

Manizales, 26 de septiembre de 2021

**DOCTORA
JACKELINE GARCÍA GÓMEZ
JUEZA SÉPTIMA ADMINISTRATIVA DEL CIRCUITO MANIZALES – CALDAS**

**Ref: PROCESO DE REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTE: JOSE ABELARDO CASTRO RIVAS
DEMANDADO : INSTITUTO NACIONAL DE VIAS
RADICACIÓN: 201200159
ASUNTO : ALEGATOS DE CONCLUSIÓN DE PRIMERA INSTANCIA.**

CESAR AUGUSTO GARCIA HURTADO, identificado con la C.C. 10.250.552 de Manizales y T.P. No. 52329 del C.S. de la Judicatura, apoderado del Instituto Nacional de Vías, dentro del proceso de la referencia, encontrándome dentro del término legal, me permito presentar los correspondientes alegatos de conclusión, así:

I- ES ACTOR:

JOSE ABELARDO CASTRO RIVAS.

II.- PRETENDE LA ACTORA LO SIGUIENTE:

Que el Instituto Nacional de Vías, se declare responsable, por fallas en el servicio,”... Entidad que a través de sus agentes, por negligencia, falta de previsión y principalmente omisión en el mantenimiento en la vía, que de Manizales conduce a Medellín, conocida como La Felisa o vía Cauya La Pintada, propiciaron el siniestro o accidente de tránsito ocurrido el día 3 de septiembre de 2011, en el cual resultara gravemente afectado el vehículo de placas DBX 790, marca CHEVROLET LUV, modelo 2009, de propiedad del señor JOSÉ ABELARDO CASTRO RIVAS.”

Solicita la actora, se condene al Instituto Nacional de Vías – INVIAS a pagar: “... por concepto de perjuicios materiales (daño emergente y lucro cesante) a favor del señor JOSE ABELARDO CASTRO RIVAS, la suma de CUARENTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS (\$49.000.000.00), suma obtenida como consecuencia de los daños ocasionados, según el dictamen pericial practicado al mencionado vehículo y que será debidamente actualizado entre el momento de la presentación de la demanda y la fecha de pago, actualizando tales perjuicios o compensándolos con el índice de desvalorización que sufra la moneda, entre el día del perjuicio causado y la fecha de dicho pago, dividiendo la indemnización en debida o consolidada y futura, y aplicando las fórmulas de la matemática financiera.”

También solicita la actora, el pago de perjuicios morales, el cual estima en la cuantía de Trescientos (300) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Que en el evento de no quedar establecidas las condenas indemnizatorias pretendidas por la actora, se le de aplicación al artículo 308 del C.P.C., en armonía con los artículos 192 y 193 de la ley 1437 de 2011.

Que la “totalidad de las sumas indemnizatorias a que fuere condenada la entidad demandada devengarán los intereses a que se refiere el artículo 194 de la Ley1437 de 2011.”

Que la totalidad de las sumas indemnizatorias a que fuere condenada la entidad demandada, devengarán los intereses a que se refiere el artículo 194 de la ley 1437 de 2011.

Que la demandada dará cumplimiento al fallo dentro del término establecido en el artículo 192 de la Ley 1437 de 2011 y demás normas que la complementan.

III.- MANIFESTACIÓN DE OPOSICIÓN A LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA:

Reitero mi oposición a las pretensiones de la demanda, pues el instituto Nacional de Vías, siempre ha tenido en excelente estado de mantenimiento y conservación la vía en la que ocurrieron los hechos, pues en ninguna parte de la demanda y los anexos arrojados con la misma, se aportó prueba y/o evidencia, que eventualmente demuestren que ésta vía, no estuviese apta para prestar el servicio de rigor, como se expuso en la contestación de la demanda, muy por el contrario, la capacidad vial de la vía en el sitio del accidente, era y es más que suficiente para soportar el tránsito a vehicular, en el presente caso del vehículo accidentado, pues la vía en aquel lugar, cumplía y cumple con todas las especificaciones necesarias para los vehículos que por allí se movilizaban y se movilizan, pues se encontraba muy bien señalizada, para la época de los hechos, pues se contaba con una calzada, con dos (02) carriles, con material de asfalto, en buen estado, con excelentes condiciones: seca; con iluminación; demarcación: línea de borde y línea de carril, o sea que, no puede la actora tratar de estructurar, unos supuestos elementos o hacer alusión a una presunta falla del servicio, la que en ningún momento, se tipifica en el sub lite, pues no basta con manifestar en la demanda como lo hace la actora, cuando afirma que

la causa del accidente fue “... la falta de la berma en el tramo de la carretera en que se produjo el hecho” (hecho 3 de la demanda), afirmación completamente errada, si tenemos en cuenta que toda la calzada, en ambos carriles viales, se encontraba más que apta para prestar el servicio de rigor a los usuarios de la vía el día de los hechos, los hechos se presentaron por la culpa del conductor del vehículo, que se desplazaba en sentido contrario, quien invadió el carril del automotor accidentado, quien hacía maniobras de sobrepaso a un tractocamión y también existe culpa exclusiva del señor CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA, quien al ejecutar maniobras peligrosas, le ocasionó pérdida de control del vehículo que conducía el día de los hechos, por lo que no puede pretenderse ningún presunto resarcimiento patrimonial a nombre de la actora, pues por la forma en que se presentaron los hechos, los daños sufridos por el automotor accidentado, nos llevan a concluir que dicho accidente se debió al imprudente actuar de los dos (02) conductores, incursos en el accidente, como lo he expuesto a lo largo del presente escrito. Incumplió la actora la carga de la prueba que le impone el artículo 177 del Código de Procedimiento Civil, que en su tenor literal regula:

“Art. 177.- Carga de la prueba. Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.”

Los hechos notorios y las afirmaciones o negaciones indefinidas no requieren prueba.”

En este sentido, es claro la Jurisprudencia y la doctrina nacional, el doctor JUAN CARLOS HENAO, en su libro “EL DAÑO”, de la Universidad Externado de Colombia, primera Edición de julio de 1998, página 39, sobre la carga de la prueba expresa: “Como punto de partida se puede anotar que la jurisprudencia colombiana, invocando el texto del artículo 177 del Código de Procedimiento Civil, ha sido enfática en afirmar que “el legislador tiene establecido que “Incumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen”, cual ocurre en el derecho francés, y que la acción de responsabilidad no prospera cuando no se cumple con la carga que impone dicho artículo. Recordando al maestro Antonio Rocha, se puede anotar que dicha regla es apenas natural porque “los elementos que lo integran (el daño) son conocidos, mejor que por nadie, por el mismo acreedor que los ha sufrido, y a él le toca, obviamente, poner de presente los medios conducentes para conocer su existencia y su extensión”. No basta, entonces, se hagan afirmaciones sobre la existencia de daño, porque el demandante no puede limitarse, si quiere sacar adelante su pretensión, a hacer afirmaciones sin respaldo probatorio, que por demás no pueden ser valoradas “como si se tratara de hechos notorios o presumibles, y no de situaciones cuya comprobación, por mandato legal, le correspondía al demandante “. Es así como el juez considera que el demandante debe probar la existencia del daño, so pena, si no lo hace, de impedir la declaratoria de responsabilidad”.

No allegó pues la actora las pruebas sobre los hechos que invoca y que sirven de fundamentos a sus pretensiones, por lo que al no demostrar los elementos que exige la Constitución Nacional y las leyes para que se estructure la responsabilidad extracontractual en contra del Instituto Nacional de Vías, no puede emitirse un fallo resarcitorio en favor de la actora, el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia, regula:

“ARTICULO 90. El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas.

En el evento de ser condenado el Estado a la reparación patrimonial de uno de tales daños, que haya sido consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de un agente suyo, aquél deberá repetir contra éste.”

Es cierto que en el presente caso, se produjo daño, pero el mismo no es atribuible al Instituto Nacional, ni por acción, ni por omisión, pues en la actuación lo que se demuestra es que la carretera, en el sitio de los hechos, se encontraba y se encuentra más que apta para prestar el servicio de rigor, las afirmaciones pues que se hacen en los hechos de la demanda, no tienen pues respaldo probatorio, lo que impide que se emita una condena en contra del Instituto Nacional de Vías.

