

Señores

TRIBUNAL CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DEL VALLE

Atención Honorable Magistrado

Dr. EDUARDO ANTONIO LUBO BARROS

E. S. D.

REFERENCIA: PRONUNCIAMIENTO RECURSO DE APELACIÓN FORMULADO POR EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI Y LA SOCIEDAD LLAMADA EN GARANTÍA

RADICACIÓN: 76001-33-33-002-2020-339-01

DEMANDANTE: ITALO RIASCOS Y OTROS

DEMANDADO: DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI

MARÍA TERESA FERNÁNDEZ LÓPEZ, identificada como aparece al pie de mi firma, por medio del presente escrito PRESENTO OPOSICIÓN a los planteamientos expuestos en los RECURSOS DE APELACIÓN presentados por el apoderado del Distrito de Santiago de Cali y por el apoderado de la Sociedad llamada en Garantía, contra la sentencia de Primera instancia No. 103 de fecha 19 de diciembre de 2023, notificada electrónicamente el día 18 de enero de 2024, proferida por el Juzgado Segundo Administrativo del Circuito de Cali.

Al respecto, procederé a integrar en un solo texto la oposición a los recursos de apelación interpuestos por el Distrito de Santiago de Cali y las aseguradoras, toda vez que los argumentos guardan identidad, aunque se encuentren amparados en diferentes títulos.

Los puntos objeto de Apelación planteados por el apoderado del Distrito de Santiago de Cali y la Sociedad llamada en garantía, (aunque en los respectivos escritos fueron numerados y denominados de diferentes formas), son básicamente los siguientes:

1. Supuesta Inexistencia del Nexo Causal – Falta de prueba
2. Supuesta Culpa de la víctima (exceso de velocidad, falta de pericia, por no usar otra ruta, etc) o en su defecto, la supuesta concausalidad.
3. Inconformidad con el reconocimiento de perjuicios

A continuación iniciaremos el análisis de cada uno de los puntos anteriores:

1. SUPUESTA INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL – FALTA DE PRUEBA

♣ MOTIVOS DE INCONFORMIDAD CON EL ANTERIOR ARGUMENTO.

No les asiste razón a los apoderados del Distrito de Santiago de Cali y de las llamadas en garantía, por cuanto en el proceso quedó plenamente acreditado el nexo causal entre la falla y el daño, así como la imputabilidad al Distrito de Santiago de Cali al ser el responsable directo y exclusivo del accidente de tránsito en el que resultó lesionado el señor ITALO RIASCOS.

El Agente de tránsito Carlos Alberto Arévalo, identificado con placa No. 409, quien diligenció el Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) No. A001107424. En la casilla No. 13 del IPAT, *Observaciones*, se registra como hipótesis del accidente la siguiente: “Hipótesis #208 DE LA VÍA, LA PLACA ASFÁLTICA **se encuentra en desnivel**. Revisar fotografías **hay resalto**”.

Al respecto en el FPJ-1 diligenciado por la Policía Judicial se indicó:

*“Siendo las 07:36 horas de la mañana, el conductor de la motocicleta de placas NQD39D, el señor Italo Riascos transitaba por la calle 55 Nte y a la altura de la Avenida 2EN-60, **hay un resalto en la calzada sentido sur – norte, resalto que ha hecho caer varios motociclistas dicho por la ciudadanía**. El sr conductor Italo Riascos se cae causándole lesión en el hombro derecho y lesión en la cabeza, siendo atendido en la clínica Cristo Rey” (Negrillas y resaltado propias)*

Por su parte en el FPJ3, el agente de tránsito que atendió el accidente refirió:

“Siendo las 07:36 horas en la mañana del 06- 12- 2019, el Sr. Italo Riascos transitaba por la calle 55 Nte, sentido sur - norte y a la altura de la avenida 2EN hay un resalto en la calzada, hay una parte más baja que hace de esa parte un peligro para los motociclistas, es allí donde se cae el Sr. Italo Riascos, conductor de la motocicleta NQD39D de marca AKT 110, sufriendo lesión en el hombro derecho y raspones varios”. (Negrillas y resaltado propias)

En la página 3 del mismo formato, se señaló:

