 2 de octubre de 1985 y 5246, del 2 de julio de 1985 proferidas por el Ministerio Transporte, indican que las señales preventivas son aquellas que advierten al usuario sobre la existencia de una situación peligrosa y su naturaleza, y allí mismo se contempla que cuando el peligro es temporal, la señal debe ser retirada de la vía una vez cesen las condiciones que dieron lugar a su instalación.

En Sentencia del 22 de septiembre de 1996, el Consejo de Estado manifestó¹:

“Normalmente el ejercicio del derecho de transitar no tiene porque implicar riesgos diferentes de los que son inherentes a fallas de la conducta humana, o sea, de los que pueden concebirse como independientes de la tarea del Estado respecto del instrumento para realizarlo, que son las vías de comunicación colocadas legal o convencionalmente bajo su responsabilidad. Esta supone un empeño constante para mantenerlas en tal estado de buen funcionamiento, que ni la integridad ni la vida de los transeúntes corra peligro alguno derivado de imperfecciones, daños o desperfectos, carencia de medidas cautelares u otro hecho semejante. Pero como éstos son inevitables en las ocasiones, bien por el uso, por la acción del tiempo, o por hechos de la naturaleza, tal responsabilidad comprende la obligación de prevenir amplia y claramente a los usuarios de los riesgos actuales y aún de impedir el tráfico cuando sea peligro.” (Negrilla fuera de texto)

De igual forma, en otro caso se declaró la responsabilidad de la administración por falla en el servicio, por esta misma causa:

“De acuerdo con las declaraciones rendidas en el proceso y las distintas pruebas documentales aportadas al mismo -informe del accidente de tránsito-, es preciso concluir que, sumado al deterioro y mal estado de la vía, la zona del accidente no contaba con señalización alguna que advirtiera la existencia de los huecos, situación que imposibilitó a la víctima cerciorarse de su existencia y, por tanto, evitar el peligro que significaban. De esta forma, considera la Sala que el INVIAS

¹ Magistrado Ponente: Alier Hernández. Exp.: 25148

*incumplió su deber de velar por el mantenimiento y señalización de la carretera en que ocurrió el accidente, **pues, sumado al deterioro de la misma, no ubicó las señales necesarias para prevenir a los usuarios y transeúntes sobre la existencia de los huecos en la vía.***

***“En el caso concreto está acreditado que, pese a la existencia de huecos en la vía – en términos técnicos, “depresiones”-, en la zona del accidente no se encontraba instalada ninguna de estas señales que advirtieran su presencia. Por tanto, se encuentra que, sumado al incumplimiento de la obligación de mantenimiento de la carretera, se configuró la falla del servicio consistente en la falta de señalización de los huecos presentes en la carretera que significaban peligro para los usuarios y transeúntes, pues de cumplirse con este requerimiento, la señora Ruiz Valencia hubiera advertido y, eventualmente, evitado el accidente. Se concluye, entonces, que el daño antijurídico causado le es imputable al INVIAS de conformidad con el régimen de la falla del servicio, toda vez que, existiendo un deber jurídico previo, la entidad pública omitió su cumplimiento.”**²*

De acuerdo con los argumentos expuestos, se atribuye responsabilidad al **DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI**, por la omisión de mantener las vías municipales en perfecto estado, y por el incumplimiento del deber de señalización cuando hubiere lugar a ello, considerándose entonces que la entidad demandada debió asumir un comportamiento activo para proteger efectivamente la vida y la integridad de los ciudadanos, bien realizando las obras correspondientes o en su defecto, como medida provisional instalando señales que prevengan a los conductores sobre el deterioro de las vías, con el fin de que tomen las precauciones necesarias para transitar de manera segura.

De conformidad con los precedentes citados, no queda duda de que los municipios tienen legal y reglamentariamente atribuida la función de velar por la conservación y el sostenimiento de las vías públicas destinadas a la circulación de personas, vehículos o cosas.

La conservación de la vía en la que ocurrió el accidente, corresponde al **DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI**, y por lo tanto la omisión a su deber legal de mantenimiento y conservación de las vías, constituye una falla en el servicio.

VI. PRUEBAS APORTADAS Y RECAUDADAS EN EL PROCESO.

A. PRUEBAS QUE ACREDITAN LAS CIRCUNSTANCIAS DE TIEMPO MODO Y LUGAR EN QUE OCURRE EL ACCIDENTE.

PRUEBAS DOCUMENTALES:

Copia auténtica del Informa Policial de Accidente de Tránsito No. 76001000000354434 del 13 de marzo de 2016 y anexos, incluido registro fotográfico realizado por agente de tránsito. Folios 8 a 2; en el que claramente se puede ver representado el hueco que existía en la vía.

TESTIMONIAL

DANIS DANIELA DICET: Ella fue testigo presencial del accidente de tránsito, pues se desplazaba en la moto que conducía el Sr. David Felipe Perafan, tal y como consta en el informe de tránsito.