Como es sabido por el despacho a su cargo, para que pueda imputarse responsabilidad extracontractual, en contra del Estado, tienen que demostrarse los siguientes elementos:

- 1.- El hecho generador.*
- 2.- El daño cierto al bien jurídicamente tutelado.*
- 3.- La relación de causalidad entre el primero y el segundo y obviamente atribuible al Estado.*

En el presente caso, a pesar que se produjo un hecho, que produjo un daño, éste no puede atribuirse al Instituto Nacional de Vías, pues la causa eficiente del mismo, conforme a lo narrado en la demanda, fue la conducta imprudente del señor CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA, quien representándose el peligro al que se sometía no hizo nada para evitarlo, más realizó todas las acciones necesarias, para que el siniestro se presentase, en otras palabras, nadie puede alegar su culpa para luego aprovecharse de ella, como sucede en el sub lite con la actora, presentándose el accidente del que da cuenta la demanda aunada su actitud temeraria a la del conductor que intentó hacer una maniobra de sobrepaso, no obstante las señales horizontales o línea continúa amarilla central, se lo prohibía y lo prohíbe. En virtud a lo expuesto en líneas anteriores, respetuosamente solcito al despacho, negar las súplicas de la demanda.

IV. EXCEPCIONES:

Por ser procedente, reitero las excepciones propuestas en la contestación de la demanda, así:

1.- EXCEPCION DE CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA. Pues el exceso de velocidad en el que se desplazaba el señor **CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA**, fue la causa próxima, inmediata, y el factor desencadenante de los daños sufridos por el vehículo de placa DBX790, tal como lo he expuesto en mi pronunciamiento a cada uno de los hechos de los hechos de la demanda, pues los daños sufridos por dicho automotor, dan fe del exceso de velocidad a la que se desplazaba dicho ciudadano, pues la hora de ocurrencia de los hechos, le daban todos los elementos de juicio, tendientes a evitar el accidente en el que se vio incurso el conductor del vehículo en mención, quien contaba con buena visibilidad, con una vía amplia, sin ningún tipo de obstáculo, una vía de doble sentido, con dos carriles, en buen estado, quiere decir lo anterior, que los hechos fueron consecuencia directa del exceso de velocidad en el que se desplazaba el señor **CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA**, considero que de acuerdo a la topografía del terreno, a la hora de ocurrencia de los hechos, el campo de visibilidad, el conductor, tenía espacio más que suficiente para percibir cualquier "eventual" obstáculo (si así se puede llamar) y adoptar una maniobra segura de frenada, pero como venía a exceso de velocidad, se accidentó con las consecuencias aquí descritas.

Por la forma en la que se presentaron los hechos, considero que el conductor del automotor en mención, violó, entre otros, los siguientes preceptos legales del CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE (LEY 769 DE 2002), en los siguientes artículos:

a) Artículo 55, que regula: "Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito";

b) El artículo 74, que regula : "**Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad; cuando las señales de tránsito así lo ordenen**" (resaltado y subrayas fuera de texto).

c) **El artículo 61, que regula: "Art. 61.- Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras este se encuentre en movimiento"**

d) El artículo 130, que regula: "Art. 130.- Las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción. Para este efecto se tendrá en consideración el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas. En caso de fuga se duplicará la multa".

e) El artículo 131, literales: A, numeral 5to. Por no:"respetar las normas de tránsito";C, numeral 31, que contempla: "Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida"; D, numeral 8, que contempla: "Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o a las cosas" (resaltado y subrayas fuera de texto)

Por la forma en la que se presentó el accidente, y de acuerdo a lo expuesto en líneas anteriores, se colige que el vehículo accidentado, iba a exceso de velocidad. Es importante, en este apartado tener en cuenta las fórmulas para establecer la real velocidad a la que se desplazaba el automotor accidentado, en este sentido, es muy elocuente el Dr. CARLOS ALBERTO OLANO VALDERRAMA, en su "TRATADO TÉCNICO JURÍDICO SOBRE ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN Y MATERIAS AFINES", Tercera Edición, Ediciones Librería del Profesional, 1993, páginas 437 y siguientes; por ejemplo, según las tablas de F. RIGHI (página 455), citado por el Dr. Carlos Alberto Olano, en el tratado en comento, a una velocidad de 40 kilómetros por hora, se recorren 11,11 metros por segundo, lo que le hubiera posibilitado a la actora, tomar todas las medidas preventivas con el fin evitar el accidente; en la página 466 de dicho tratado, se hace alusión al "tiempo sicotécnico" y lo define así :

"Cuando de pronto un conductor encuentra en la vía un obstáculo o se presenta ante él un peligro súbito, lo primero que hace después de una rápida valuación de las circunstancias, es decidirse por la maniobra que le parezca más conveniente con el fin de sortear la emergencia. Con todo, la fase ejecutiva de la maniobra no la realiza instantáneamente, porque entre el momento de la advertencia de la situación crítica y el de ejecución del acto defensivo, transcurre un tiempo muy breve pero no por eso carente de importancia, que se llama tiempo sicotécnico, el cual se debe tener en cuenta para la computación del tiempo de la frenada" (subrayas fuera de texto). En la página 470, del mismo tratado aquí aludido, hace alusión a la "FIJACIÓN DEL PUNTO O MOMENTO DE LA PERCEPCIÓN", y expresa lo siguiente:

"Después de haber localizado, en lo posible, el sitio exacto del choque y luego de medir la longitud de las huellas que dejó la frenada, cobra indudable interés fijar, en la reconstrucción del siniestro, el punto (sobre el terreno) o, (en el tiempo) el momento en el cual el conductor ha tenido la percepción del peligro. Para lograr tal objetivo se procede de la manera siguiente:

1 LOCALIZACION SOBRE EL TERRENO

Conociendo la velocidad de desplazamiento del vehículo, basta agregar a la longitud total de las huellas, los metros recorridos en el tiempo sicotécnico.

2 DETERMINACION FRENTE AL FACTOR TIEMPO

Al tiempo sicotécnico se le agrega el tiempo de la frenada efectiva, o sea el trecho de esta desde su comienzo hasta el punto de choque.

Para calcular este segundo valor se puede, con alguna aproximación, adoptar esta fórmula:

$$T = \frac{e}{v_m}$$

en la cual el tiempo de frenada se obtiene dividiendo el espacio (dado por las huellas de frenada) por el término correspondiente a la velocidad media (vm).

Ejemplos:

Si tenemos una velocidad a razón de 19,55 m/s. y la longitud de las huellas es de 30 mts., considerando el tiempo sicotécnico en un segundo obtendríamos la siguiente relación.

$$V = \frac{e}{t} = \frac{30 \text{ mts}}{1 \text{ seg}} = 30 \text{ m/s}; 30 + 19,55 = 49,55 \text{ mts/seg.}$$

$$t = 1 \text{ seg.}$$

lo cual significa que el punto de percepción del peligro se puede localizar, sobre el terreno, en cerca de 50 metros contados desde el punto de detención final del vehículo.”

En las páginas 471 a 473, del tratado al que nos hemos venido refiriendo, agrega el Dr. CARLOS ALBERTO OLANO VALDERRAMA, lo siguiente:

“Con el fin de facilitar el cálculo de la distancia entre el punto de percepción del obstáculo y el de detención del vehículo, el ingeniero italiano Pietro Rinaldi publicó una tabla de indudable interés que no vacilamos en reproducir en la página 458. Dice Rinaldi que para comprender con facilidad la tabla aludida, es necesario tener en cuenta las siguientes observaciones:

1) Los valores están subdivididos en cuatro secciones sobre la base del tiempo sicotécnico del conductor en razón de 0,7 - 0,8 - 0,9 y 1 segundo;

2) En cada una de estas secciones se ha tenido en cuenta el espacio de frenada en relación a tres coeficientes de adherencia escogidos entre las medias máximas, medias y mínimas (0,80 - 0,40 - 0,20) correspondientes a vía óptima, mojada y fangosa;

3) Mientras en la primera columna se tienen en orden creciente las velocidades de 20 a 130 km/h., en las otras el valor indicado es la suma de dos elementos: a) el espacio recorrido en el tiempo sicotécnico y b) el espacio de frenada efectiva.

Ejemplos:

a) Se quiere conocer la distancia aproximada entre el punto de percepción del peligro por parte del conductor y el punto de detención del vehículo que marcha a 90 kilómetros por hora. Por cuanto esta velocidad se corre a razón de 25 mts. por segundo estableciendo un tiempo medio sicotécnico de un segundo el vehículo se detendrá en los espacios que siguen:

1) Sobre vía mojada: 104,62 metros; por consiguiente el espacio de frenada efectiva es dado por 104,62 - 25 mts. = 79,62;

2) Sobre vía óptima: 64,80 mts., por lo cual el espacio de frenada es de 39,80 mts. (64,80 - 25 = 39,80 mts.).