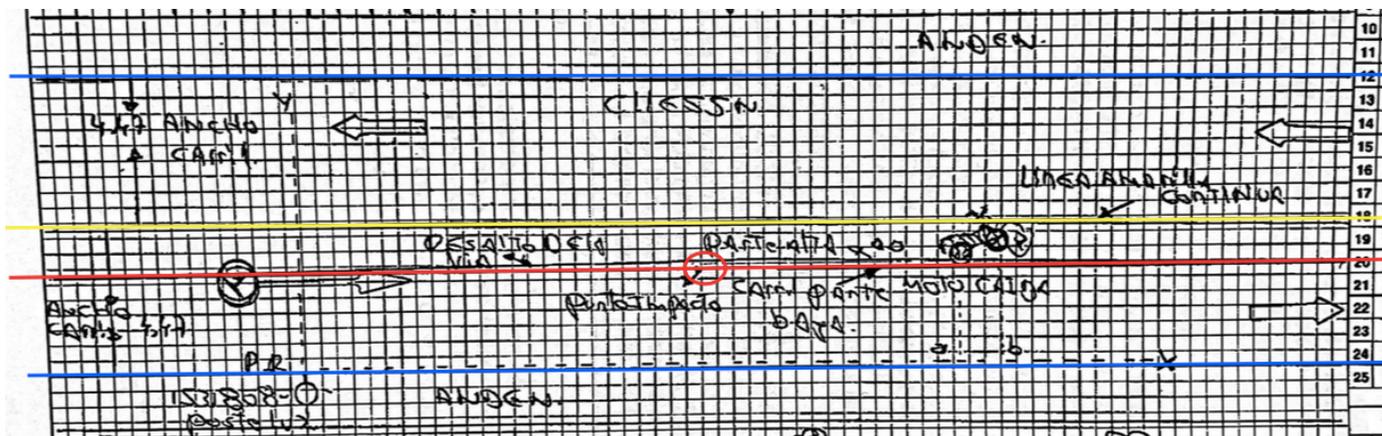
“9. DILIGENCIAS ADELANTADAS. Al llegar a la calle 55N frente al 2EN-60 se evidencia claramente la motocicleta de placas NQD39D y una ambulancia donde están atendiendo al Sr. Italo Riascos que se acaba de caer, se evidencia piso mojado y un resalto en la vía donde se cayó el motociclista. Se procede a la toma de fotografías del lugar de los hechos y a la toma de medidas para el levantamiento del croquis. Se traslada al herido a la clínica en la ambulancia para la clínica Cristo Rey y se realiza prueba de alcoholemia”. (Negrillas propias)

En el Acta de inspección a Lugares, Formato FPJ-9, el Agente de tránsito Carlos Alberto Arévalo González, registró:

“La calle 55 Nte es una vía plana de material asfalto, está húmeda por la lluvia que había caído y presenta un resalto bastante peligroso para transitar en motocicleta especialmente en la 2EN60. Frente a este número esta peligroso. Se procede a levantamiento fotográfico y a la toma de medidas para levantamiento de croquis, se traslada al herido en la ambulancia a la clínica Cristo Rey, allí se le realiza prueba de alcoholemia y se traslada la motocicleta a los patios oficiales”. (Negrillas propias)

El Municipio a lo largo del proceso ha entendido en forma incorrecta que “el resalto” que califica el Agente de Tránsito como peligroso, pues existe un desnivel de losas en el pavimento, es igual a un reductor de velocidad, lo que no es cierto.

El resalto que produjo el accidente, es un desnivel en las losas del pavimento, corre paralelo a la dirección de la vía, tal y como se puede observar en el informe del accidente, cuya imagen se inserta a continuación.



En la imagen anterior he destacado los siguientes aspectos:

1. Línea AMARILLA: Divide los dos carriles.
2. Líneas AZULES: Los límites externos de los dos carriles.
3. Línea de color ROJO: Es el “resalto” o irregularidad en la vía, la cual se puede observar que es paralela a toda la vía, y se encuentra dentro del carril por el cual se desplazaba el Sr. Italo Riascos. Y esa irregularidad consistía en un desnivel de losas del pavimento, indica el croquis “carril parte baja”.

El Sr. Italo Riascos en el interrogatorio de parte, explicó como fue el accidente (minuto 34 y siguientes de la audiencia): Señaló que:

- Se dirigía hacia su trabajo (el ingresa a las 8 am)
- El usualmente no transitaba por esa vía en moto, sino en automóvil.

