Honorable Doctor
JUEZ TRECE ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE CALI
E.S.D.

Expediente:	76001-33-33-002-2020-00244
Medio de control:	REPARACIÓN DIRECTA
Demandante:	ROBERTO RODRIGO VALENCIA Y OTROS
Demandado:	DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI

ASUNTO: CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

MÓNICA CECILIA RENGIFO MOSCOSO, mayor de edad, vecina de Santiago de Cali, identificada con la cédula de ciudadanía Nro. 43.092481 de Medellín (Antioquia) y portadora de la Tarjeta Profesional Nº. 157.894 del C.S.J., obrando en calidad de apoderada del Distrito de Santiago de Cali, en virtud del poder a mi conferido en el proceso citado en la referencia del cual anexo copia, dentro de la oportunidad legal y de acuerdo con el artículo 172 y 199 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo [CPACA], me permito presentar CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA en el proceso de la referencia, conforme a los términos legales presento los siguientes puntos:

FRENTE A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA

Solicita la parte actora tres aspectos a saber:

PRIMERO: Se declare al Distrito Especial de **Santiago de Cali, persona jurídica de derecho público representada por su alcalde, o quien la represente haga sus veces o a quien sea dado el traslado de la demanda, y en consecuencia, que el demandado reconozca en favor de los demandantes la indemnización de perjuicios causados por la Falla Del Servicio materializada con la muerte de la señora MARYURI RODRIGUEZ MENDEZ (q.e.p.d)**.

SEGUNDO: Condenar al Municipio de Cali-Valle persona jurídica de derecho público, a pagar a cada uno de los demandantes, por concepto de Perjuicios Morales, las siguientes sumas: Teniendo como punto de partida las circunstancias personales de la víctimas.

TERCERO: Con el mismo fundamento anterior, se solicita el reconocimiento y pago de los **Perjuicios Morales** , se solicita reconocer y pagar 100 SMMLV para cada uno de las personas que se encuentren en el primer grado de consanguinidad y primero civil y 50 SMMLV, para las personas que se encuentran dentro del segundo grado de consanguinidad como en el caso de los hermanos y nietos, en total todos los perjuicios materiales , lucro cesante consolidado y futuro $ 206845.232 y perjuicios Inmateriales, morales $ 538.275.400, en total todos los perjuicios , SETECIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES CIENTO VEINTE MIL SEISCIENTOS TREINTA Y DOS PESOS. $ 745.120.632

Al respecto, en mi condición de apoderada de la parte demandada, manifiesto al Honorable Juez, que me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la demanda porque, como quedará demostrado en el presente proceso, el DISTRITO ESPECIAL SANTIAGO DE CALI no es administrativamente responsable por los daños, perjuicios morales, materiales y fisiológicos que se alega en la demanda.

Se demostrara además; en el desarrollo del presente escrito que las causas que originaron la muerte de la Señora **MARYURI RODRIGUEZ MENDEZ (q.e.p.d)** no ocurrieron como consecuencia de la Responsabilidad Antijurídica del Municipio de Santiago de Cali.

Como quedará demostrado en el discurrir de esta contestación de la demanda, no existe relación de causalidad directa, inmediata y exclusiva entre el hecho y el daño que sea imputable al Municipio de Santiago de Cali.

FRENTE A LOS HECHOS DE LA DEMANDA

PRIMERO: Conforme a lo descrito al formato único de Noticia Criminal Numero 760016000193201818081 de la Fiscalía General de la Nación si existió un accidente, el 28 de agosto del 2018.

SEGUNDO: No me consta, son situaciones y circunstancias por acreditar por parte del demandante ante el Despacho.

TERCERO: Con referencia a este punto, procedo a indicarle al Despacho Judicial, que no me consta dicha apreciación del demandante, por lo que deberá de entrar a probarse los hechos que ocasionaron este suceso, son meras descripciones que deben probarse con elementos técnicos, como es la topografía forense, su localización planimetría y altimétrica de evidencia física, así como los componentes estructurales del lugar de los hechos que determine el origen del accidente. Pues no aparece demostrada y no hay evidencia de las pruebas anexadas por parte del demandante.

CUARTO: Es de indicarle al Despacho Como bien informa la parte demandante son las apreciaciones subjetivas de dichas valoraciones que deben de ser probadas dentro del proceso .en cuanto a este punto que de acuerdo a la noticia criminal N° 760016000193201818081, son meras hipótesis que la parte demandante interpreta , dando referencia " que estaban haciéndose arreglo a la vía , pero sin ninguna señal preventiva, dado que la señal preventiva que allí se encontraba , estaba en el preciso lugar de la obra", con referencia a este punto procedo a indicarle al Despacho judicial ,que la parte demandante se contradice refiere que no había señal preventiva , pero que la señal que allí se encontraba estaba en el lugar del accidente , esto se corrobora con por lo cual deberá probarse el origen de los hechos, El ente acusador no ha probado la causa determinante del accidente ni tampoco le ha atribuido a la empresa contratista y al Distrito de Santiago de Cali , tal responsabilidad , estas apreciaciones de la parte demandante no tienen soporte probatorio.

Con referencia a este punto procedo a indicarle al Despacho judicial, que la parte demandante se contradice refiere que no había señal preventiva, pero que la señal que allí se encontraba estaba en el lugar del accidente, esto se corrobora con por lo cual deberá probarse el origen de los hechos que causo dicho accidente.

QUINTO: En primer lugar hay que indicarle al señor Juez, que obra una subjetividad de la parte demandante para con mi representada, y desde ya califica el proceso cayendo en la consecuencia de que para entrar a este estadio se deberá de entender la parte probatoria la cual le corresponde demostrarla; de ahí que es efímera dicha apreciación, por cuanto a que dicha enunciación es de competencia del resultado procesal que a bien considere el operador de Justicia; por lo tanto no se configura un hecho generador del presunto siniestro.

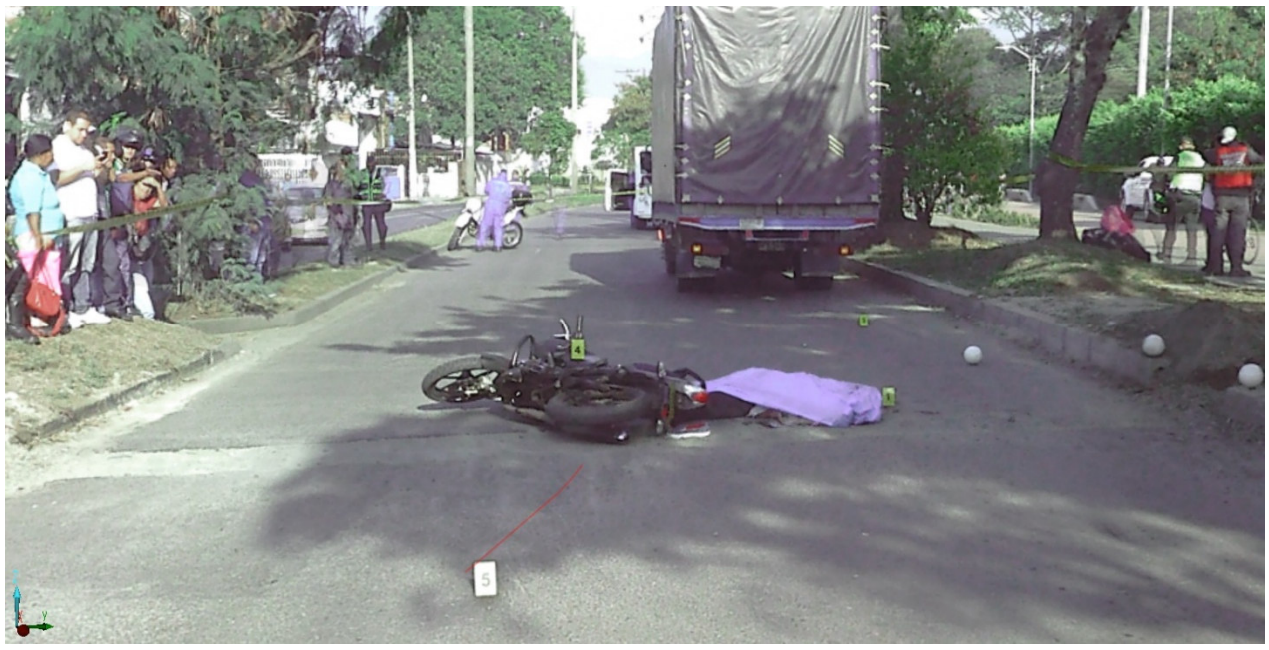
FUNDAMENTACIÓN FÁCTICA Y JURÍDICA DE LA DEFENSA