Si se comparan los resultados con los espacios de frenada indicados en la tabla de la página 448, se ve que concuerdan perfectamente.

b) Se calcula ahora la distancia entre el punto de percepción del peligro y el punto de detención del móvil que marchaba a una velocidad de 75 km/h., con el tiempo sicotécnico de 0,8 de segundo. Por cuanto a la expresada velocidad recorren 20,83 m/seg, se tienen las siguientes relaciones:

1) En vía óptima: (f=0,80) el vehículo se detendrá en 27,65 metros a los cuales hay que agragarles 16,66 metros de espacio recorrido. La suma de los dos valores (44,31) corresponde exactamente a la indicada por Rinaldi.

2) Sobre Vía mojada (f= 0,40) se tendrá: 55,30 + 16,66 = 71,96, valor que corresponde al de la tabla Rinaldi.”

Quiere pues decir todo lo anterior que la génesis de los hechos, son imputables en un todo al señor **CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA**, pues el accidente, obedeció al factor humano, en este sentido, el tratadista, aquí mentado (página 378 y siguientes), nos hace saber lo siguiente:

“Nos corresponde tratar ahora la materia desde el punto de vista del factor humano, pudiéndose afirmar que existe una categoría de personas que no son idóneas para manejar a pesar de no hallarse afectadas por enfermedad específica alguna. La ineptitud de estos sujetos como conductores se relaciona con desviaciones caracterológicas, o con alteraciones de las funciones sicosensoriales y sicomotoras, identificables mediante los exámenes tanto sicotécnicos como sicológicos.

Sin duda alguna el examen de las aptitudes reviste especial importancia por cuanto la conducción de un autovehículo requiere la coordinación de la actividad motora con los diversos estímulos llegados a los receptores sensoriales del sujeto. En el manejo de un aparato automotor no solo se debe responder oportunamente con el movimiento adecuado a una señal determinada, sino que las distintas acciones se tienen que combinar según la situación especial en la que se encuentre el conductor.

No obstante, sin desconocer la importancia de la sicotecnia, el notable psicólogo padre Gemelli estima que tal examen no es suficiente, porque el factor fundamental del buen comportamiento del conductor proviene de las características de la inteligencia, es decir, de lo que puede definirse como "conducta inteligente".

Como es natural, no se trata únicamente de determinar el nivel de la inteligencia en general, lo cual tendría escaso significado, sino el comportamiento correcto del conductor, que si es fruto de una experiencia vivida (así no pueda medirse con los reactivos comunes de la inteligencia) esta condicionado por todos aquellos aspectos que tornan inteligente la conducta humana.

.....

No hay duda que existen dos facetas de la inteligencia: una de orden lógico o abstracto; la otra de carácter concreto, cuya insuficiencia es causa de posibles accidentes. Es evidente que una inteligencia de tan amplio espectro como a la que se acaba de aludir, no puede valorarse con la aplicación de los reactivos propios de la sicotecnia.

Para que un sujeto pueda alcanzar el grado propio de un conductor seguros se, se necesita que sea prudente, juicioso, reflexivo, tranquilo y sobre todo estable, lo cual no es fácil que ocurra si tiene preocupaciones familiares, si se halla en graves dificultades económicas, pues aún tratándose de buen chofer, si tiene motivos de perturbación, ya sean de carácter temporal o permanente, no podrá ser un conductor seguro.

La seguridad comprende no solo la capacidad o aptitud para conducir el vehículo (lo cual la sicotecnia permite comprobar) sino la de hacerlo en buenas condiciones de tranquilidad y serenidad, cuyo ámbito se escapa a las técnicas de aquella disciplina científica.

Tellman y Hobbs, citados por Gemelli en la monografía anotada anteriormente, luego de analizar estadísticas cuidadosamente elaboradas, llegaron a la conclusión de que los conductores que habían incurrido en mayor número de accidentes constituían un grupo proveniente de familiar irregulares, víctimas en su niñez de inestabilidad e incursos en actos de insubordinación ante la autoridad paterna, con cambios frecuentes en su situación económica y largos períodos de desocupación. Por eso se dice que "un hombre conduce el automóvil tal cual vive.

Se cuentan también dentro de la categoría de sujetos que con alta frecuencia son causa de accidentes, a los llamados "exhibicionistas", o sean aquellos fuertemente motivados en cuyo inconsciente dinamismo aparece la necesidad de llamar la atención con los medios que tengan a su alcance; sujetos de temperamento irregular que encuentran con frecuencia dificultades en su vida por el signo impetuoso que caracteriza sus acciones y reacciones, y quienes frente a la imposibilidad de satisfacer un deseo, o debido a un reproche que consideran injusto o a un desaire inesperado, creen hallar cierta compensación a sus frustraciones acelerando ruidosamente la máquina más allá de toda medida con el fin de llamar la atención de los demás.

Otro grupo está formado por los llamados "ansiosos" o "indecisos", que tienen en la base de su dinamismo síquico una actitud prevalentemente dubitativa o tímida, quienes si bien son idóneos para conducir en condiciones comunes u ordinarias, resultan incapaces de tomar decisiones tempestivas en circunstancias de emergencia sorprendente.

También existe otro grupo, el de los "soñadores", que cuando están al volante parecen distanciados de la realidad y se embriagan de euforia al poder imprimir al vehículo una velocidad cada vez más elevada.

El referido padre Gemelli anota, igualmente, que si se agrupan aparte los sujetos que tienen defectos particulares en la visión (incapacidad total o parcial de percibir los colores, campo visual restringido, hemeralopia, incapacidad de adaptarse al encandilamiento); del oído grado elevado de sordera); lesiones del sistema nervioso central (sobre todo los afectados de epilepsia), o son víctimas de tal deterioro orgánico que nos les permite soportar la fatiga, muchos son ciertamente los que pueden superar las pruebas de aptitud que ha ideado la sicotecnia, logrando que se les considere aptos para conducir, pero sin poder garantizar que serán seguros conductores." (subrayas y resaltado fuera de texto).

.....

Hoy nadie pone en duda la importancia de la indagación acerca de las condiciones sico-físicas de los conductores comprometidos en un accidente (fuera de los requisitos que deben demostrarse ante la autoridad administrativa para obtener el pase), en razón a que un conductor puede reunir los presupuestos de idoneidad al ser aceptado como tal, y sin embargo, no tenerlos en el momento de ocurrir el accidente, ya sea por efecto de fatiga excesiva, por la acción prepotente del sueño, por trastornos imprevistos de salud, por defectos de funcionamiento del órgano visual o auditivo, por intoxicación o por hallarse en estado de embriaguez".

El señor **CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA**, no redujo la velocidad, a los mínimos, pues cuando se ejerce una actividad peligrosa como es la conducción de un automotor, se debe ser lo más cauteloso posible, actitud que no observó el aludido conductor, razón por la cual, se estructura la excepción de **CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA**, en éste caso del señor **JOSÉ ABELARDO CASTRO RIVAS**, en la ocurrencia de los hechos, materia de esta actuación, pues el conductor de dicho vehículo fue escogido por él, y por lo tanto recae en el demandante, la **CULPA IN ELIGENDO**, y por lo

tanto, debe asumir las consecuencias del imprudente actuar de su conductor. Los hechos pues, son en un todo atribuible al demandante, dado que la vía, en aquel lugar se encontraba en excelentes condiciones de transitabilidad.

Se observa pues, en el presente caso prima facie la impericia y la imprudencia en la conducción de este vehículo automotor por parte del señor CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA. El Dr. Carlos Alberto Olano Valderrama, en su Tratado Técnico Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines, Ediciones Librería del Profesional, página 107 y siguientes, sobre la impericia manifiesta:

“b) La impericia. La persona experta en el manejo de un vehículo sigue naturalmente todas las reglas necesarias para afrontar con éxito las diversas situaciones que puedan presentarse, ejecutando maniobras adecuadas que la técnica y la experiencia aconsejan, a fin de que el uso del móvil no resulte dañoso o peligroso para la seguridad de la circulación. Sólo así el conductor demuestra que posee la preparación requerida para conducir, o en otras palabras, que tiene la habilidad técnica o profesional llamada “pericia”.

La impericia, por lo tanto, encarna el concepto opuesto, vale decir que el sujeto adolece de aquella incapacidad técnica que no le permite afrontar con éxito las situaciones difíciles que se le presenten.

Naturalmente la ley no requiere que el conductor de un vehículo motorizado tenga una habilidad elevada al último grado, sino el mínimo que se exige de la persona que ha obtenido el pase, y, sobre todo, que obre siempre con máxima diligencia. He aquí por qué en tantos casos se suele confundir la impericia con la imprudencia a la cual tanto se aproxima.

