

**Señor**

**Juez 21 Administrativo Contencioso Administrativo de Oralidad del Circuito de Cali**

**Adm21cali@cendoj.ramajudicial.gov.co**

*Medio de Control: Reparación Directa*

*Demandantes: JORGE GUERRERO HERRERA Y OTROS*

*Demandado: MUNICIPIO DE CALI y OTROS*

*Radicación: 76001-33-33-021-2020-00052-00*

**Ivan Ramirez Würtemberger**, de condiciones civiles y profesionales conocidas en el proceso respetuosamente interpongo dentro de oportunidad legal en nombre del *Grupo Integrado de Transporte Masivo SA* Recurso de Apelación que sustento en los siguientes términos:

En su sentencia, el juez a quo concluyó la Concurrencia de Culpas sustentado en que el autobús operado por mi representaba transitaba con exceso de velocidad y desestimó como causa eficiente del accidente el hecho exclusivo de la víctima y correlativamente a ello, las excepciones perentorias propuestas por nosotros.

Para solucionar el problema jurídico que ocupa al proceso cabe preguntarse cual de las partes creó el riesgo que se materializó en el accidente de tránsito. Si fue el conductor del autobús por el solo hecho de ejercer una actividad peligrosa con un supuesto exceso de velocidad, o lo fue la peatón, quien a ciencia y paciencia suya, a pesar de se consciente que en ese momento había tráfico profuso y que el semáforo peatonal le indicaba no cruzar, decidió de manera voluntaria asumir el riesgo que implicaba cruzar la vía a pesar que con esto violaba la ley.

Respondemos este interrogante reconstruyendo los hechos de la demanda para concluir que si se saca de la vía a la peatona, manteniendo el autobús en el mismo sitio, con la misma velocidad, pero ubicando a la occisa en el andén hasta tanto pudiera físicamente cruzar la vía por estar los vehículos detenidos al otro lado de la intersección y el semáforo peatonal le permitiera hacerlo, se concluye indefectiblemente como única causa eficiente del accidente la conducta de la señora Narvaez, porque de no haber violado las normas que en materia de seguridad y prevención vial le incumbían como peatón, permaneciendo sobre la acera esperando que los vehículos pasaran sencillamente el accidente no habría ocurrido.

Fue olvidado en la sentencia de primera instancia que el principio y objeto que gobierna el tránsito y transporte en Colombia y al que la ley exige al peatón que no sea ajeno, es de acuerdo con el artículo 1 de la ley 769 de 2002 las normas contenidas por el Código Nacional de Tránsito y Transporte deben, no es voluntario, ser respetadas por tanto por los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos que transiten por las vías públicas o privadas abiertas al público, o en las vías privadas donde circulen vehículos.

Consistentemente con el anotado mandato, el legislador previó en el artículo 55 de la citada norma, que todos quienes formen parte del tránsito automotor como conductor, pasajero o peatón, se comporten en forma que no obstaculicen, perjudiquen o pongan en riesgo a las demás, conozcan, cumplan las normas y señales de tránsito que le sean aplicables y obedezcan las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

Comoquiera que la Seguridad Vial es el principio rector cuyo cumplimiento deben perseguir todos los involucrados en el tráfico, sin importar que sean peatones, motociclistas, ciclistas o automovilistas, todos ellos, sin excepción, se encuentran compelidos no solo a cumplir los deberes y obligaciones que la mentada ley les impone, sino hacerlo atendiendo ese mandato básico de auto prevención debiendo interiorizarlo y tomar sus propias medidas de seguridad para asegurar el cabal obedecimiento de la norma y del objetivo que el legislador persigue, lo que significa asumir medidas de precaución, evitando crear riesgos adicionales a los que ya son inherentes al rol que cumplen dentro del tránsito, sumado a ser disciplinados y exigentes en el cumplimiento de la normatividad que gobierna dicho rol, porque a todos incumbe la protección de la vida y la salud como bien superior y colectivo.