De acuerdo con los hechos anteriores, los cuales fueron refutados uno a uno, corresponde al Honorable Juez dilucidar si es procedente declarar la responsabilidad patrimonial al Distrito de Santiago de Cali, por los perjuicios sufridos con ocasión del presunto accidente y muerte de la señora MARYURI RODRIGUEZ MENDEZ y demás demandantes, ocurrido el día 28 de agosto de 2018.

Teniendo en cuenta que el régimen o título de imputación en este caso es la falla probada del servicio, desde ya se manifiesta en este escrito de contestación que no se acreditan los elementos fundamentales que configuran el referido título de imputación, a saber:

i) El daño antijurídico sufrido por el interesado.
ii) La falla del servicio propiamente dicha, que consiste en el deficiente servicio, sea porque no funcionó cuando ha debido hacerlo, o lo hizo de manera tardía o equivocada; y,
iii) Una relación de causalidad entre los dos elementos anteriores, es decir, la acreditación de que el daño se produjo como consecuencia de la falla del servicio.

Frente a los hechos y circunstancias del accidente no se observa la relación causal que evidencien que si existió la falla en el servicio pues no contienen los elementos de prueba , que evidencien un nexo causal, que demuestre que el bache transversal en el ancho de la calzada en la vía fue el que origino el accidente.



Una vez analizadas cada una de las características propias del siniestro vial objeto de investigación y el material probatorio, se puede determinar la posible dinámica de la evolución del accidente, así:

El siniestro ocurre sobre una vía recta, plana, seca, de doble carril y con visibilidad normal, el conductor del vehículo No. 1 tipo camión, disminuye su velocidad para pasar sobre un bache, haciendo una maniobra normal en un tramo que está en reparación y en atención a una señal transitoria vertical de prevención para zona de obras SPO-01 “TRABAJOS EN LA VÍA”, disminuye su velocidad considerablemente.

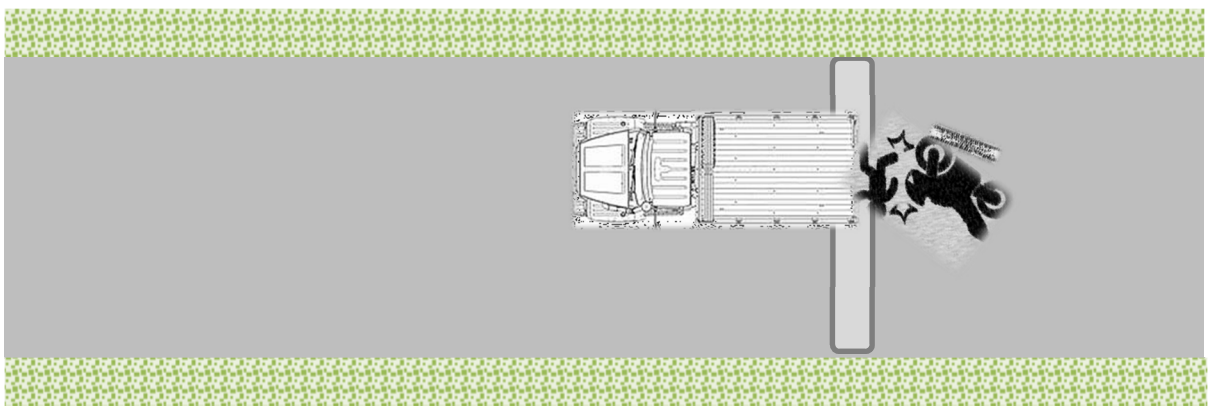
El conductor del vehículo No. 2 tipo motocicleta se desplaza sobre la misma vía y en el mismo sentido oriente–occidente, antecediendo el camión sin observar la separación que debe existir entre los dos vehículos, la cual para este caso concreto debía mantener una distancia prudente entre diez (10) y veinte (20) metros, de acuerdocon la velocidad permitida para esta área urbana, sector comercial y zona militar, siendo regulada por las normas de tránsito “hasta de treinta (30) kilómetros por hora”.

La motocicleta Apache RTR 180 2V está equipada con una potencia máxima de 15.02 HP @ 8.500 RPM; un torque máximo de 14,1 NM @ 6.500 RPM; transmisión mecánica de 5 velocidades; freno delantero de disco (270 mm) con mordaza de 2 pistones; freno trasero de disco (200 mm) con mordaza de 1 pistón; largo total 2,085 Mt; altura total 1,105 Mt; ancho total 0,73 Mt; distancia entre ejes 1,326 Mt y peso neto 139 KG.

Todo ello para aclarar que este tipo de motocicletas demandan que su conducción se haga con sumo cuidado, amplia idoneidad, excesiva precaución y con acatamiento estricto de todas las normas que regulan la movilidad en una ciudad.

En este caso, el conductor de la motocicleta aprovechó el estado del clima, la vía recta, plana, seca, de doble carril y con visibilidad normal, para desplazarse a una velocidad superior a la permitida y sin guardar una distancia prudente con el vehículo que antecedía; hecho que le genera una responsabilidad individual como actor vial al asumir una conducta que pese a su riesgo decide afrontar y no tuvo en cuenta el peso de la moto, sumado al peso de sus ocupantes, para prever la capacidad de frenado enun evento ipso facto, ni las condiciones que en determinado momento podrían llegar apresentarse sobre la vía y pudieran alterar el flujo vehicular.

En el instante que el conductor del vehículo tipo camión disminuye la velocidad para sobrepasar el bache, el conductor de la motocicleta que lo antecede no tiene tiempo de frenar y la única maniobra que alcanza a realizar es un giro de la dirección para impactar de lado, recibiendo el golpe de mayor contundencia la persona que viajaba como pasajera. Por este motivo no se presentan huellas de frenado de la motocicleta,sino una tenue “huella de derrape” que se ocasiona al momento que ésta cae.



La fuerza cinética que lleva consigo un vehículo en movimiento y las personas que se movilizan sobre él, hace que cuando algo interrumpe ese movimiento, sus ocupantes tiendan a continuar con la trayectoria y velocidad del mismo; si la fuerza cinética se suspende abruptamente, tanto el vehículo como sus ocupantes sufren el impacto acorde con la velocidad y quedan en el mismo lugar.