En la práctica, la impericia más que la inhabilidad puede cristalizarse en una verdadera y propia ignorancia del fenómeno técnico, o también error no excusable en quien posee una mediana capacidad. No hay duda que todas estas hipótesis entran consecuentemente en el más amplio concepto de incapacidad técnica, fuente también del fenómeno jurídico de la culpa.

*La impericia, en definitiva, es la falta de habilidad o capacidad técnica para el ejercicio de una actividad. Esta circunstancia debe ser examinada atentamente, porque es sin duda una de las causas más frecuentes de los accidentes estradales. El desenvolvimiento de la motorización en las comunicaciones nacionales e internacionales crea cada día un mayor número de conductores que frecuentemente revelan su inexperiencia y falta de pericia en situaciones que ofrecen alguna dificultad. **(resaltado y subrayas fuera de texto).***

Este factor es tanto más grave, cuanto que es una penosa realidad la de que en algunas oficinas de circulación, en no pocos casos por exiguos intereses inconfesables, se expiden pases de chofer a personas desprovistas de todo conocimiento en el manejo de automóviles acrecentándose de esta manera la inminencia de constantes peligros, así como de accidentes en extremo graves y dolorosos”

De otra parte, este mismo tratadista, en las páginas 107 y 108, de la obra aquí reseñada, sobre la imprudencia, expresa :
“c) La imprudencia. La culpa puede asumir también el aspecto de la imprudencia, que en la mayoría de las veces es la expresión de una excesiva confianza en la propia habilidad de conductor, o de la pretensión de poder sortear con éxito una situación que se sabe peligrosa.

.....

*De lo dicho se desprende que la imprudencia consiste sencillamente en aquella actitud síquica de quien no prevé el peligro o previéndolo no hace todo lo posible por evitarlo. (negritas y subrayas fuera de texto).
Lo uno y lo otro tienen un límite en la razonable probabilidad del peligro, siendo inaceptable exigir del conductor que prevea la más remota posibilidad de aquel.*

Dentro de estos límites existe la obligación de prever las posibles causas de accidentes, aun las derivadas de la inobservancia de normas e imprudencia de los demás, a condición de que se presenten con notorio grado de probabilidad.

En la imprudencia se anida frecuentemente el riesgo por el hecho de que, fallando la intuición de las circunstancias objetivas, empuja la conducta más allá de los límites de la normalidad y de lo previsto.”

El conductor del automotor accidentado debió pues, adoptar todas las medidas de seguridad tendientes a garantizar su seguridad, esas medidas de seguridad consistían entre otras en : reducir la velocidad al máximo al transitar por el lugar, operar adecuadamente su sistema de frenos, etc., lo que habría evitado la ocurrencia del accidente de marras.

Concluyese pues que el señor CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA, maniobró dicho vehículo sin tomar todas las medidas de precaución que implicaba desplegar una actividad peligrosa, cual es la de conducir un automotor, teniendo en cuenta que el lugar en aquel sector se encontraba en condiciones más que aptas para prestar el servicio de rigor y el conductor no tomó las precauciones necesarias para evitar el mismo, pues si en sentido contrario se desplazaba un automotor, que adelantaba maniobras de adelantamiento, el señor CASTRO VALENCIA, antes de tomar la curva, pudo haber utilizado el pito de su automotor, anunciando su presencia y otras maniobras preventivas que le permitieran, cruzar por aquel lugar sin peligro alguno, pues la vía estaba bien

señalizada, los hechos, se produjeron pues por culpa de los dos conductores, el que trato de hacer el sobrepaso de una tractomula y del conductor accidentado, quien no tomó ninguna maniobra preventiva y defensiva en la ocurrencia de los hechos, quien perdió el control de su vehículo, a transitar por aquel lugar.

Acaso, Podríamos decir, que el conductor siniestrado, asumió una conducta previsible el día de los hechos, la respuesta es sencilla, pues no, en la página 109 y siguientes, del libro aquí tantas veces citado, el Dr. Carlos Alberto Olano Valderrama, sobre la previsibilidad, nos expresa:

“.....el conductor que entra en la corriente del tráfico sabe que se aboca a una actividad peligrosa y por lo tanto no debe inspirarse en la diligencia y cuidado del hombre medio, sino en los del hombre muy diligente, por lo cual la conducta debe medirse con el criterio de la previsibilidad calificada y no con el de la mediana previsibilidad.”

Que LUIGI BALSANO, sobre la previsibilidad expresa lo siguiente :

“Tratándose de accidentes de tránsito – dice-, no cabe la previsibilidad normal sino la que puede llamarse calificada y por lo tanto especial, principalmente por dos razones : a) por la actividad peligrosa en que se desarrolla ; b) por la teoría de la confianza. El usuario conductor o peatón, al circular en las vías públicas se pone por ese solo hecho en situaciones de peligro y a la vez suscita una situación de peligro. La circulación por sus características de flujo y reflujo, exige atención especial y aguda percepción, de forma que el conductor está obligado a observar una conducta de todos modos prudente y diligente, comportamiento que no podría lograrse si solamente se utiliza una previsibilidad normal y mediana, insuficiente a determinar aquella “percepción síquica” requerida para prever y evitar un evento estradal. “No obsta a esta previsibilidad especial el límite de la misma posibilidad humana, en razón a que el conductor, obrando en el ámbito de la “previsibilidad posible”, responde solamente de los hechos previsibles y evitables, porque entre lo previsible y lo imprevisible no está lo imposible, sino la diferencia entre el hombre calificado cual es el conductor y el hombre corriente (uomo qualunque)”.

Quiere pues decir lo anterior y según lo aquí expresado que el siniestro se presentó como consecuencia de la conducta irresponsable y carente de toda PREVISIBILIDAD del señor CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA, lo que desde ya advierten un descuido, una falta de: previsibilidad, pericia, observancia de los reglamentos de tránsito de parte del conductor de dicho automotor quien habiéndose representado el daño no hizo nada por evitarlo, más bien, se puso en condiciones óptimas con el fin de que aquel accidente se presentara, quiere ello decir que la causa próxima, eficiente y suficiente para que los lamentables hechos se presentaran, se debió a la acción omisiva del señor CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA, quien de esta forma se convierte en el elemento determinante, para que el accidente ocurriera, pues el sector se encontraba en excelentes condiciones de transitabilidad y seguridad y con la señalización adecuada, pues al plenario, no fue aportada prueba que indicará que no existía la señalización que requerida en éste sector de la vía. Como bien lo dice el Dr. CARLOS ALBERTO OLANO VALDERRAMA en la obra aquí citada (página 105 y siguientes):

“El fenómeno del tráfico, en la actualidad mucho más que en el pasado, impone a las personas que se ven abocadas en el flujo del tránsito, un comportamiento en extremo diligente, que no entrañe ni serio peligro ni mucho menos daño para sí ni para los demás, debiendo en consecuencia adoptar la cautela y atención más despiertas para sortear todas las situaciones propias de la circulación.

La atención – dice P. Ferrari- más que una facultad síquica, es modo de empleo de las facultades síquicas, vale decir una actitud de la mente y del instinto que hace converger el interés del individuo sobre hechos y objetos partiuculares, orientando los sentidos, - principalmente los de la vista y el oído – al limitado sector del mundo externo donde tales hechos se manifiestan y tales objetos se hallan.

La atención constituye un requisito indispensable para participar con fortuna en los movimientos del tráfico en cualesquiera de sus fases y con cualquier medio de locomoción, atención que no debe ser solo contemplativa, sino dotada de cierta energía síquica pronta a manifestarse en el campo de la atención misma. De lo dicho se desprende que la NEGLIGENCIA es la desidia frente al cumplimiento exacto de los propios deberes, por deficiencia de atención o de sensibilidad. En la circulación, aquella se manifiesta, además de los casos indicados anteriormente, por el descuido en observar las características y el estado apreciable de la vía; el buen funcionamiento de los órganos esenciales del vehículo; las señales de tránsito, y por no atender adecuadamente las propias condiciones personales que deben ser satisfactorias en el conductor de un móvil, a tal extremo que hizo decir al doctor Aguirre de Carcer que “el conductor o futuro conductor debe conocerse así mismo más que la propia máquina que maneja”. En relación con la negligencia, como ya fue anotado, tiene importancia especial la “distracción”, la cual, si es de carácter constitucional y orgánica, es factor de absoluto impedimento para conducir, por cuánto sería la antítesis de los deberes más elementales de todo conductor; si por el contrario, es ocasional y momentánea, da igualmente lugar a responsabilidad por culpa, en cuanto toca con el relajamiento voluntario de los frenos inhibitorios que provoca aminoración de los poderes fundamentales de acción, de control y reacción.” (subrayas, mayúsculas y subrayas fuera de texto).