- Portaba casco.
- No conducía rápido.

En relación con las circunstancias del accidente el Sr. Italo Riascos Borrero, manifestó en su declaración, que el transitaba inicialmente por un tramo de la vía donde había un reductor de velocidad, que el pasa con normalidad. Señalando que posteriormente, al aproximarse a un vehículo estacionado en el lado de la vía, realizó una maniobra para continuar, pero permaneciendo dentro de su carril designado. En ese preciso momento, debido a la presencia de un “resalto” en la carretera, descrito como una disparidad en la altura entre las losas del pavimento, indica que perdió el control de su motocicleta, resultando en el accidente.

Describe el “resalto”, como una elevación de 5 a 10 centímetros en comparación con las losas adyacentes, lo cual queda adicionalmente confirmado con el croquis del accidente que indica la presencia de un "carril parte bajo" que discurre de manera paralela a la vía principal durante unos 15 metros (línea roja de la imagen).

Señaló que esta irregularidad en la superficie de la vía no estaba señalizada, pues no existía indicación de señales de peligro, lo que a su vez es confirmado por el croquis del accidente, en el que no se hace anotación sobre señales de tránsito de peligro.

Además, es relevante mencionar que el demandante, el Sr. Italo Riascos, no estaba bajo la influencia de alcohol en el momento del accidente, como se registra en el Informe Preliminar de Accidente de Tránsito (IPAT), donde se indica que la prueba de alcoholemia arrojó un resultado negativo

Adicionalmente al IPAT y al interrogatorio de parte, también se valoraron otras pruebas por parte del A quo, que determinaron la responsabilidad única y exclusiva del Distrito de Santiago de Cali, como pasa a exponerse.

Con la demanda se presentó Derecho de petición **de fecha marzo 04 de 2019** (antes de la ocurrencia del accidente) mediante el cual el señor Diego de Jesús Rojas Salazar, solicita la reparación de la vía ubicada en la calle 55 AN entre los números 2EN 10 y 2EN 84, ya que constituye un riesgo para motociclistas y ciclistas, porque en la mitad presenta una dilatación muy amplia y además una diferencia entre la altura de una losa de concreto y la otra losa.

En respuesta al anterior derecho de petición de fecha 18 de marzo de 2019, la Dra. Sandra Milena Satizabal Rivas, Subsecretaria de Infraestructura y Mantenimiento Vial, informó que adelantaría los respectivos estudios sobre la vía en los siguientes términos:

“La Secretaria de Infraestructura dando respuesta a su petición, en donde se solicita la reparación de la vía ubicada en la calle 55ª Norte entre 2eN 10 y 2eN 84 del Barrio Ciudad Los Alamos, le informa que se programará la visita técnica con el gestor encargado de la comuna 2, para verificar las condiciones actuales de la vía existente y evaluar el tipo de intervenciones a realizar.

De acuerdo al concepto de la visita realizada, se tendrán en cuenta todos los parámetros y características de la vía, esto con el fin de determinar los procesos constructivos necesarios para el mejoramiento de la misma, una vez realizada esta inspección se presentará ficha técnica a secretaria para su respectiva evaluación, y así tomar las medidas pertinentes para la evaluación a realizar. Es importante entender que las intervenciones programadas dependen de los criterios técnicos y de movilidad del sector, por lo tanto, será atendida dependiendo de las prioridades ya identificadas en los Comités de Participación.