La testigo señaló que el día del accidente visito el apartamento de David Felipe Perafan, pues era amiga de su compañera de ese entonces. Indicó que le ayudó a la esposa (Estefanía Anzola) a hacer empanadas para la venta, y que habiendo concluido, a media noche el Sr. David Felipe salió en moto con ella a dejarla a su casa.

Indicó la testigo que ni ella ni el Sr. David Felipe habían consumido licor, ni tampoco sustancia psicoactiva. Señaló que al concluir de hacer las empanadas salieron de la casa y se pusieron

² Consejo de Estado; Sección Tercera; Sentencia del 22 de julio de 2009; Exp. 16333; C.P. Enrique Gil Botero.

los respectivos cascos. Respecto del uso del casco del Sr. David Felipe Perafan, se puede confirmar con el informe de accidente de tránsito en el que se encuentra marcado que en efecto usaba casco.

Indicó que en el lugar del accidente existía un hueco en la vía y material suelto, señaló que la vía era de doble calzada, que no había buena iluminación. Indicó que el Sr. David Felipe intentó esquivar el hueco y por ello perdió el control de la motocicleta, lo que condujo a que la moto se deslizará y David Felipe sufriera lesión en cara y cabeza.

Señaló la testigo que el hueco que causó el accidente no estaba señalizado, pues no había ninguna demarcación de peligro.

Sobre el tamaño del hueco, indicó que era bastante grande y tenía tierra y arenilla, lo que se puede confirmar con el informe de tránsito.

Cabe señalar que las dimensiones del hueco, claramente se confirman con el informe del accidente tránsito, en el que se puede ver graficado el hueco o irregularidad y sus dimensiones.

B. PRUEBAS QUE ACREDITAN LOS PERJUICIOS CAUSADOS.

PRUEBAS DOCUMENTALES

1. Derecho de petición e Historia Clínica, Clínica NUESTRA SEÑORA DE LOS REMEDIOS. (Folios 27 a 132), donde es valorado y se diagnóstica con trauma craneoencefálico y con más de 7 fracturas en huesos diferentes así:
 - *TCE severo*
 - *Fractura Temporal y Pterion derecho.*
 - *Fractura Panfacial.*
 - *Fractura Lefort III izquierda*
 - *Fractura Lefort II Derecha*
 - *Fractura Noe Bilateral Tipo I*
 - *Fractura de Angulo Mandibular Derecho*
 - *Fractura de cuerpo Mandibular Izquierdo*
 - *Fractura Paralveolar derecha*
 - *Herida en región temporoparietal derecha*
 - *Trastorno de la deglución*
2. Derecho de petición e Historia Clínica del Hospital Universitario del Valle, incluye cd a folio 135. (Folios 133 a 135), donde consta que el señor **DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO (Q.E.P.D.)**, fue intervenido quirúrgicamente en diferentes oportunidades
3. Historia Clínica del Instituto de Niños Ciegos y Sordos (Folios 136 a 142), donde se evidencia que el daño persistía a pesar de las diversas cirugías realizadas.
4. DICTAMEN DE DETERMINACIÓN DE ORIGEN Y/O PERDIDA DE CAPACIDAD LABORAL Y OCUPACIONAL No. 1107064829-7798 del 23 de julio de 2020, emitido por la JUNTA REGIONAL DE CALIFICACIÓN DE INVALIDEZ DEL VALLE DEL CAUCA, mediante el cual se asigna al señor DAVID FELIPE PERAFÁN PALOMINO el 25.19% de pérdida de capacidad laboral, como consecuencia de las lesiones sufridas el día 13 de marzo de 2016. (Solicitado con la demanda y aportado con el escrito de oposición a excepciones).

TESTIMONIALES

GUSTAVO CARDENAS PERAFAN

Aunque los perjuicios morales se presumen para el núcleo más cercano de la familia (padres, hijos y hermanos), el testigo Gustavo Cardenas Perafan, quien conoce a la familia desde pequeño, por ser primo del demandante, manifestó y demostró que la familia del Sr. David, era una familia unida y con buen trato y que el accidente sufrido por David, trajo tristeza a sus familiares: Sandra Patricia Paolomino (madre), Julio Alberto Perafan (Padre) y Christian Alberto Perafan (hermano), dada su cercanía y las secuelas en el cuerpo de David Felipe.

Indicó que el rostro de David Felipe cambió como consecuencia del accidente, señaló que tenía un ojo caído y que su cambio físico le causó mucho dolor interno. Señaló que su estado anímico cambió, se volvió retraído.

VII. PETICIÓN

Por encontrarse acreditados los elementos que estructuran la responsabilidad administrativa del Distrito de Santiago de Cali, por la omisión en atender su deber legal de realizar el correspondiente mantenimiento de las vías y/o señalar los obstáculos existentes en ellas, solicito al Honorable Juez acceder a las pretensiones de la demanda y reconocer la indemnización de perjuicios en la forma solicitada en la misma.

Atentamente,



MARÍA TERESA FERNÁNDEZ LÓPEZ

C.C. No. 29.125.161 de Cali

T.P. No. 116.482 del C.S.J.

Email: maria.fernandez@duquenet.com