.....

De acuerdo a lo anterior, de los tres elementos que forman parte del tránsito vehicular, esto es, la vía, la máquina y el hombre fallaron ostensiblemente la máquina y el hombre, ya que la vía en el lugar de los hechos, se encontraba más que habilitada para prestar el servicio de rigor; no fue pues CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA prudente, juicioso, reflexivo, tranquilo y sobre todo estable, de ahí la ocurrencia del siniestro, se debió a circunstancias endógenas atribuibles en un todo al conductor del automotor, señor CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA.

El Dr. CARLOS ALBERTO OLANO VALDERRAMA, en su "TRATADO TECNICO JURIDICO SOBRE ACCIDENTES DE CIRCULACION Y MATERIAS AFINES", Ediciones Librería del profesional, en la página 602, sobre el tema de la velocidad, expresa lo siguiente:

"Es obligación del conductor, regular la velocidad de tal manera que teniendo presente las eventuales limitaciones por razón de la clase del vehículo, sistema de frenos, peso, características y condiciones de la vía pública, así como del tráfico y demás circunstancias especiales de cualquier naturaleza, aquella no constituya peligro para la seguridad de las personas y de las cosas o cause desorden u obstáculos para la circulación.

La velocidad debe ser particularmente moderada en los tramos de las vías que tengan visibilidad insuficiente, en curvas, en la proximidad de escuelas, de cruce-vías, o bifurcaciones, en los descensos fuertes, en horas nocturnas, cuando haya neblina o polvareda, en los pasos estrechos u obstruidos al pasar por centros poblados o por tramos de vías flanqueados de edificaciones.

Todo vehículo debe, por otra parte, disminuir la velocidad y llegado el caso para cuando comporte algún riesgo el encuentro con otros vehículos, cuando los peatones que se hallen en el cruce tarden en pasar o cuando los animales que estén en la vía den señales de espanto.

De tales principios normativos se deducen conclusiones de aplicación general como las siguientes :

- a) Los conductores, en la evaluación más adecuada de la velocidad deben, antes que todo, tener presente que su obligación en esta materia es comportarse de tal manera que no constituyan peligro u obstáculo para la circulación.
- b) En cuanto se refiere a los datos técnicos, el conductor no puede dejar de tener en cuenta el tipo de vehículo, su peso y el sistema de frenos, que varía según la máquina de que se trate.

Por consiguiente, pertenecen a la órbita del conocimiento técnico y son factores previsibles : la eficiencia del sistema de frenos; el estado de las llantas o neumáticos; el coeficiente de adherencia de la vía (variable en presencia de la lluvia, la humedad, el fango, etc.); el espacio recorrido durante el tiempo de reacción (tiempo sicotécnico), fuera del necesario para que el esfuerzo muscular se transmita a los órganos mecánicos (tiempo de reacción mecánica).

c) Los conductores, en consecuencia, están obligados a conocer, aun cuando sea en forma elemental o aproximada, los espacios y tiempos de frenada de los autovehículos,.....

d) Entre las nociones técnicas indispensables entran también las que se refieren al coeficiente de adherencia o roce de los neumáticos sobre el manto vial, el cual puede variar a causa de múltiples factores, entre los cuales merecen destacarse los siguientes :

- 1) La adherencia disminuye con el aumento de la velocidad y está en relación directa con el estado del pavimento de la vía y los neumáticos.
- 2) El grado de, adherencia disminuye cuando el terreno está mojado, húmedo, fangoso, polvoriento, o cubierto de predisco suelto y menudo.

Dicho coeficiente reviste notable importancia en la maniobra de frenada, así como la tiene, en su eficiencia, la uniformidad de la presión de las zapatas sobre las campanas de todas las ruedas lo mismo que, sobre estas, la distribución proporcional del peso del vehículo.

El profesor Fabri Colabich ha ilustrado en sus lecciones las siguientes experiencias :

- Cuando las ruedas anteriores se bloquean antes que las posteriores, al acentuarse un mayor esfuerzo frenante en la parte anterior, puede ocurrir el desplazamiento lateral de la parte posterior del vehículo.
- Cuando las ruedas de un lado se bloquean antes que las del otro, el efecto frenante será menor que en las últimas, de tal manera que el vehículo puede rotar sobre sí mismo haciendo eje sobre las ruedas primero.
- Cuando el efecto frenante de las ruedas posteriores precede al de las anteriores, se obtiene por el contrario, la máxima estabilidad del vehículo.

El profesor italiano Tomasso Perseo, en la obra citada, sistematiza la doctrina Jurisprudencial de su país anotando otros enfoques sobre tan importante tema, cuya síntesis me permito exponer aquí, en razón de su validez general.

- La velocidad puede pecar no sólo por exceso sino también por defecto.
- La obligación de regular la velocidad de tal manera que en las circunstancias concretas de la marcha no se configuren peligros para la seguridad de las personas o las cosas, encuentra prácticamente su límite razonable en la común previsibilidad del evento, fuera de lo cual no puede hablarse de imprudencia. ...
- Por lo demás, el conductor que haya incurrido en una conducta ilegítima por exceso de velocidad, no puede invocar para exonerarse de responsabilidad penal o civil, la insuficiencia del tiempo y del espacio necesarios para evitar el obstáculo imprevisto , sino en relación al mayor tiempo y a la mayor distancia de los cuales habría podido disponer si, antes de la aparición del obstáculo, hubiese procedido a correr con velocidad adecuada." (negrillas y subrayas fuera de texto).

El accidente como se expresó en líneas anteriores se debió pues en un todo al exceso de velocidad que el señor CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA, le imprimió al vehículo de placa DBX790, el día de los hechos. No puede pues pretenderse en la presente actuación un resarcimiento patrimonial, en donde no existen los supuestos jurídicos para ello. Respecto a este tipo de accidentes, en el que la causa próxima del mismo obedeció a una conducta imputable a dicho conductor al conducir a exceso de velocidad. El Honorable Consejo de Estado, en sentencia del 16 de agosto de 1994, expediente 8748, Consejero Ponente Dr. CARLOS BETANCUR JARAMILLO, ha dicho con bastante elocuencia lo siguiente :

“No puede pensarse que cuando alguien sufre un daño, así sea en su actividad privada o personal, deba ser el Estado el siempre obligado a resarcir sus males. No; las normas del ordenamiento son obligatorias para todos. Pero no puede aceptarse que si los particulares las incumplen, por capricho, negligencia o desidia, será el Estado entonces el garante de esas conductas.”

“Asuntos como éste hacen pensar que a los mismos afectados ya no les interesa reclamar los perjuicios a sus reales autores, sino que prefieren, quizá con cierto facilismo, demandar al Estado-providencia para que les sean resarcidos. Esto se ha vuelto costumbre para contentamiento de los particulares, los que ven que sus negligencias y descuidos no tienen sanción porque el Estado, pagará en últimas todo.” (resaltado y subrayado fuera de texto) (ver libro “EL DAÑO ANTIJURÍDICO, Ediciones Doctrina y Ley Ltda., publicado en 1997, página 10).

Para darle poder vinculante a la presente excepción, es menester, hacer alusión a la prueba recaudada dentro de la presente actuación, así:

1.- Obra en la actuación el dictamen pericial, rendido por la Universidad Nacional de Colombia – Sede Manizales, quien a través del Ingeniero Civil **ANDRÉS E PAZ GONZÁLEZ - MP 17202-64460 CLD**, quien entre otros aspectos, expuso lo siguiente:

“1.INTRODUCCIÓN

Atendiendo la solicitud realizada por el Juzgado Séptimo Administrativo de Manizales, el ingeniero Andrés Emilio Paz González, designado por la Facultad de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales, presenta a continuación el Dictamen Pericial correspondiente al Auto Interlocutorio 1657 de 2023, de acuerdo con el radicado 17001-33-31-002-2012-00159-00.

Para atender al requerimiento del despacho, se ha suministrado un cuestionario con preguntas específicas referentes al estado de la vía y las posibles causas de un accidente de tránsito. Se ha recibido el Informe Policial de Accidente de Tránsito fechado el 3 de septiembre de 2011, firmado por el patrullero Luis Alberto Benavidez Díaz placa 05426. El documento reporta la pérdida de control de una camioneta de la marca Chevrolet identificada con placa DBX790, conducida por el señor Cristián Mauricio Castro (CC. 1.058.228.953). De acuerdo con el Informe Policial, el vehículo que viajaba desde el sector de La Felisa, en dirección a La Pintada, cayó al río Cauca, en el costado derecho de la vía (en el sentido de su trayectoria), y dejó marcas de frenado de 10m de longitud sobre la superficie del pavimento.