Es que de acuerdo con la ley 769 de 2002 y normas concordantes, los derechos de los peatones no son absolutos, porque el legislador les ha impuesto explícitas obligaciones en materia de seguridad vial y auto prevención, por no decir auto preservación, las que de no acatarse, convierten su conducta en una actividad ilegal y por tanto, de acuerdo con el artículo 58 de la ley 769 de 2002 debe ser castigada con multas y asumiendo las consecuencias civiles y penales de ella, tales como la pérdida de la indemnización, porque la conducta violatoria de la ley no puede convertirse en fuente generadora de derechos, inclusive el de ser resarcidos por daños ocasionados durante el ejercicio de actividades ilícitas.

Pero, examinemos porque calificamos la actividad que ejecutaba la occisa al momento de su fallecimiento de ilegal:

El artículo 57 de la ley 769 de 2002 ordena que la circulación peatonal se haga **por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.**

El numeral 4 del artículo 8 de la ley 1811 de 2016 en armonía con el párrafo 1 del artículo 58 de la ley 769 de 2002, prohíbe a los peatones, el primero, actuar **de manera que ponga en peligro su integridad física y en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP** y, el segundo, además de las prohibiciones generales a los peatones, **en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.**

Igualmente, el numeral 4 de la ley 769 de 2002, ordena a los peatones no *actuar de manera que ponga en peligro su integridad física* y el 2, *cruzar la vía por sitios no permitidos.*

La secuencia de acontecimientos que culminaron con el accidente de tránsito prueban que la occisa transigió transversalmente todas las prohibiciones impuestas por la ley; de hecho, la Fiscalía General de la Nación probó que la causa eficiente y determinante del accidente fue la conducta de la occisa y precluyó la investigación penal adelantada contra del conductor del autobús, pues los elementos materiales recogidos en el lugar del accidente, demuestran que la causa material o eficiente del accidente de tránsito fue la conducta imprudente, imperita, negligente e ilegal de la señora *Aura Narvaez de Guerrero*, quien de manera voluntaria y consciente violó los deberes y prohibiciones de los peatones, porque la investigación penal descubrió al igual que lo demostró la prueba documental aportada a este proceso y la testimonial practicada, que el autobús circulando lícitamente por tener tránsito franco al estar autorizado por el semáforo dispuesto en la intersección, el cual estaba sincronizado con los semáforos peatonales, permitiendo inferir que, correlativamente, los peatones debían abstenerse de cruzar la calzada y además, respetar lo estipulado en el artículo 57 de la ley 769 de 2002.

Reiteramos lo expuesto cuando alegamos de conclusión. En forma inexcusable e intencional, la occisa hizo caso omiso al semáforo que estaba en rojo

indicándole que no ingresara a la calzada pero imprudentemente, pensando que seguramente alcanzaría a cruzarla a pesar del tránsito existente, eligió asumir el riesgo que implicaba invadir la calzada de uso exclusivo del Sistema de Transporte Masivo en la que no estaba habilitada no solo porque el semáforo peatonal en rojo ordenando no hacerlo, sino porque el tráfico existente en ese momento le prohibía ingresar por el riesgo involucrado en hacerlo. Elección equivocada por fatal y que hubiera podido ser distinta si la señora Narvaez hubiera respetado sus obligaciones legales y las señales de tránsito.

Comportamiento de la occisa que enfrentó el ejercicio de una actividad lícita por el conductor del autobús y una ilícita ejecutada por la señora *Narvaez*, que además es merecedora de reproche por expresa disposición legal con la consecuencia civil de perder ella o sus causahabientes el resarcimiento total o parcial de los perjuicios pretendidos, pues hacer lo contrario, así fuera por Concurrencia de Culpas y especialmente, hacerlo, en igualdad de proporciones equivale a cohonestar la infracción de la ley por parte de la víctima, violar la igualdad de las partes frente a la ley y junto a ello, el postulado constitucional de la buena fe que no permite el aprovechamiento de la conducta ilícita para obtener un beneficio personal (*Nemo auditur propriam turpitudinem allegans* (**Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, Sentencia del 23 de junio de 1958. Corte Constitucional, Sentencia C-083/95 Sentencia T-2013/08 con ponencia del magistrado Jaime Araujo Rentería.**

El juzgado de primera instancia hizo caso omiso a la ilegalidad de la conducta de la peatón y decidió que a pesar de la ilicitud de su conducta obtuviera beneficios patrimoniales para sus causahabientes imputando jurídicamente responsabilidad al conductor del autobús por supuestamente transitar a 57 kilómetros por hora a pesar de estar cerca a una intersección lo que es, a nuestro juicio una interpretación equivocada de las pruebas como de los artículos que gobiernan la velocidad dentro del perímetro urbano.