En este caso, la fuerza cinética de la moto fue contrarrestada con otra fuerza que estaba estática y que es la que ejerce el camión al momento de presentarse el choque,tanto la moto como la occisa quedan en el mismo bache, lo que indica que no fue el bache el que le hizo perder el equilibrio porque de haber sido así, se hubiera presentado una distancia entre el bache, el punto de impacto de caída de la moto y la posición final de la occisa. Sin embargo, hubo colisión con el camión, exactamente en ese lugar donde quedaron los elementos de prueba relacionados por el agente de tránsito que procesó la escena.

Aunado a lo anterior, de acuerdo con los antecedentes recogidos en las pruebas aportadas con la demanda, dan la lectura que el conductor de la motocicleta tuvo imprudencia, no pudo maniobrar la motocicleta. Ahora bien, los hechos relacionados con el accidente según la demanda, se pueden resumir los siguientes elementos:

1. El escaneo con el dispositivo técnico del faro focus 3D, evidencia lo siguiente: Según la vista 3D Faro Focus girándola a 360 grados se encontró la señal preventiva a 8, 75 metros de la moto.
   La señal de prevención que dice trabajos en la via , estaba a 19 metros de posición donde esta el camión de placas SPK 513, esa señal de prevención AL PARECER ESTABA UBICADA POR TRABAJOS RECIENTES CON SEÑAL TRANSITORIA VERTICAL DE PREVENCION PARA ZONAS DE OBRAS SPO-01 TRABAJOS EN LA VIA. No es de recibo cuando la parte actora refiere en su demanda de pretender y señalar que el Distrito de Santiago de Cali y el contratista incurrió en una falla del servicio, pues precisamente esta señal era con el fin de prevenir los riesgos , para los que allí se desplazaban
2. Trabajos en la Vía (PT-1a) Esta señal es la primera que se coloca en el conjunto de señales de obra. Su color es amarillo fluorescente. Es importante indicar que si bien su dimensión dependerá de la velocidad del tramo, ésta será la velocidad previa a la zona de obras, es decir, considerando la velocidad límite legal del tramo que antecede a la zona de advertencia. Se coloca al lado derecho de la calzada; sin embargo, en el caso de que la vía sea unidireccional se instalará en ambos costados. Si la distancia entre esta señal y el inicio de la zona de transición es mayor a 300 m, se deberá colocar una placa, bajo la señal, indicando “A XXX m” que tendrá el ancho de la señal con una altura de letra apropiada para la velocidad de circulación. Por otro lado, si la zona de trabajos cubre una longitud entre 500 y 1000 metros, se puede agregar a la señal una placa que entregue información de la zona intervenida, con la leyenda “PROXIMOS XXX m”. Si el tramo con obras tiene más de 1000 metros, se puede utilizar la misma placa adicional referida a kilómetros. Trabajos en la Vía (PT-1b) Esta señal, similar a la anterior, también se emplea en la zona de advertencia, principalmente en el caso de que la longitud de advertencia sea tal que el conductor olvide que se encuentra en una zona próxima al inicio de trabajos. La cantidad de este tipo de señal deberá ser evaluada por el prevencionista de riesgos en función de la complejidad de la zona afectada y la cantidad de vehículos que transiten por la calle o camino.
   3. La moto sufre un volcamiento lateral derecho, este vehículo viene por el carril izquierdo, el cuerpo de la señora RODRIGUEZ MENDEZ , queda por el carril derecho donde transitaba el camión .
   4. El accidente ocurre antes de llegar al bache por la posición de la huella de derrape antes 3,80 metros , la moto se desliza antes del bache

5.. El dispositivo técnico es muy claro al presentarnos que el accidente no fue por el bache, porque la moto quedaría a varios metros más adelante del bache y de acuerdo a la posición que muestra el dispositivo técnico faro focus 3D, muestra una posición diferente . En el informe investigativo de campo FPJ-11", la posición final de la moto y de la persona fallecida es sobre el bache en el costado izquierdo y la mitad de la calzada respectivamente" Se establece que la victima que pierde la vida en el sitio transitaba en dicha motocicleta en calidad de acompañante de la misma se evidencia sobre la carrera 8 antes de llegar a la altura de la calle 49 un bache transversal a lo ancho de la calzada, unos metros antes del bache , se observa una huella de derrape , sobre el costado izquierdo de la calzada , la cual coincide con la trayectoria y la posición final de la motocicleta , también se observa sobre el anden del costado derecho una señal de pedestal vertical preventiva transitoria SPO-01 " trabajos en la via"

6. De acuerdo al informe ejecutivo FPJ-3 se establece como hipótesis del accidente la codificada en el manual de diligenciamiento de policía judicial adoptado por la Resolucion 0011268 de 2012 expedida por el ministerio de transporte , con el # 157 OTRA" :" NO SABER MANIOBRAR ANTE UNA SITUACION DE RIESGO Y NO ESTAR PENDIENTE DE LA VIA Y DE LA SEÑALIZACION EXISTENTE , PARA EL CONDUCTOR DE LA MOTOCICLETA DE PLACA RQY59C".

3. SOBRE LOS RESPONSABLES DIRECTOS , TERCEROS Y GARANTES DEL PAGO DE PERJUICIOS:

El señor demandante refiere hechos contradictorios , cuando aduce que no habían señales preventivas, de , vigilancia y cuidado , la falta de mantenimiento y señales verdaderamente prevenibles en este sector , así como dispositivos, o alguna señal u otro dispositivo para advertir el peligro de la vía, esto se cae de su peso cuando ya está demostrado técnicamente- que si había señal preventiva, por parte del contratista , Parque Lineal , cuyo NIT es 900881162-9 y al hacer el análisis de la posición del bache con la huella de derrape demuestra de la parte demandante no ha probado la falla en el servicio . Ahora, de tenerse como ciertos los hechos en la forma en que se narran en la demanda, se evidencia que el supuesto accidente pudo ser previsible, pues se puede probar imprudencia del señor ROBERTO CARLOS VALENCIA RODRIGUEZ ya que todo usuario de la vía ha de atemperar la conducción al entorno circunstancial extremado en este caso, el cúmulo de cautelas exigibles para hacer una actividad de alto riesgo como es el conducir una motocicleta ; y esto lo podemos evidenciar en el acta de inspección PFJ 10 transcritas por los servidores de policía judicial Héctor Hugo de los Ríos Carmona CC. 76524.776, Carlos Arturo Peña identificado con la cedula 6.266.241 y Gilberto , con cedula 4712542, donde hacen la" DESCRIPCCION DEL LUGAR DEL SINIESTRO OCURRE SOBRE LA CALZADA DE LA CARRERA 8 ENTRE CALLE 50 Y 49 EN EL SENTIDO ORIENTE-OCCIDENTE ,SIENDO UN ÁREA URBANA SECTOR COMERCIAL, ZONA MILITAR , TRAMO DE LA VIA LA CARRERA 8 ES RECTA CON ANDEN PLANA Y SEPARADOR CENTRAL DE DOBLE SENTIDO VIAL OCCIDENTE –ORIENTE Y ORIENTE OCCIDENTE TIENE DOS CARRILES , CON SUPERFICIE DE RODADURA DE ASFALTO , PRESENTA UN BACHE TRANSVERSAL A LO ANCHO DE LA CALZADA AL PARECER POR TRABAJOS RECIENTES ,SECA CON SEÑAL TRANSITORIA VERTICAL DE PREVENCION PARA ZONAS DE OBRAS SPO-01 TRABAJOS EN LA VIA , SIN DEMARCACION VISIBILIDAD NORMAL.
–HALLAZGOS ENCONTRADOS LA LLEGAR AL SITIO SE ENCUENTRA LA ESCENA PROTEGIDAD MAS NO ACORDONADA DONDE SE OBSERVA UN CAMION FURGON EVIDENCIAS # 2 HUELLAS DE FRENADO SOBRE LA CAPA ASFALTICA, EVIDENCIA # 6 Y 3 UN CUERPO SIN VIDA CUBIERTO CON SABANAS HOSPITALARIAS 1, UNA MOTOCICLETA EVIDENCIA # 4 Y HUELLAS DE DERRAPE EVIDENCIA # 5.