En correo electrónico remitido por el Juzgado en Abril 15 de 2014 se aclaró que el accidente ocurrió en el PR62+700 (Tramo 2508). En el mismo comunicado se anexó un informe del accidente, con registro fotográfico, elaborado por el ingeniero Guillermo López López, Gestor Vial de la Unión Temporal Carreteras Siglo XXI, fechado el 22 de septiembre de 2011.

1.1 LOCALIZACIÓN DEL PUNTO DE ESTUDIO

(...)

El sitio específico objeto del presente dictamen, está ubicado en el Tramo 2508 (Vía Troncal de Occidente) en el sector comprendido entre Cauya (Municipio de Anserma, Caldas) y La Pintada (Antioquia) con coordenadas aproximadas de 5°23'02.21" Latitud Norte y 75°36'12.90" Longitud Oeste. Se sitúa sobre la margen izquierda del río Cauca, aproximadamente 200m antes de la intersección con la vía La Felisa – La Merced, en el sentido Supía – La Pintada (Véase Figura 2).

Figura 2: Localización sitio de estudio PR62+700 (Tramo 2508).

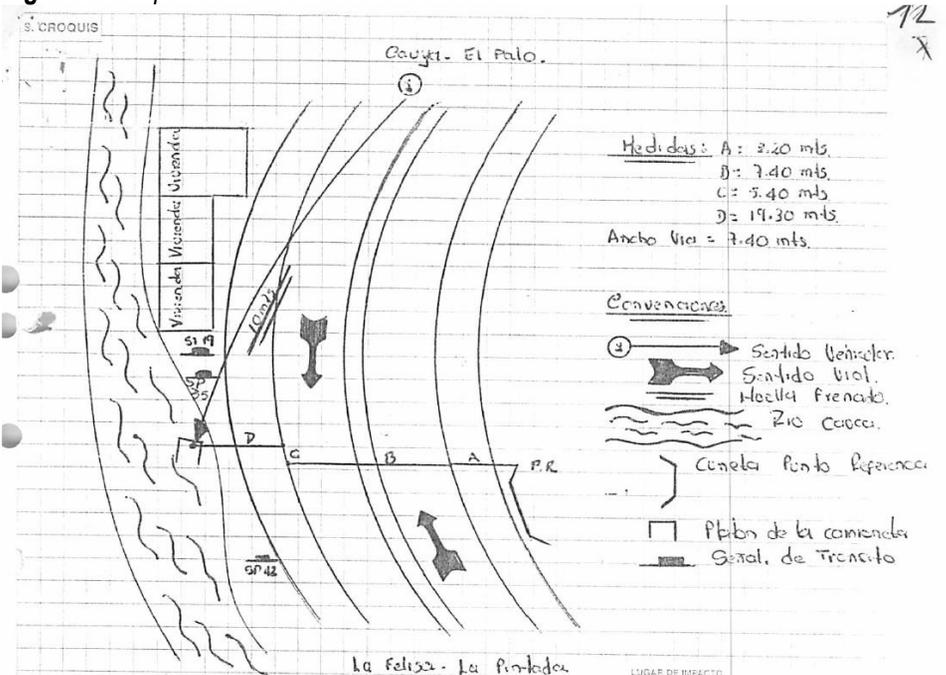


Fuente: GoogleEarth. Fecha de imágenes 2023.

1.2 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ACCIDENTE Y EL SECTOR

De acuerdo con los documentos suministrados por el Juzgado Séptimo Administrativo de Manizales, el sábado 3 de septiembre de 2011, en el PR62+700 de la vía Cauya – La Pintada (Tramo 2508), se precipitó al río Cauca una camioneta de color blanco identificada con placas DBX790. Se reproduce en la figura a continuación el croquis incluido en el Informe Policial de Accidente, donde se observa la trayectoria del vehículo y las marcas de frenado dejadas sobre el pavimento asfáltico con una longitud de 10m aproximadamente.

Figura 3: Croquis Informe Policial de Accidente



Fuente: Elaboración propia.

El informe de accidente elaborado por el ingeniero Guillermo López López (Gestor Vial de la Unión Temporal Carreteras Siglo XXI) indica que el accidente ocurrió en la madrugada (5:00am

aproximadamente). Y se reproduce parcialmente en la figura 4, el registro fotográfico de la zona del accidente.

Figura 4: Registro fotográfico del informe de accidente (Unión Temporal Carreteras Siglo XXI)

**UNION TEMPORAL
CARRETERAS SIGLO XXI**

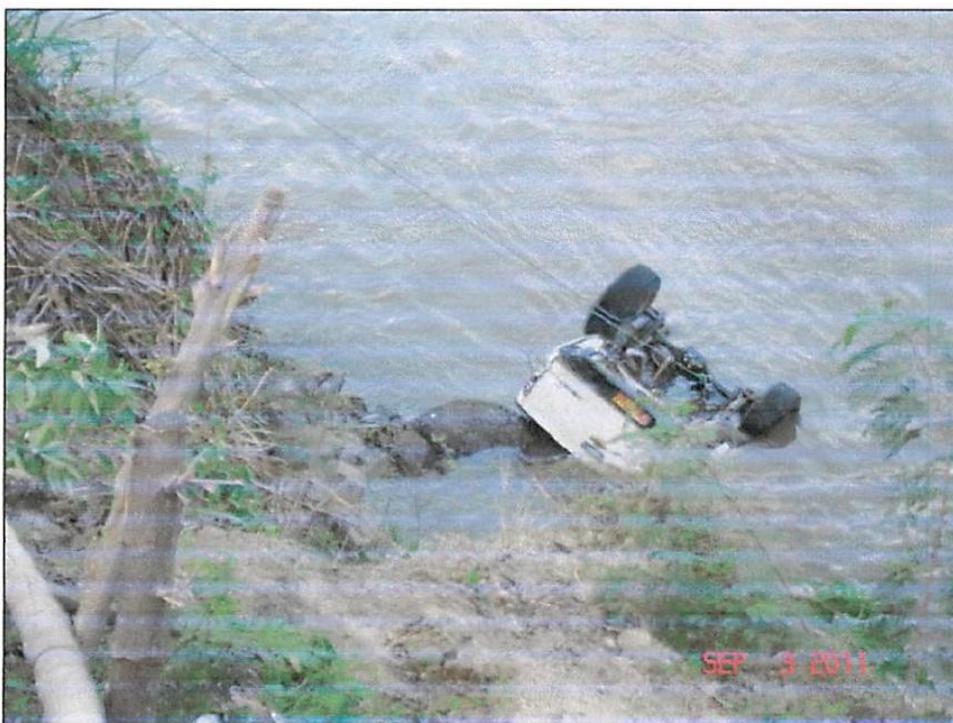


**REGISTRO FOTOGRAFICO
SITIO ACCIDENTE PR 67+0700 TRAMO 2508.**



Sitio por donde se fue la camioneta.

También se evidencia la señalización del sitio



Fuente: Unión Temporal Carreteras Siglo XXI, Septiembre 22 de 2011.

Nótese que en el Croquis se indica la ubicación de las señales SI19 (Teléfono), SP35 (Ensanchamiento de calzada a la derecha) y SP42 (Zona de derrumbes)(MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2015), mismas que

pueden observarse en la fotografía de la figura anterior. Adicionalmente pueden observarse las condiciones del pavimento y las características de la demarcación horizontal.

2. GENERALIDADES

2.1 OBJETIVOS

2.1.1 Objetivo general

Verificar las condiciones actuales de la vía en el punto donde ocurriera un accidente el 3 de septiembre de 2011, en el PR62+700 del Tramo 2508 y atender las preguntas fijadas por el Juzgado Séptimo Administrativo de Manizales que se listan a continuación:

2.1.2 Objetivos específicos

Establecer las características viales de la zona donde ocurrió el accidente.

Establecer a qué velocidad venía la camioneta al momento del accidente, de conformidad con lo consignado en el informe policial de accidentes de tránsito.

Establecer las condiciones de señalización (vertical y horizontal) en el sitio del accidente.

Establecer las posibles causas que originaron el accidente de acuerdo con las condiciones de la vía.

2.2 ALCANCE Y LIMITACIONES

El logro de los objetivos específicos se limita al tramo objeto de estudio, en el sector La Felisa – La Pintada del Tramo 2508 de la Troncal de Occidente en el PR62+700.

2.3 METODOLOGÍA

Para el desarrollo del dictamen fue establecida una metodología basada en los criterios que se enuncian a continuación, con el ánimo de cumplir con los diferentes objetivos planteados.