Primero, la prueba contenida en el expediente de la Fiscalía además de las grabaciones aportadas como prueba documental que no fueron desconocidas por los demandantes muestran que la occisa cruza con el semáforo peatonal en color rojo asumiendo el riesgo de ser arrollada y que no lo hizo por la bocacalle a pesar de ser el lugar legalmente autorizado para hacerlo, cuando no hay puentes o pasos peatonales por el parágrafo 2 del artículo 58 de la ley 769 de 2002. Circunstancias que demuestran que la señora Narvaez ejecutó una actividad ilegal, irresistible e imprevisible para el conductor del autobús que ni a 30 kilómetros hubiera podido evitar.

De otro lado, el autobús no estaba ingresando a la intersección que es el caso donde debe disminuir la marcha, sino que, cuando se produjo el impacto ya había superado la intersección en más de 10 metros y por tanto, discurría dentro de límite de velocidad autorizado de 60 kilómetros porque no había restricción legal ni visual en materia de velocidad, por lo que con base en principio de la legalidad, la velocidad máxima para los vehículos de transporte público en ese preciso lugar es de 60 kilómetros por hora, no de 30 como equivocadamente lo afirma el señor Juez a quo.

**“ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES.** <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1239 de 2008. El nuevo texto es el siguiente:> ***En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada*** por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

En ese lugar la velocidad no estaba determinada y señalizada. Conjunción que utilizada de acuerdo con las reglas de interpretación de la ley que impone al interprete atender su tenor literal significa que para establecer el límite de velocidad en un vehículo de servicio público deben concurrir que esté determinada por la ley sino también, señalizada. Como quiera que el límite de velocidad no estaba señalado en la intersección, este era el que rige de manera general. **para los vehículos de servicio público**, de carga y de transporte escolar, será de **sesenta (60) kilómetros por hora**. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora. (subraya y resalta el libelista)”

En cuando a la disposición que ordena a los conductores reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en **proximidad** a una intersección se refiere cuando está ingresando a la intersección no cuando está saliendo de ella como equivocadamente fue interpretado en la sentencia.

El juez de primera instancia hizo caso omiso a la siguiente fotografía que no fue desconocida por los demandantes y, por tanto, plena prueba, que demuestra que en el lugar donde ocurrió el accidente de tránsito no se cumplía la condición exigida por la norma que el límite de velocidad hubiera estado demarcado.



Siendo así las cosas, las circunstancias de modo, tiempo y lugar que rodearon el accidente de tránsito permiten afirmar que la causa eficiente del hecho fue el concurso de infracciones cometidas por la señora *Aura Narvaez* sin concausa atribuible al operador del Autobús, que sin importar la óptica desde la cual se revisen, llevan a la misma conclusión a la que llegaron los investigadores de la Fiscalía General de la Nación con elementos materiales de prueba recogidos durante la investigación y no especulaciones provenientes de un peritaje aportado por la parte interesada en construir la prueba, consistente en que el accidente se produjo porque la señora Narvaez así lo decidió cuando infringió flagrante y deliberadamente, las normas de orden público que como peatón le imponía la ley, cuando conscientemente invadió la calzada destinada a los vehículos sin fijarse en el semáforo que podía inferirse estaba en verde al estar los vehículos en movimiento al momento del impacto tal y como lo muestran los videos del accidente, agravado porque ingresó al carril de uso exclusivo del Sistema de Transporte Masivo produciéndose el impacto en el carril de uso exclusivo del Sistema lo que, además, fue confesado por la parte demandante en los hechos de la demanda.