PROCEDIMIENTOS REALIZADOS : SE REALIZA EL ACORDONAMIENTO DE LA ESCENA SE INGRESA UTILIZANDO EL METODO DE FRANJAS SE IDENTIFICAN CON MARCADORES DE EVIDENCIAS LOS EMP Y E.F SE IDENTIFICAN CON EL MARCADOR DE EVIDENCIA # 2 EL CAMION FURGON , CON EL MARCADOR DE EVIDENCIA # 6 L A HUELLA DE FRENADA NEUMATICA DE LA LLANTA DELANTERA DEL LADO DERECHO DEL CAMION FURGON , CON EL MARCADOR EVIDENCIA NUMERO 3 LA HUELA DE FRENADO NEUMATICA DE LA PACHA TRASERA DEL LADO DERECHO EL CAMION FURGON , CON EL MARCADOR DE EVIDENCIA # 4 LA MOTOCICLETA EN QUE SE MOVILIZABA LA HOY OCISSA EN CALIDAD DE ACOMPÑANTE" . Es de resaltar que en el informe policial de accidente de tránsito IPAT N° A000.803783 ,según la descripción punto 7 ,características de la vía refiere vía recta con anden ,plana, de doble sentido ,dos carriles , , VIA SECA , señales verticales que describen velocidad máxima , y visibilidad normal De acuerdo a la certificación que da el asistente de fiscal IV JORGE ENRIQUE SARRIA DE FECHA DEL 19-09-2018, transcribe lo siguiente : "Con ocasión de unos hechos ocurridos el 28 de agosto del 2018 hacia las 07:00 horas en la carrera 8 entre calles 50 y 49 de la ciudad de Santiago de Cali cuando hoy la occisa MARYURY MENDEZ en su condición de parrillera (pasajera de la motocicleta) de placas RQY-59C marca TVS RTR 180 modelo 2022 color gris conducida por ROBERTO CARLOS VALENCIA CEDULA 1.143.836.870 DE Cali son impactados por el vehículo clase camión de placas SPK 513 marca JAC línea HCF1063K , color blanco modelo 2012 servicio público conducido por el señor HAROLD ARMANDOA MOTATO cedula 16.944.542 sufriendo lesiones que le llevaron a su deceso en el sitio de los hechos causa básica de muerte ,el mismo asistente del fiscal refiere que la causa de muerte fue por el impacto del vehículo SPK 513 , camión de servicio Publico color blanco , se puede evidenciar que si el supuesto accidente fue a la hora indicada 7:00 en vía recta , con una buena visibilidad propia de dicha hora, tenía que considerar las distancias de visibilidad, de parada y de frenado, pues iba en línea recta que podía percibir o DARSE cuenta de la ubicación de algún obstáculo, pero de acuerdo a lo presentado, se evidencia que su percepción real carecía de las capacidades del deber de cuidado aptas para realizar una actividad peligrosa , lo cual no le permitía maniobrar y poder tener una acción, preventiva para evitar dicho accidente.

4. El conductor de la motocicleta omitió su deber de cuidado y precaución pues el impacto fue causado por no guardar la distancia reglamentaria entre motocicleta –(vehiculo (camión) y el alto cilindraje de la motocicleta RQY 59C Marca TVS RTR 180, no le permitió maniobrar la motocicleta.

5. Se aclara que la hipótesis planteada por la parte demandante no corresponde a un juicio de responsabilidad. Este accidente era previsible ya que, el motociclista tenía que tener las condiciones de auto cuidado, como tener la distancia reglamentaria y de percibir o darse cuenta de la ubicación de algún obstáculo y así, poder maniobrar y evitar algún daño.

6. La hipótesis planteada en este caso por la parte actora, donde refiere falla en servicio de la parte de la administración del Distrito de Santiago de Cali no tiene sustento desde aspectos normativos, físicos y espaciales, de tal forma que permita analizar técnicamente la posibilidad que este planteamiento hipotético es producto de un estudio riguroso y metodológico de la situación específica y que de acuerdo a ello se obtienen unos resultados, luego de la aplicación de técnicas aprobadas por la comunidad científica según la circunstancia en particular.

7. Se lanza juicio de valor relacionado con la peligrosidad del presunto 'bache', aseverando que esta "calificación" demanda que quien la hace sea idóneo en el tema y esté

debidamente acreditado para expedirla conforme al tenor del artículo 219 del CPACA y, como si fuera poco, exige que la misma esté fundamentada en teorías aprobadas por la comunidad científica, contrastadas con la normatividad legal vigente.

8. No están probadas las expresiones de la parte demandante, pues se sustenta en unas apreciaciones que solo hace descripciones subjetivas y no mediciones técnicas que demuestren que el 'bache' o hueco en la vía fue lo que originó dicho accidente; de hecho, la parte actora no ha probado dicha hipótesis, pues si habían las señales preventivas a través del cual se fija la escena de los hechos. Límites permitidos en kilómetros por hora, inconmensurable más cuando esta actividad se realiza en motocicleta lo que obliga al conductor a tener un debido cuidado especial de tal suerte que mitigue los imprevistos sobre la vía.

CONCLUSIONES DEL IPAT

- Se analiza el escaneo del sitio de los hechos con el dispositivo FARO FOCUS 3D" y anexa dos imágenes digitales con poca información sobre las"Huellas" de frenada neumática del camión y de la "Huella" de derrape causada porla motocicleta. Ambas evidencias registradas en el Acta de Inspección Técnica a Cadáver (FPJ-10) de fecha 28-08-2018.

- La autoridad conocedora del caso realizó exploraciones sobre la superficie del vehículo tipo camión, para efectos de determinar huellas, rastros o vestigios de una posible colisión entre los participantes del siniestro; siendo esto una considerable limitación en el presente análisis; sin embargo, se realza como aspecto importante a analizar e interpretar, la ubicación de los elementos de prueba hallados y registradas en el Acta de Inspección Técnica a Cadáver (FPJ-10) de fecha 28-08-2018, así como la posición final tanto de los vehículos, como de la occisa; variables que permiten identificar la severidad del impacto y la posición relativa al momento del mismo.

- La severidad del impacto está determinada por la magnitud de las lesiones generadas en la occisa, las cuales, de acuerdo con el dictamen de Necropsia por Medicina Legal..

FUNDAMENTO LEGAL

Ley 769 del 06 de agosto de 2002 (Código Nacional de Tránsito)Título I Disposiciones Generales.
Resolucion 0001885 del 2015, del Ministerio de Transporte por el cual se adopta el manual de señalización vial y medidas de seguridad para obras en la via.