Visita al sitio de interés: *Reconocimiento del sector con el fin de establecer las características geométricas de la vía y verificar los aspectos solicitados en el cuestionario suministrado por el Juzgado.*

Recopilación de información existente: *se analizaron las fuentes de información disponibles incluido el Informe Policial y el Informe Técnico elaborado por la firma constructora.*

Exploración de campo: *Se adelantó inspección visual para identificar las características geométricas y condiciones actuales de la vía, en el punto de interés.*

Trabajo de oficina: *A partir de la información recopilada se realiza el informe técnico que documenta la inspección, análisis y respuesta al cuestionario.*

3. CARACTERÍSTICAS VIALES EN LA ZONA DONDE OCURRIÓ EL ACCIDENTE

El sitio de revisión pertenece a la Vía Troncal de Occidente, en el tramo denominado 2508 de la Red Vial Nacional. Se localiza a unos 300m de la intersección con la vía La Felisa – La Merced, actualmente se trata de una carretera de una calzada con dos carriles de 3.65m de ancho y sendas bermas de 1.5m en las dos direcciones.

En la figura 5 se muestra el aspecto general de la vía y de la zona adyacente a la misma en el PR62+700. En el sentido La Pintada – Cauya finaliza el tercer carril que viene desde al intersección con la vía La Felisa – La Merced (Puente metálico en el fondo de la primera fotografía). Se trata de una sector con pendiente longitudinal inferior al 2% (Vía Plana) y una curva izquierda con una deflexión del orden de 40°. Nótese que es una vía con pavimento asfáltico en buen estado, sin embargo, a diferencia de lo reportado en el Informe Policial de Accidente, ya no existen las construcciones indicadas entre la carretera y el río Cauca (costado derecho de la vía).

Figura 5: Aspecto general de la vía en sitio de estudio.



Aspecto general de la curva donde ocurrió el accidente PR62+700 Sentido Cauya – La Pintada

Aspecto General de la Curva donde ocurrió el accidente PR62+700 Sentido La Pintada - Cauya

Fuente: Elaboración propia.

En la figura 6, la línea transversal de color blanco corresponde al pasacalle de precaución que existe hoy en el punto de estudio, cuya finalidad es validar la altura máxima para los usuarios de la carretera. En la misma fotografía puede observarse la poceta de entrada a la alcantarilla transversal indicada como punto de referencia en el croquis del accidente (resaltada con el círculo).

Figura 6: Vista aérea de la curva PR62+700 de la vía en sitio de estudio.



Fuente: Elaboración propia.

Con las fotografías aéreas es posible estimar el radio de la curva en el sector, que para este caso es de alrededor de 200m. Para un peralte de 5.5% se espera una velocidad específica del orden de 50Km/h (INVIAS, 2008).

4. ESTIMACIÓN DE LA VELOCIDAD CON LA QUE SE DESPLAZABA LA CAMIONETA

En general, se acepta en la práctica de la ingeniería de transportes, como primera causa del origen de los accidentes de tránsito a la velocidad; en algunas ocasiones por ser excesiva y en otras por inadecuada. Por ello en la reconstrucción de accidentes, es importante realizar un cálculo de la velocidad que llevaban los vehículos implicados, para poder determinar el grado de responsabilidad de sus conductores.

La reconstrucción de accidentes es física aplicada que se basa en la mecánica clásica desarrollada por Isaac Newton. La Primera Ley del Movimiento de Newton establece que cualquier objeto en un estado de movimiento uniforme tiende a permanecer en un estado de movimiento uniforme a menos que se le aplique una fuerza externa.

Un cuerpo que se mueve en una trayectoria circular con rapidez constante tendrá una velocidad cambiante debido al cambio de dirección del cuerpo. Este cambio de velocidad a lo largo del tiempo se llama aceleración centrípeta. La aceleración centrípeta tiene una dirección radial hacia el centro del movimiento circular y viene dada por la siguiente ecuación:

$$a = \frac{V^2}{R}$$

Donde,

a: aceleración centrípeta

V: Velocidad

R: Radio de giro

Según la Segunda Ley del Movimiento de Newton, la aceleración con la que se mueve un objeto es directamente proporcional a la magnitud de la fuerza aplicada al objeto e inversamente proporcional a la masa del objeto. Por lo tanto, la siguiente ecuación:

$$F = \frac{W}{g}$$

F: Fuerza

W: Peso del cuerpo

g: Aceleración de la gravedad

Combinando las dos ecuaciones anteriores

$$F = \frac{WV^2}{Rg}$$

La fuerza lateral sobre un vehículo que se mueve sobre una superficie de pavimento es producida por la fuerza de fricción entre las llantas y la carretera de la siguiente manera:

$$F = fw$$

En esta ecuación, f es la demanda de fricción entre los neumáticos de la calzada (Factor de Arrastre o Drag Factor).

Sustituyendo nuevamente:

$$fw = \frac{WV^2}{Rg}$$

Y teniendo en cuenta el peralte o pendiente transversal de la vía en la curva específica:

$$v = \sqrt{R \cdot g \cdot (e + f)}$$

Donde,

V: velocidad en m/s

R: Radio de curvatura en m

g: Aceleración de la gravedad (9.81m/s²)

e: peralte o pendiente transversal (sin unidades)

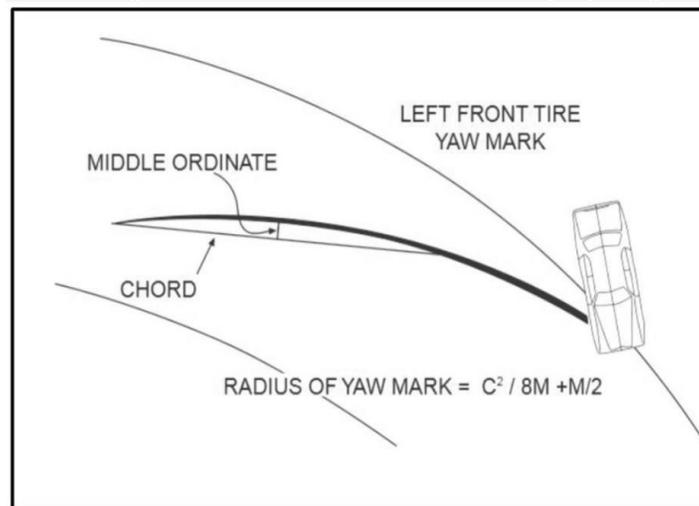
f: Factor de arrastre (sin unidades)

Considerando que el radio puede estimarse con base en las marcas de frenado en curva o marcas de derrape así:

$$R = \frac{C^2 + m}{8m^2}$$

Donde C y m son la cuerda y ordenada media de las marcas de derrape como se muestra en la figura.

Figura 7: Características geométricas de una marca de derrape (Sledge & Marshek, 1997).



Presumiendo unas dimensiones de la posible curvatura en la marca de frenado, se puede estimar una velocidad así:

$$R = 31.5m \quad (C = 10m \text{ y } m = 0.4)$$

$$V = 15.3m/s \quad (e = 0.055 \text{ y } f = 0.7)$$

$$V = 55Km/h$$

En ausencia de registros detallados de la marca de derrape, para la estimación más certera de la velocidad previa a la ocurrencia del accidente, se empleará la fórmula simplificada (Baker & Fricke, 2002), considerando una trayectoria unidimensional, de manera conservadora asumiendo que la velocidad final fue de 0Km/h (Velocidad consumida en el impacto) y los siguientes parámetros:

Longitud de la huella de frenada: 10m.

Coefficiente de rozamiento: 0.7. Es razonable emplear coeficientes de fricción μ constantes y de 0.7 (Struble & Struble, 2020).

Pendiente (valor negativo=descendente): 0%

Suma de tiempos con reducción de velocidad y aún sin marcado de huellas: 1Seg

Velocidad consumida en el impacto (0 Km/h).

$$D = \frac{v^2}{2g(\mu \pm p)}$$

$$v = 15.9 \cdot \sqrt{D(\mu \pm p)}$$

Donde,

D: Distancia de frenado en metros

μ : Coeficiente de fricción (adimensional)

p: pendiente (m/m)

v: 42.1Km/h

Lo que equivale a una velocidad de 11.69m/s

Ello implica que, en el tiempo transcurrido desde que se observa la situación de peligro y se empieza a actuar para detener el vehículo, hasta que se empiezan a marcar las huellas, (1 segundo)(Muñoz Guzmán, 2007), se hubiera recorrido una distancia de 11.69 metros, (1 multiplicado por 11.69); lo que sumado a la longitud de la huella de frenada, (10 metros), arroja una longitud total de 21.69 metros. Calculando nuevamente,

$V=62\text{Km/h}$

Aplicando un margen de error del 5%, el rango de velocidad de operación estimado está entre 59Km/h y 65Km/h

La fuerza de fricción depende de muchos factores. Por ejemplo, cuando un vehículo se conduce a lo largo de una carretera, la fricción entre la superficie de la carretera y el vehículo depende de la composición y/o tipo de superficie de la carretera involucrada y de la composición de la parte del vehículo que se desliza o se mueve sobre ella. Podría ser un neumático de goma o un trozo de metal, como cuando un vehículo se desliza de costado. También está involucrada la cantidad de fuerza que presiona las superficies entre sí. La fuerza de fricción no depende del área bruta de las superficies que se frotan, pero puede depender de la presión entre las superficies (Rivers, 2004).