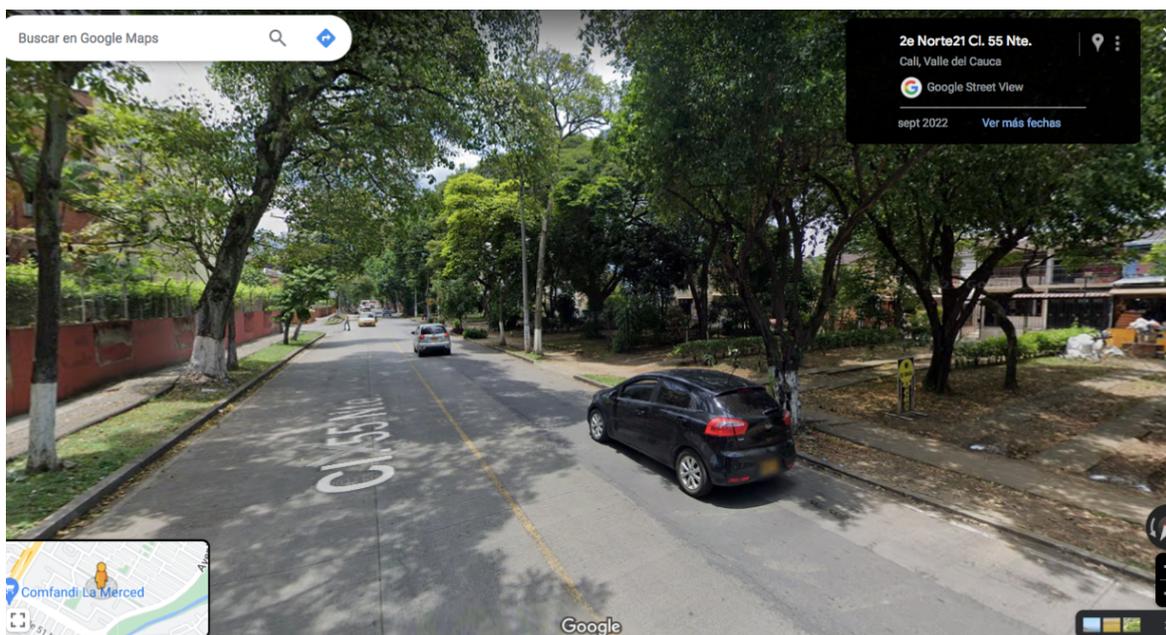
Por otro lado, si el tramo requiere de una rehabilitación vial con cambio total de la estructura, será necesario solicitar las certificaciones y documentos relacionados con las redes de servicios públicos, posteriormente los estudios y diseños de la vía y finalmente inscribirlo en el banco de proyectos del Municipio, todo esto a medida que la viabilidad técnica y financiera lo permita”.

El accidente ocurre en la siguiente dirección: *calle 55 Nte a la altura de la Avenida 2EN-60, en la calzada sentido sur – norte*, tal y como consta en el respectivo IPAT.

Aunque el derecho de petición se refiere a la vía ubicada en la calle 55 AN entre los números 2EN 10 y 2EN 84, esta ubicación es la misma de la Calle 55 Norte a la altura de la avenida 2EN-60.

Lo que ocurre es que a un lado de la acera la dirección es Calle 55 Norte, mientras que al otro lado es Calle 55 A norte, que es un andén (vía peatonal).

Se inserta una imagen de Google Maps en el que se puede ver la calle 55 Norte, en la que ocurrió el accidente, y al costado derecho una zona verde y al fondo unas casas, estas casas tienen nomenclatura 55 A Norte:



En la siguiente imagen descargada de la página Web del Municipio de Cali (Sistema de nomenclatura urbana del Municipio), claramente se puede observar la Calle 55 Norte y después de la zona verde (donde están las casas) la calle 55 A norte (vía peatonal – Andén):



Con esto queda superada la supuesta incongruencia que alega el Municipio, entre la dirección del accidente y la de la solicitud de reparación de la vía presentada por la comunidad.

Más allá de aclarar la anterior diferencia, lo cierto es que el accidente ocurrió y que tal como lo consignó el Agente de tránsito que acudió al lugar de los hechos, a su momento de llegada el accidente recién había sucedido, la ambulancia se encontraba atendiendo en dicho lugar al

señor ITALO RIASCOS y pudo establecer por las versiones de los testigos la alta accidentalidad de la vía, debido a la irregularidad que presentaba.

Es claro entonces, que 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". 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 **ITALO RIASCOS BORRERO** 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.