Artículo 1° ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. Modificado Artículo 1º Ley 1383 de 2010.
"Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito".

<u>Artículo 2º</u> DEFINICIONES. “Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- **Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.
- **Motocicleta:** Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.
- **Espaciamiento:** Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro.
- **Señal de tránsito:** Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios en las
- **Vías.**

La documentación recibida y recolectada durante el proceso de investigación del accidente el focus 3D.
se describe y se analiza a continuación, con el fin de determinar de manera retrospectiva la secuencia del accidente y sus causas. Los procedimientos de investigación de accidentes de tránsito utilizan técnicas y metodologías desarrolladas y probadas científicamente con el fin de determinar la dinámica del accidente que permitan identificar las causas del siniestro. El análisis de las evidencias resulta transcendental para la investigación; su recolección y descripción conforman el punto de partida del análisis retrospectivo del accidente.

- Las características de los vehículos, son consideradas en el presente análisis; sin embargo, el aspecto más importante a observar radica en la ausencia de daños considerables sobre su estructura. Variables que permiten identificar la dinámica del impacto y la posición relativa al momento del mismo.

- Es importante mencionar que el impacto sucede a una velocidad superior a la permitida de treinta (30) kilómetros por hora, en atención a las múltiples lesiones que se generaron en la víctima y para apoyar este concepto, se sugiere la participación de perito médico.

- La zona de impacto se encuentra enmarcado como área urbana, sector comercial y zona militar, por tanto, la velocidad de operación de la misma debe estar por debajo de los 30 kilómetros por hora.

- La superficie asfáltica se encontraba seca, horas diurnas, lo que permite una percepción amplia y suficiente del entorno vial por el cual transitan los participantes; así mismo, para la fecha y hora de los hechos se encontraban realizando una obra de mejora que afectaba la circulación normal de los usuarios del tramo vial y por tal motivo se halló en el lugar de los hechos una señal transitoria vertical de prevención para zonas de obras SPO-01 “TRABAJOS EN LA VÍA”.

SOBRE EL TITULO JURIDICO DE IMPUTACION:

Indica el demandante que se configura una falla en la prestación del servicio por parte del Distrito Especial de Santiago de Cali, al omitir el perfecto estado en el que deben permanecer las vías de la ciudad. No es de recibo esta afirmación en la medida que cada caso tiene características y circunstancias particulares que los hacen diferentes y, por tanto, no es óbice que el fallador traslade tales aspectos correspondientes a un hecho completamente disímil al que ahora se examina. De acuerdo al formato de investigación y judicialización
Según la labor de análisis de evidencia encontrada se logra determinar lo siguiente ”SE OBSERVA SOBRE EL ANDEN DEL COSTADO DERECHO UNA SEÑAL DE PEDESTAL VERTICAL PREVENTIVA SPO 01 TRABAJOS EN LA VIA teniendo como consecuencia la posición final de la motocicleta transcrita por los servidores de policía judicial que atendieron el accidente . Este planteamiento tiene coherencia con lo registrado por el mismo agente, tanto en el “Reporte” [FPJ-10], como en el “Acta de investigación y judicialización FPJ 11 y FPJ 03 de las cuales se destaca que “**hay”** una señal de pedestal vertical preventiva SPO trabajos en la

vía teniendo como consecuencia la posición final de la motocicleta de la persona fallecida sobre el bache.

Al respecto nos permitimos indicar que tal omisión que refiere la parte demandante es equívoca pues si hubo una señal preventiva . El aspecto que presuntamente generó el accidente ,fue la culpa de un tercero el conductor de la motocicleta, , como fue el deber objetivo de cuidado, el no saber maniobrar la motocicleta que se desplazaba . Además , la occisa en calidad de acompañante que de acuerdo a la inspección técnica a cadáver –FPJ-10 donde se describen las lesiones en su apariencia externa presenta, en los hallazgos de medicina legal un trauma cráneo encefálico severo que demuestra que no presentaba el casco reglamentario, pues de acuerdo informe pericial de Necropsia N° 2018 10176001001952 en los principales hallazgos de NECROPSIA se encuentra politrauma contundente fracturas craneanas múltiples – Hemorragia subarcnoidea –contusiones cerebrales fractura facial izquierda – fracturas costales posteriores derechas –perforaciones pulmonares –perforación cardiaca fractura humero derecho , estos hallazgos se deben a un impacto contra el vehículo tipo camión SPK 513 marca JAC color blanco y que fue por no maniobro la moto de placas RQY 59C marca TVS RTR 180 modelo 2012. La utilización del casco que ella utilizo se presume que no tenía las características obligatorias a la resolución -1737 de 2004 Ministerio de transporte, donde reglamenta la utilización del casco y las características obligatorias para su correcto uso , condiciones mínimas que deben observarse en el uso del casco protector sea en calidad de conductora o de acompañante La parte actora se limita a señalar una responsabilidad al Distrito de Santiago de Cali y que como consecuencia de ella se le condene a pagar unas sumas de dinero por perjuicios materiales, daño emergente, lucro cesante y perjuicios morales, sin que se prueben las circunstancias de modo, tiempo y lugar que rodearon al mismo. En este orden de ideas, carece de sustento lo afirmado por el apoderado de la parte demandante en cuanto señala que el hecho implica una falla del servicio por parte de la Administración, lo cual le corresponde probar.

En la responsabilidad administrativa por falta o falla del servicio y de conformidad con los parámetros sobre los cuales fue inicialmente estructurada esa teoría, se dan tres elementos constitutivos esenciales, a saber: una falta o falla del servicio que debe ser plenamente acreditada; un daño y una relación de causalidad entre la falla y el daño. La esencialidad de esos tres elementos llega al extremo de que faltando uno de ellos no se configura la responsabilidad administrativa. En nuestro sistema, corresponde al interesado en la indemnización, probar la falla del servicio, la existencia del daño con todas las características que lo hacen indemnizable y la relación de causalidad.

El problema de la responsabilidad del Estado debe resolverse con base en lo prescrito en el Artículo 90 de la Carta Política, según el cual el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. Debe establecerse entonces, en cada caso, si existen los elementos previstos en esta disposición para que surja responsabilidad a cargo del Estado.

En Sentencia del 5 de octubre de 2011, la Subsección C, de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, para resolver el asunto puesto a

su conocimiento a través del recurso de alzada, interpretó el precitado texto Constitucional, señalando que[1]:

"La responsabilidad del Estado consagrada en el artículo 90 de la Constitución Política, se fundamenta en dos elementos, a saber: i) El daño antijurídico y, fi) la imputación del mismo a una autoridad en sentido lato o genérico.

El inciso primero del texto constitucional antes señalado, es del siguiente tenor literal:

"El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.
"(...)"
Y es así, como la jurisprudencia de esta corporación lo ha entendido, diciendo lo siguiente:

Porque a términos del artículo 90 de la constitución política vigente, es más adecuado que el juez aborde, en primer lugar, el examen del daño antijurídico, para que, en un momento posterior explorar la imputación del mismo al Estado o a una persona jurídica de derecho público.

La objetivación del daño indemnizable que surge de este precepto constitucional, como lo ha repetido en diversas oportunidades la Sala, sugiere que, en lógica estricta, el juez se ocupe inicialmente de establecer la existencia del daño indemnizable que hoy es objetivamente comprobable y cuya inexistencia determina el fracaso ineluctable de la pretensión.