En resumen, la occisa fue quien, con su conducta, generó el riesgo que posteriormente se materializó en el accidente de tránsito sin que sea sustentable que el supuesto exceso de velocidad haya sido la concausa porque independientemente de la velocidad que llevara el autobús.

En cuanto al contenido del IPAT, los servidores públicos omitieron evaluar que no en todos los casos los peatones tienen prelación vial de acuerdo a los artículos 57 y 58 de la ley 769 de 2002 que imperativamente le ordenan a los peatones y estos se encuentran obligados a cumplirlo:

**“El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.”**

y

Los peatones no podrán:

2. **Cruzar por sitios no permitidos** o transitar sobre los guardavías del ferrocarril.

4. **Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.**

5. **Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.**

**PARÁGRAFO 1o.** Además de las prohibiciones generales a los peatones, **en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.**

**Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles”**

Como puede observarse de toda la prueba practicada la señora Narvaez no cumplió ninguna de estas obligaciones legales que eran de medular importancia porque con estas se auto aseguraba y prevenía de no sufrir un accidente. Sin embargo, el juez a quo no hizo un análisis detenido y profundo de la injerencia de esta conducta en el accidente, se limitó en concentrar su

atención en adecuar la velocidad que según el perito llevaba el autobús, aunque fue desmentido con la declaración del conductor sobre ese particular, para calificarla como concausa del accidente, pasando por alto, la prueba documental aportada consistente en la providencia proferida por la *Fiscalía General de la Nación* la que no fue controvertida ni desconocida por los demandantes donde, después del análisis de los elementos materiales de prueba recogidos en el lugar del accidente, sin titubear archivó las diligencias por considerar, plenamente demostrado, que la causa material del accidente fue, como lo califica en el siguiente aparte de la providencia que obra en el expediente, la imprudencia, impericia, negligencia y la violación por parte de la occisa de las normas contenidas en el Código Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

Desafortunadamente en el proceder de la hoy occisa se representaron varias causas que generan el accidente en la circulación vial, pudiéndose deducir sin temor a equívocos en este asunto, conforme al desarrollo del lamentable accidente y lo registrado en las evidencias recolectadas, como son, la imprudencia, la impericia, la negligencia y la violación a las normas contenidas en el Código Nacional de Tránsito y transporte Terrestre y específicamente lo contemplado para en el comportamiento de conductores.

En síntesis, el señor Juez de instancia se equivoca en su decisión al concluir que hubo concurrencia de Culpas la que es más grave aún, aunque aceptáramos la concurrencia de culpas, que pone en igualdad de condiciones la conducta del conductor del autobús que transita por su vía gozando de prelación vial respetando la señal del semáforo con la de la señora Narvaez que infringió transversalmente las pocas prohibiciones que la ley le impuso, que, de haber respetado, habrían dado como resultado que el accidente no hubiera acaecido con velocidad a 30, 40 o 60 kilómetros por hora por la simple razón que la señora Narvaez no estaría en el lugar del impacto. De ahí que, en el caso de concurrencia de culpas es preciso en una recta interpretación del artículo 2357 del Código Civil rebajar el porcentaje adjudicado de responsabilidad adjudicado a mi representado e incrementar el asignado a la peatón, en una proporción de al menos 1% para aquel y 99% para ella.

Con base en lo anteriormente dicho, con respeto solicitamos a la honorable Sala de Decisión del Tribunal de lo Contencioso Administrativo que:

1. Conceda el RECURSO DE APELACIÓN interpuesto con los efectos de ley.
2. Revoque parcialmente la sentencia apelada y producto de ello, absuelva a mi representada de los cargos de la demanda.
3. En el caso de considerar que no existe mérito para absolver a mi representada de todos los cargos de la demanda, modifique el fallo rebajando el porcentaje de responsabilidad adjudicado a mi representado al 1% e incrementar el asignado a la peatón al 99%.

Con respeto,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ivan Ramirez Wurtemberg'. The signature is written in a cursive style with some stylized flourishes.

IVAN RAMIREZ WURTTENBERGER  
CC No 16451786  
P No 59.354 del CSJ