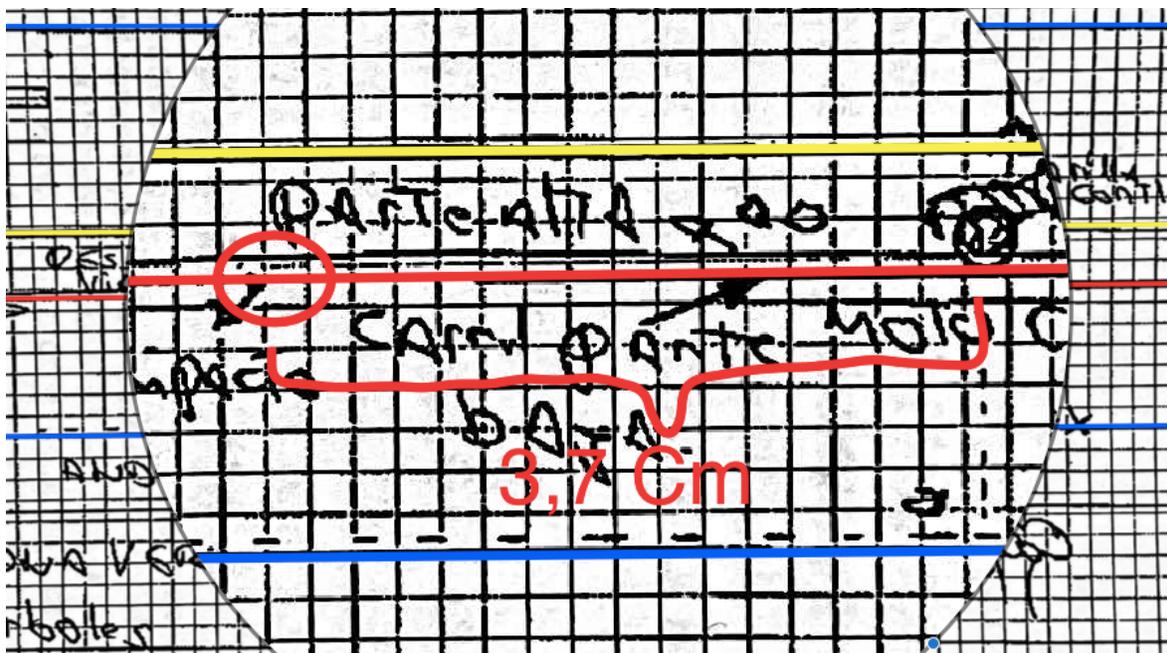
2. SUPUESTA CULPA DE LA VÍCTIMA (A. SUPUESTO EXCESO DE VELOCIDAD, B. SUPUESTA INFRACCIÓN POR VIOLACIÓN AL ARTÍCULO 94 DE LA LEY 769 DE 2002, C. SUPUESTA FALTA DE PERICIA, D. POR NO USAR UNA RUTA DIFERENTE, ETC) O CONCAUSALIDAD.

A. SUPUESTO EXCESO DE VELOCIDAD

♣ MOTIVOS DE INCONFORMIDAD.

En el respectivo croquis se consigna que la escala utilizada es la 1:200, lo que significa que, cada cm del plano equivale a 2 metros de la realidad. En el plano se observa que hay 3,7 Cms usando una regla desde el punto de impacto hasta la parte trasera en la que quedó la motocicleta, es decir que hasta la moto existe una distancia aproximada 7,4 metros (según la escala utilizada) y por lo tanto no puede hablarse de un exceso de velocidad, ya que como se ha señalado, el desnivel hace que el motociclista pierda el control y caiga más adelante; **se debe resaltar que no hubo huella de arrastre, pues esta no fue relacionada en el croquis.**

A cotinuación una imagen del croquis en el que se puede apreciar la distancia entre el punto de impacto y la parte trasera de la motocicleta.



Por lo tanto, no es cierto, que entre el punto de impacto y la caída de la motocicleta haya 18 metros, como erróneamente lo ha indicado el apoderado de la demandada.

Adicionalmente se debe señalar que el Distrito tenía la carga de probar que existía exceso de velocidad, pero como no fue así, ni siquiera lo intentó con una prueba técnica, no se puede dar por probado esta afirmación. Se insiste no hay evidencia de huella de arrastre, la moto simplemente cae un poco después es porque el obstáculo hace que el Sr. Italo Riascos pierda el equilibrio hasta que finalmente cae.

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 **ITALO RIASCOS BORRERO** 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.

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 de Obras Públicas y Transporte, indican que las señales preventivas son aquellas que advierten al usuario sobre la existencia de una situación peligrosa y su naturaleza.