Por consiguiente, el primer aspecto a estudiar en los procesos de reparación directa es lo relativo a la existencia del daño, por cuanto si en el proceso no se logra establecer la ocurrencia de este, se torna inútil cualquier otro análisis y juzgamiento.

Como lo ha señalado la Sala en ocasiones anteriores", el primer aspecto a estudiar en los procesos de reparación directa, es la existencia del daño puesto que, si no es posible establecer la ocurrencia del mismo, se torna inútil cualquier otro juzgamiento que pueda hacerse en estos procesos.

Así las cosas, es claro que la cláusula general de responsabilidad patrimonial del Estado —en materia contractual y extracontractual—, contenida en el artículo 90 ibídem, se soporta única y exclusivamente en los elementos antes referidos de daño antijurídico e imputación.

La Corte Constitucional refiriéndose a la posición asumida por la sección tercera de *esta corporación, ha precisado los alcances del inciso primero artículo 90 de* la *Carta, en los siguientes términos:*

"Son dos las condiciones indispensables para la procedencia de la declaración de la responsabilidad patrimonial con cargo del Estado y demás personas jurídicas de derecho público, a saber: el daño antijurídico y la imputabilidad del daño a alguna de ellas.

La noción de daño antijurídico es invariable cualquiera sea la clase (contractual o extracontractual) o el régimen de responsabilidad de que se trate; consistirá siempre en

1Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Sentencia 1997-04160 de octubre 5 de 2011 C.P. Olga Mélida Valle de De La Hoz

la lesión patrimonial o extrapatrimonial que la víctima no está en el deber jurídico de soportar."[1]

Como se ha expuesto y siguiendo los lineamientos precisados en la citada jurisprudencia, se impone iniciar por analizar en este caso la existencia del daño, como elemento principal, que abre paso al estudio de los demás elementos, si se responde de manera positiva a la pregunta acerca de su existencia

Ahora bien, en cuanto al concepto de daño, vale traer nuevamente a cita lo señalado en la obra "EL DAÑO", compilación y extractos José N. Duque Gómez:

"La certeza hace alusión a la verdad de su existencia, como concepto opuesto a todo lo que es hipotético, posible o eventual. Para que el daño sea indemnizable es requisito indispensable que sea cierto, verdadero e incuestionable."

"...Lo contrario a la certeza es la incertidumbre que se presenta cuando no hay seguridad sobre la real existencia del perjuicio que se invoca; se dice que el daño

En la responsabilidad administrativa por falta o falla del servicio y de conformidad con los parámetros sobre los cuales fue inicialmente estructurada esa teoría, se dan tres elementos constitutivos esenciales, a saber: una falta o falla del servicio que debe ser plenamente acreditada; un daño y una relación de causalidad entre la falla y el daño. La esencialidad de esos tres elementos llega al extremo de que faltando uno de ellos no se configura la responsabilidad administrativa. En nuestro sistema, corresponde al interesado en la indemnización, probar la falla del servicio, la existencia del daño con todas las características que lo hacen indemnizable y la relación de causalidad.

El problema de la responsabilidad del Estado debe resolverse con base en lo prescrito en el Artículo 90 de la Carta Política, según el cual el Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas. Debe establecerse entonces, en cada caso, si existen los elementos previstos en esta disposición para que surja responsabilidad a cargo del Estado.

En Sentencia del 5 de octubre de 2011, la Subsección C, de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, para resolver el asunto puesto a su conocimiento a través del recurso de alzada, interpretó el precitado texto Constitucional, señalando que[2]:

"La responsabilidad del Estado consagrada en el artículo 90 de la Constitución Política, se fundamenta en dos elementos, a saber: i) El daño antijurídico y, fi) la imputación del mismo a una autoridad en sentido lato o genérico.

El inciso primero del texto constitucional antes señalado, es del siguiente tenor literal:

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

2Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Sentencia 1997-04160 de octubre 5 de 2011 C.P. Olga Mélida Valle de De La Hoz

Y es así, como la jurisprudencia de esta corporación lo ha entendido, diciendo lo siguiente:

Porque a términos del artículo 90 de la constitución política vigente, es más adecuado que el juez aborde, en primer lugar, el examen del daño antijurídico, para que, en un momento posterior explorar la imputación del mismo al Estado o a una persona jurídica de derecho público.

La objetivación del daño indemnizable que surge de este precepto constitucional, como lo ha repetido en diversas oportunidades la Sala, sugiere que, en lógica estricta, el juez se ocupe inicialmente de establecer la existencia del daño indemnizable que hoy es objetivamente comprobable y cuya inexistencia determina el fracaso ineluctable de la pretensión.

Por consiguiente, el primer aspecto a estudiar en los procesos de reparación directa es lo relativo a la existencia del daño, por cuanto si en el proceso no se logra establecer la ocurrencia de este, se torna inútil cualquier otro análisis y juzgamiento.

Como lo ha señalado la Sala en ocasiones anteriores", el primer aspecto a estudiar en los procesos de reparación directa, es la existencia del daño puesto que, si no es posible establecer la ocurrencia del mismo, se torna inútil cualquier otro juzgamiento que pueda hacerse en estos procesos.

Así las cosas, es claro que la cláusula general de responsabilidad patrimonial del Estado —en materia contractual y extracontractual—, contenida en el artículo 90 ibídem, se soporta única y exclusivamente en los elementos antes referidos de daño antijurídico e imputación.

La Corte Constitucional refiriéndose a la posición asumida por la sección tercera de *esta corporación, ha precisado los alcances del inciso primero artículo 90 de* la *Carta, en los siguientes términos:*

> *"Son dos las condiciones indispensables para la procedencia de la declaración de la responsabilidad patrimonial con cargo del Estado y demás personas jurídicas de derecho público, a saber: el daño antijurídico y la imputabilidad del daño a alguna de ellas.*
>
> *La noción de daño antijurídico es invariable cualquiera sea la clase (contractual o extracontractual) o el régimen de responsabilidad de que se trate; consistirá siempre en la lesión patrimonial o extrapatrimonial que la víctima no está en el deber jurídico de soportar."*[1]

Como se ha expuesto y siguiendo los lineamientos precisados en la citada jurisprudencia, se impone iniciar por analizar en este caso la existencia del daño, como elemento principal, que abre paso al estudio de los demás elementos, si se responde de manera positiva a la pregunta acerca de su existencia.

Precisamente en dicho sitio donde se estaba realizando trabajos en la vía, ,tenía una señal transitoria para zonas de obras SPO -01 , visibilidad normal , donde hay señales reglamentarias para la circulación permitida, el señor ROBERTO CARLOS VALENCIA y el conductor del camión con placas- SPK 513 tenía que reducir su velocidad y además por la lectura del acta de inspección técnica FPJ-10 anexadas por la parte demandante, se resalta que no tuvo una percepción real de la visibilidad, de parada y de frenado, y venía sin guardar la distancia que no podia evitar el

impacto que tuvo la motocicleta con el camión . Se solicita que se desestimen las pretensiones ya que no está acreditado plenamente el hecho de las circunstancias de modo, tiempo y lugar, pretendidas y que, contrario a ello, es clara la responsabilidad de la víctima y la culpa de un tercero en la muerte de la señora MARYURI RODRIGUEZ MENDEZ en los hechos narrados en la demanda. De acuerdo Informe Ejecutivo FPJ-3 se establece como hipotesis de acuerdo a la codificada por la Resolucion 0011268 de 2012 Expedida por el ministerio transporte con el # 157 " OTRA", NO SABER MANIOBRAR ANTE SITUACION DE RIESGO Y NO ESTAR PENDIENTE DE LA VIA Y DE LA SEÑALIZACION EXISTEN PARA EL CONDUCTOR DE LA MOTOCICLETA DE PLACAS RQY 59C.

No estamos de acuerdo con la posición del demandante por cuanto en el devenir del libelo de la demanda se refiere a un presunto 'bache' como la causa del accidente de tránsito y, en efecto, la presencia del mismo no es en sí mismo un factor que conlleve de manera automática una responsabilidad de la entidad;

Así las cosas, los cargos planteados por la parte actora no tienen vocación a prosperar y, en consecuencia, nos oponemos a cada una de las pretensiones de demanda, dado que está evidenciado en el presente proceso y se demostrará ante la autoridad judicial competente, que el Distrito de Santiago de Cali, no es administrativamente responsable por los daños, perjuicios morales, materiales que se dice fueron causados a los demandantes.

Se demuestra además, que las causas que originaron las muerte de la señora MARYURI RODRIGUEZ MENDEZ no ocurrieron como consecuencia de la responsabilidad del Distrito de Santiago de Cali, sino que obedecen a la falta del deber de cuidado que resulta de la observancia a las normas o reglas técnicas, establecidas dentro de los distintos ámbitos de tráfico jurídico, cuyo origen diverso se encuentra sentado en disposiciones administrativas de reglamentación de determinado ámbito de actividad social, recreativa en normas expedidas por los agentes sociales intervinientes en el tráfico jurídico correspondiente o en normas derivadas del consenso social acerca de la necesidad de regulación y neutralización de los riesgos en particulares sectores de actividad.

Por tal razón, me opongo a todas y cada una de las pretensiones de la parte actora, porque, como se ha demostrado en el discurrir de esta contestación de la demanda, no existe relación de causalidad directa, inmediata y exclusiva entre el hecho y el daño que sea imputable al Distrito de Santiago de Cali.

INEXISTENCIA DE NEXO CASUAL

Este elemento resulta de vital importancia para que surja la responsabilidad, el cual debe darse en forma manifiesta y precisa entre el hecho y el daño.

Es aquí donde debemos tener en cuenta la teoría de la causalidad adecuada, la cual sostiene que no todas las condiciones que concurren a un resultado adquieren la categoría de causas que originen la responsabilidad. Hay que separar, escoger,

aquellos fenómenos, circunstancias, hechos que realmente fueron determinantes e influyeron en el resultado.

Si el conductor hubiese adoptado una actitud en cuanto a una conducta prudente, es seguro que no se hubiese presentado el supuesto accidente o los daños hubiesen sido menores. La sana lógica nos deja pensar que el conductor no tuvo el suficiente cuidado y precaución de maniobrar el alto cilindraje de la moto , además tenía una exceso de velocidad para que tuviera un impacto tan fuerte que provocara su deceso , de esa manera al transitar por la vía ya descrita en líneas arriba, el día del accidente pues el llevar una visibilidad y un buen le hubiera permitido evitar el riesgo, máxime cuando según ACTA DE INSPECCION TECNICA FPJ 10, evidencia-que causo dicho accidente. Esto lo corrobora el formato proceso de investigación y judicialización con fecha 28/03/2019 donde el punto 5 Relaciones hechos, problema jurídico, actuación procesal y fundamento jurídico dice lo siguiente:
“La situación fáctica……de la presente indagación la constituyo la muerte de MARYURI MENDEZ identificada con la cedula de ciudadanía N° 66.837.707 expedida en Cali ,a los 47 años de edad el día 28 de agosto del 20218 , a consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el mismo día de su fallecimiento en la carrera 8 entre calles 50 y 49 sentido oriente occidente de la ciudad de Cali cuando en calidad de parrillera de un vehículo automotor tipo motocicleta placas RQY-59C, marca TVS línea TVS APACHE RTR 180 modelo 2012 , color gris , en su desplazamiento por la carrera 8 de las carrera 49 y 50 pierde el control de la motocicleta , y colisiona con la parte trasera del vehículo automotor tipo camión placas SPK 513 marca JAC color blanco , modelo 2012 de servicio particular , con el impacto producen lesiones fatales que provocan la muerte de la señora MARYURI MENDEZ.. En consecuencia tratándose de un documento de carácter representativo que muestra un hecho distinto a lo refiere la parte demandante brindan convicción acerca de que la imagen capturada corresponda al lugar que fue el escenario de los hechos expuesto. El valor probatorio que puedan tener estos elementos no depende únicamente de su autenticidad formal sino de la posibilidad de establecer con análisis técnico ,si la imagen representa la realidad de los hechos que se deducen o atribuyen y no otros diferentes posiblemente variados que la parte demandante quiere atribuirle al Distrito de Santiago de Cali.

EXCEPCIONES

INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD A CARGO DEL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI

Se sustenta esta excepción en el hecho de que la parte actora no demuestra una relación de causa-efecto, teniendo en cuenta que el supuesto daño ocasionado no fue producto de una acción u omisión del Distrito de Cali, pues como se dijo antes, el accidente tiene su causa eficiente en la falta de prevención y cuidado para maniobrar dicho vehículo Y LA CULPA DE UN TERCERO al hacer una actividad física que exige CUIDADO y pericia para la conducción de MOTOCICLETAS , lo cual le condujo a la imprudencia del conductor , y provocar el accidente.

Los medios de prueba determinado por el focus 3D, sobre la forma en que sucedieron los hechos que se pretendían demostrar; la parte accionante no acredita que la precipitación de la motocicleta fue producido por el bache en la vía de acceso público; tampoco está acreditado que el supuesto imperfecto que se presentaba en la superficie vial hubiese sido de una magnitud que pudiese poner en riesgo de caídas o accidentes a las personas que transitaban el lugar, o que hubiese sido conocido por la entidad accionada u otras autoridades. En ese orden de ideas no se encuentra acreditado en el plenario nexo de causalidad entre la desatención de las funciones de mantenimiento de las vías por parte del ente territorial y el daño sufrido por los actores; por consiguiente, no puede considerarse que el Distrito omitió su deber de prevenir el peligro que implicaba dicho hueco y que no prestó el servicio que se deriva de sus obligaciones de administración con la efectividad y eficiencia que se espera de sus competencias.

Para el presente caso debe examinarse la situación 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 dicha falla fue la única causante del daño.**

En el presente caso no se da la falla del servicio; el accidente no fue producto de una acción u omisión del Distrito de Cali, y la única hipótesis que fluye de los elementos probatorios es que el conductor de la motocicleta , quien estaba desarrollando una actividad peligrosa , la cual demandaba de él un máximo cuidado y pericia, considerando la situación de riesgo que genera conducir una motocicleta , actuó con falta de precaución, siendo causante de su propio accidente, pues la vía por donde presuntamente se desplazaba la señora MARYURI RODRIGUEZ MENDEZ (q.e.p.d) en calidad de acompañante, es una vía amplia con buena iluminación; y de acuerdo a lo presentado no prueba que fue un presunto bache el que causó dicho accidente.

ADEMÁS SE PRESUPONE que debe conducir según lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito, y con su respectiva protección, tal como lo demanda la normatividad vigente. El señor ROBERTO CARLOS VALENCIA debía conducir con todo el deber con atención y precaución; también le exigía tener en buenas condiciones técnicas de mantenimiento de su motocicleta entre otros aspectos, toda vez que estaba realizando una actividad peligrosa donde tenía que tener los cuidados, la cual llevó a cabo en conexidad con lo que le impidió evitar el accidente con las consecuencias anotadas.