En adición a lo anterior, es importante señalar que mediante RESOLUCIÓN 1050 DE 2004 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, se adoptó el MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL – DISPOSITIVOS PARA LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO EN CALLES, CARRETERAS Y CICLORUTAS DE COLOMBIA, de conformidad con los artículos 5º, 113, 115 y el parágrafo del artículo 101 de la Ley 769 del 6 de agosto de 2002, que puede ser consultado en https://www.mintransporte.gov.co/Documentos/documentos_del_ministerio/Manuales/manuales_de_senalizacion_vial.

Todo lo anterior evidencia que, el señor **ITALO RIASCOS BORRERO** se desplazaba por la vía a velocidad reglamentaria, y el accidente se produce no por su imprudencia o su impericia, sino por el desnivel de la calzada y/o por la falta de señalización del obstáculo, la cual era indispensable dadas las circunstancias ya ilustradas y **por tanto, tampoco es aplicable la figura de CONCAUSALIDAD pretendida.**

B. SUPUESTA INFRACCIÓN POR VIOLACIÓN AL ARTÍCULO 94 DE LA LEY 769 DE 2002

♣ MOTIVOS DE INCONFORMIDAD.

Es importante señalar que el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, que imponía a los motociclistas la obligación de transitar a un metro del andén por el carril derecho no se encuentra vigente, aunque el apoderado del Distrito insista en manifestar lo contrario.

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. Así lo reconoció el Ministerio de Transporte en el concepto bajo análisis en el que concluyó:

“De acuerdo a la normatividad anteriormente citada, en cuanto a la circulación por las vías nacionales de una motocicleta, esta Oficina Asesora de Jurídica dando aplicación a las reglas generales de las leyes, (Ley 153 de 1887), considera que se deberá tener en cuenta lo señalado por la ley posterior, esto es, la Ley 1239 de 2008”. (Negrillas propias).

Es decir, que teniendo en cuenta que la Ley 1239 es del 2008 y el accidente del señor **ITALO RIASCOS BORRERO** se ocasionó en diciembre de 2019, para esta fecha éste no estaba obligado a transitar por el carril derecho.

De la misma forma, el mismo Distrito de Santiago de Cali, mediante Oficio suscrito por el Subsecretario de Servicios de Movilidad, en ese entonces, Dr. RICARDO HERRERA ALVAREZ, reconoció la no obligatoriedad del uso exclusivo del carril derecho por parte de los motociclistas, al dar respuesta a derecho de petición con radicado 201841520100263242 de fecha 01 de octubre de 2018, en los siguientes términos:

- 1) *“... se motiva el tránsito de las motocicletas por el carril que se encuentre en el extremo derecho, sin que su inobservancia se constituya como una maniobra peligrosa que le acarree ser reconvenido”* (Negrilla fuera de texto).
- 2) *“Al respecto me permito clarificar que las motocicletas deben ocupar un espacio de un vehículo dentro del carril donde se moviliza, conforme a lo establecido en la Ley 1239 de 2008”.*

Es claro que el señor Italo Riascos no violó, ni infringió ninguna norma al transitar en su motocicleta, y que 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 **ITALO RIASCOS BORRERO**, por lo tanto, este daño es imputable EXCLUSIVAMENTE a la demandada y **por tanto, tampoco es aplicable la figura de CONCAUSALIDAD pretendida.**

C. SUPUESTA FALTA DE PERICIA

♣ MOTIVOS DE INCONFORMIDAD.

Como obra en la demanda, que el señor Italo Riascos contaba con la respectiva licencia de conducción No. **16930485** categoría A2, fecha de expedición 03 de septiembre de 2003, que lo habilita para conducir motocicletas (certificación del RUNT 26 de agosto de 2020, vigente hasta el 10 de enero de 2022), la cual, acredita su experiencia.

Como se señaló en párrafos precedentes, el simple hecho de estar desarrollando una actividad peligrosa como es la conducción de motocicletas, no legitima la omisión del Distrito 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 **ITALO RIASCOS BORRERO**, 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 ITALO RIASCOS BORRERO fueron causados por el accidente de tránsito ocurrido el día 06 de diciembre de 2019, 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 **ITALO RIASCOS BORRERO**, debemos señalar que con la demanda se aportó fotocopia de la licencia de conducción del señor **ITALO RIASCOS BORRERO** y constancia de consulta en el **RUNT**, con la cual se acredita la vigencia de la misma al momento del accidente de tránsito.

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 de los apoderados 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 EXCLUSIVAMENTE imputable al Distrito de Santiago de Cali.