Es importante recabar que la conducción de este tipo de vehículos exige además una buena maniobra de la persona que lo maneja, pues, sus especificaciones técnicas y diseño le permiten desarrollar altas velocidades; además, ofrecen alta inestabilidad, lo que no se compadece con la inseguridad que brindan estos medios de transporte para quien lo utiliza, pues, no poseen ningún sistema de seguridad adicional para la integridad de la persona distinta a la propia pericia y capacidad de maniobra de quien lo conduce, cumpliendo todo aquello que la autoridad le ha impuesto. La sana razón nos deja pensar que el conductor de la motocicleta no

tuvo el suficiente cuidado y precaución al transitar por la vía, el día del accidente, pues el llevar una velocidad adecuada y no adelantarse al vehículo camión le hubiera permitido evitar el mismo y sus posteriores consecuencias.

De la probanza aportada al expediente está claro que el Distrito de Santiago de Cali no es responsable del accidente ocurrido el día 28 de agosto de 2.018, en el que pierde la vida la señora MARYURI RODRIGUEZ MENDEZ, puesto que no se puede atribuir de este ente, una irregularidad, omisión, negligencia en el cumplimiento de sus obligaciones.

Correspondía entonces al señor VALENCIA RODRIGUEZ, como a cualquier persona al realizar una actividad que genera un riesgo, donde está expuesta su integridad física como es la de conducir una (Motocicleta), tomar las previsiones necesarias, con el objeto de no poner en riesgo innecesario su propia integridad física, y hasta la de terceras personas. En este caso, en conducir con una alta velocidad no permitida en la zona urbana.

Por tanto, el señor ROBERTO CARLOS VALENCIA RODRIGUEZ conductor de la motocicleta de placas RQY-59-C no actuó con el debido cuidado, el exigido cuando se encuentra en ejercicio de una actividad considerada *per se* peligrosa y con ello provocó el resultado atribuible a su propia culpa.

No hay que olvidar que el conductor estaba desarrollando una actividad considerada como riesgosa por la desprotección que conlleva, que para el caso que nos concita era una **motocicleta** en este ejercicio de una actividad deportiva como la desplegada por el actor que le obliga a una **Razonable Precaución** cuando se maniobra esta clase de vehículo, lo cual se debe tener al transitar por una vía de alto y/o bajo flujo como es la vía urbana y rural , máxime que constituye un hecho notorio que algunas vías de la ciudad, en donde se denota que la vía era amplia.

En el eventual caso en que el demandante se hubiese accidentado en el sitio que muestra, ello acaeció por su propia imprudencia, pues si hubiera respetado las normas de tránsito, era evidente que el hecho no habría ocurrido, dicho evento.

De acuerdo a lo enseñado por el alto Tribunal de lo Contencioso Administrativo, la demostración de la existencia de un obstáculo en una vía, no es, por sí sola, suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado en caso de producirse un daño por ello, pues esa prueba debe acompañarse de la acreditación del nexo causal entre éste y la acción u omisión en que pudo haber incurrido la Administración en su deber de mantenimiento de la malla vial.

De la misma manera, la Sala ha determinado la responsabilidad por omisión del deber de mantenimiento de carreteras en dos eventos: i) cuando se ha dado aviso a la entidad sobre un daño en la vía, que impide su uso normal y no es atendida la solicitud de arreglarlo, ni se ha encargado de instalar las correspondientes señales preventivas y ii) cuando unos escombros u obstáculos permanecen abandonados en una carretera durante un período razonable, sin que hubieren

sido objeto de remoción o demolición para el restablecimiento de la circulación normal de la vía[3]

Por todas las anteriores consideraciones, se considera que la falla del servicio, no está probada, no existe nexo causal eficiente y siendo de otro lado clara la participación de la víctima en el desarrollo de una actividad peligrosa, respetuosamente solicito al Señor Juez Administrativo, se EXONERE de toda responsabilidad al ente territorial Distrito Especial de Santiago de Cali – Secretaría de Infraestructura.

PRUEBAS QUE SE OBJETAN

Las que sean contrarias e imputadas al Municipio de Santiago de Cali.

PRUEBAS

Solicito se tenga como prueba copia de la totalidad del Dispositivo tecnico del faro Focus 3D webshrezgo 1932018 180881, carrera 8 calle 50.

Solicito que se tenga como prueba Los informes de investigación de campo FPJ-11, Informe ejecutivo FPJ-03 Y FPJ 10.

Solicito muy respetuosamente Honorable juez llamar como testigo técnico al señor ALBERTO GUTIERREZ VIVAS CC. 16.217.221 con una Idoneidad de Investigador Criminalística judicial y Administrador policial con TP. 2401 CPAP, perito técnico judicial privado. Quien se encuentra en calle 11 N° 4-13 Cartago, tal 3176619, correo electrónico, Huellasdelibertadcartago@gmail.com

NOTIFICACIONES

Las recibiré por Secretaría de su Despacho o en las oficinas de la Secretaría de Infraestructura, piso 12, edificio CAM, ubicadas en la Torre Alcaldía del municipio de Santiago de Cali.

Correo electrónico notificaciones de la entidad: notificacionesjudiciales@cali.gov.co
Correo electrónico de la apoderada: monicarengifo436@gmail.com

ANEXOS

1. Poder para actuar y sus soportes.
2. Escrito de llamamiento en garantía para el señor representante legal de la Compañía de Seguros “Aseguradora Solidaria de Colombia”, acompañada con la copia de la demanda respectiva y Copia autentica No 420-80-994000000054. de la póliza de responsabilidad civil de compañía de seguros Aseguradora Solidaria de Colombia, expedida el 28/05/2018 de 2018-- con vigencia desde el 24/05/2018 hasta 29/05/2019

3. Copia original de representación de la compañía de seguros Aseguradora Solidaria de Colombia y sus coasegurados: Proseguros , Delima Marchs Willis Colombia, CHUB DE SEGUROS,SBS, HDI SEGUROS expedida por la cámara de comercio de Cali.
4. Copia de cámara de comercio de las empresas contratista Consorcio construcciones MJL, representante legal Luis Evelio Alvarez, y Poliza de cumplimiento Seguros Mundial, Nit 860037013-6.
5. Antecedentes Administrativos.

Del Honorable Juez,

MÓNICA CECILIA RENGIFO MOSCOSO
Cédula de ciudadanía Nº. 43.092481 de Medellín (Antioquia)
Tarjeta Profesional No. 157.894 del C.S.J.

REPUBLICA DE COLOMBIA
IDENTIFICACION PERSONAL
CEDULA DE CIUDADANIA

NUMERO **43.092.481**

RENGIFO MOSCOSO
APELLIDOS

MONICA CECILIA
NOMBRES

MONICA C. RENGIFO
FIRMA

INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO **19-AGO-1965**
MEDELLIN
(ANTIOQUIA)
LUGAR DE NACIMIENTO

1.70 ESTATURA
A+ G.S. RH
F SEXO

10-OCT-1983 MEDELLIN
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

Carlos Ariel Sánchez Torres
REGISTRADOR NACIONAL
CARLOS ARIEL SÁNCHEZ TORRES

A-3103400-00588978-F-0043092481-20140616 0039032708A 1 42488130