Es decir que no basta con indicar que el señor **ITALO RIASCOS BORRERO** estaba realizando una actividad peligrosa y que si hubiera empleado su pericia, habría podido esquivar los huecos u obstáculos en la vía. Como ya se ha analizado la pericia del conductor se acreditó con la licencia de conducción.

Como se demostró con anterioridad, la víctima, señor ITALO RIASCOS BORRERO, 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 y por tanto, tampoco es aplicable la figura de CONCAUSALIDAD pretendida.

D. PORQUE SUPUESTAMENTE EL CONDUCTOR DEBÍA USAR UNA RUTA DIFERENTE

♣ MOTIVO DE INCONFORMIDAD

Este ilógico argumento también hizo parte del recurso de apelación interpuesto. Se pretende amparar la falta de cumplimiento al deber legal, que le compete al Distrito de Santiago de Cali, argumentando que el señor Italo Riascos debía haber tomado otra ruta para conducir a su trabajo, cuando lo cierto, es que todos los habitantes podemos usar la ruta que mejor nos parezca usar, mientras la misma se encuentre habilitada para su uso.

Es importante señalar que las vías públicas, hacen parte de los bienes a los que se refiere el artículo 5º la Ley 9 de 1989. Se debe tener en cuenta además, que el artículo 6º dispone de la misma ley, que el uso o disfrute del interés colectivo de esos bienes solo puede ser variado por el Concejo Municipal. De la misma forma que concluye diciendo que, estos bienes no pueden ser encerrados de tal forma que priven a la ciudadanía **de su libre tránsito, uso y goce.**

Si en gracia de discusión se admitiera que el espacio donde ocurre el accidente, tuviera alguna restricción legal que impidiera el uso y disfrute de los habitantes, también el Distrito de Santiago de Cali, sería responsable a título de falla en el servicio por omisión, en atención a que no ubicó en dicho sector señales o advertencias que impidieran el uso de esta vía.

Recordemos que al tenor del artículo 6º de la Carta Política, *“Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones”*. Por lo tanto, no puede imputársele responsabilidad a la misma víctima, so pena de haber utilizado una vía destinada para tal fin, sin que además existiera en la vía, alguna señal que restringiera su uso o advirtiera el peligro que su uso representaba y **por tanto, tampoco es aplicable la figura de CONCAUSALIDAD pretendida.**

3. FRENTE AL RECONOCIMIENTO DE PERJUICIOS

♣ MOTIVOS DE INCONFORMIDAD.

Cada uno de los perjuicios solicitados y que fueron concedidos por el A quo tenían su respaldo en el material probatorio aportado al proceso (Dictamen Junta Regional de Calificación de Invalidez, historias clínicas, incapacidades, certificación laboral, etc.), así como en el recaudado en el transcurso del mismo (testimonios, interrogatorio de parte, honorarios y gastos sufragados, etc...), por lo tanto todos los perjuicios reconocidos se encuentran acreditados.

En este punto, es importante reiterar la solicitud presentada en el recurso de apelación presentado por la suscrita apoderada de la parte actora, en el sentido de que se modifique la sentencia de primera instancia, respecto a lo consignado en el numeral 2.1. correspondiente al lucro cesante, para que se ordene su liquidación en concreto, sin lugar a descuentos, ni deducciones, por las razones allí explicadas.

4. PETICIÓN

Por todo lo anteriormente expuesto, comedidamente solicito que no se tengan en cuenta los argumentos expuestos en los recursos de apelación interpuestos por el apoderado del Distrito y de la llamada en garantía y en cambio, **se modifique la sentencia de primera instancia conforme a lo solicitado en el RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO POR LA SUSCRITA APODERADA DE LA PARTE ACTORA**, es decir, respecto a lo consignado en el numeral 2.1. correspondiente al lucro cesante, para que se ordene su liquidación en concreto, sin lugar a descuentos, ni deducciones.

De lo contrario, y si el honorable Magistrado, ordena la deducción de lo pagado por la EPS por concepto de incapacidades, igualmente se solicita se liquide en concreto, ya que se encuentran

todos los parámetros requeridos para efectuar la correspondiente liquidación y evitar un mayor desgaste judicial.

En todo los demás numerales, comedidamente se solicita mantener en firme la decisión del A quo.

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