5. CONDICIONES ACTUALES DE SEÑALIZACIÓN

Como puede observarse en el registro fotográfico anexo al final del presente documento, en el sector, al momento de la elaboración del presente informe se cuenta con una vía demarcada con líneas laterales entre los carriles y las respectivas bermas, así como doble línea continua por el eje, indicando la restricción al adelantamiento en ambos sentidos. El estado de la demarcación actual es satisfactorio, sin embargo, resulta imposible emitir concepto respecto a su estado al momento de ocurrencia del siniestro.

En el sentido en que se desplazaba el vehículo (Cauya – La Pintada), se encontraron varias señales reglamentarias con límites máximos de velocidad en los seiscientos metros (600m) previos a la curva del PR62+700. En el intercambiador El Palo, 30Km/h; 80Km/h cerca del hito PR62, que se encuentra unos 400 metros antes del sitio de estudio (Nótese que de acuerdo con la nomenclatura actual, existe una diferencia de unos 300m, posiblemente tras la construcción y mejoramiento de la vía existente durante los últimos años, en el desarrollo del proyecto Pacífico III) y 40Km/h poco antes de llegar a la intersección del puente La Felisa (PR62+800). Se desconoce con exactitud el tiempo en que fueron instaladas estas señales.

Como se muestra en el registro fotográfico anexo, el estado general de las demarcaciones horizontales y señales verticales es adecuado y no presentan desgaste o deterioro significativo.

6. POSIBLES CAUSAS DE ACUERDO CON LAS CONDICIONES ACTUALES DE LA VÍA

El accidente de tráfico es un suceso fortuito, que se produce como consecuencia de la circulación de vehículos, por una vía pública, causando muertes, lesiones o sólo daños materiales. En su desarrollo intervienen dos causas fundamentales: mediatas e inmediatas.

Las mediatas: son las que no dan lugar al accidente pero conducen a él; pueden ser: relativas al vehículo, a la carretera, a los fenómenos atmosféricos, al conductor o a otras circunstancias ajenas a éstas.

Las inmediatas: son las que intervienen directamente en desarrollo del accidente; siendo las más frecuentes: infracción a los reglamentos, deficiencia en la percepción, errores en la evasión, condiciones negativas u otras.

El informe policial no sugiere que el siniestro se haya producido por alguna causa mediata, no se reporta la evidencia de algún fallo mecánico, deterioro en la estructura del pavimento, tampoco un evento climático excepcional y condiciones médicas y/o toxicológicas afectando al conductor.

Pareciera entonces que el accidente se desencadenó por causas inmediatas. No resulta evidente la razón o posible causa, más allá de la especulación, solamente podría atribuirse a una pérdida de control de un vehículo avanzando a una velocidad que quizás superaba la máxima permitida en ese tramo. Restricción que no está documentada en el informe policial de accidente, pues las señales de tránsito reportadas en el documento no incluyen alguna señal reglamentaria o de límite de velocidad.

Una pérdida de control como la descrita tiene un sinnúmero de posibles explicaciones, desde la falta de pericia o distracción del conductor hasta la aparición de un obstáculo inesperado u otro caso fortuito, por esta razón a criterio de esta consultoría, no es posible establecer con base en la información disponible una posible causa del accidente.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las intervenciones adelantadas en el desarrollo del proyecto de concesión vial Pacífico III han modificado las características viales del tramo vial donde ocurrió el siniestro. Es así como ha cambiado incluso el abscisado y los postes de referencia sobre la vía. En la figura 8 puede notarse la corrección geométrica en la zona de estudio, contándose ahora con un trazo más suave y adecuado para velocidades de operación más elevadas que en el pasado, la curva ahora posee un radio significativamente mayor.

Figura 8: Cambio en el radio de curvatura de la vía en el sitio de estudio (2014-2023)



GoogleEarth 2014

GoogleEarth 2023

Fuente: GoogleEarth.

Al momento de revisar las condiciones servicio de la vía en el sector donde ocurriera el siniestro en Septiembre de 2011, se observa hoy, una vía pavimentada, que cumple con las especificaciones de construcción propias de una carretera primaria, debidamente señalizada y demarcada, que probablemente ha sido rectificadas para velocidades de diseño del orden de 50Km/h. No obstante, es claro que la carretera tenía características diferentes en el tiempo del accidente, más de doce años atrás, con pavimento, señalización y características geométricas diferentes.

De acuerdo con la información suministrada en el Informe Policial de Accidente de Tránsito, se estima que la velocidad del vehículo en el siniestro era mayor a 59Km/h, un valor superior a la

velocidad de diseño del tramo, incluso superior a la indicada en las señales de tránsito que rigen la operación de la vía en sus condiciones actuales. (Todas las subrayas y resaltos son fuera de texto).

En los folios 79 y 80 del expediente electrónico, obra el acta de la audiencia y la audiencia de sustentación del Dictamen pericial, del ingeniero ANDRÉS E. PAZ GONZALEZ, designado por la Facultad de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad Nacional de Colombia Sede Manizales, para presentar el Dictamen Pericial, dentro de la presente actuación. En la sustentación del dictamen pericial, del ingeniero PAZ GONZALEZ, diligencia llevada a efecto ante su despacho, el dos (02) de septiembre de 2024, es menester, por su importancia traer a estos alegatos, algunos apartes de dicha sustentación, del profesional en mención, así:

Manifiesta el perito que es : “ (...) ingeniero civil designado por el decano de la facultad de ingeniería,” de la Universidad Nacional de Colombia – sede Manizales; en relación con sus estudios, manifestó que es ingeniero Civil, especialista en ingeniería de Vías; se le preguntó: “¿Cuál es su experiencia profesional?”: Contestó: “Yo trabajo en ingeniería vial desde el año 1996, eso significa que tengo alrededor de casi 30 años de experiencia en el campo de la consultoría, en la construcción e interventoría, y también como docente desde el año 1999.”; se le preguntó cuál es su experiencia profesional en la presentación de dictámenes, como el que ocupa la presente actuación, a lo que contestó: “Yo he tenido la oportunidad de trabajar en 2 ejercicios similares a los que se a los que se han, a los que se han presentado acá, correspondientes a peritajes referentes a accidentes de tránsito en, en carretera.”, manifiesta el perito en el informe que presentó al Juzgado; en relación con la metodología que se utilizó, para la rendición del dictamen, manifestó el perito que: “Si señora Mira, Eh, se efectuó primero inicialmente una revisión de la documentación, que suministró de parte del despacho, esto es, el informe de Policía Judicial, referente al accidente, donde se incluían el croquis y un registro fotográfico de las digamos que, obtenido en el, al momento de la ocurrencia del siniestro, conocido eso, se solicitó la ubicación exacta del sitio del accidente, porque desafortunadamente dentro del informe policial, no estaba designada la abscisa o el punto exacto de la carretera donde ocurrió, Se nos confirmó vía correo electrónico esa ubicación y se verificó, y entonces ahí sí se procedió a hacer la visita de campo. Durante la visita de campo hicimos, se efectuó una inspección visual, se tomaron fotografías y se realizaron algunas mediciones referentes a las características de la carretera en ese lugar en este momento, con base en esa información, con base en el resultado del informe pericial, y con base en consultas sobre fotografías aéreas previas de la zona y fotografías recientes, se emitió el concepto que se envió al despacho.” Se le preguntó: “(...) nos podría, por favor indicar de manera sucinta cuáles fueron las principales conclusiones del informe.”. Contestó: “Muy bien las principales conclusiones del informe son, que, a pesar de que existen en el informe de policía registros que permiten estimar la velocidad aproximada que tenía el vehículo al momento del accidente, las condiciones de la carretera desde la época en que ocurrió el siniestro a la actualidad se han modificado, es decir, ya no existe el mismo trazado en la vía en el sector, las curvas de ese sector se ajustaron, se mejoraron, por supuesto, con la intervención que se hizo ahora, con el desarrollo del Proyecto pacífico el, se modificaron las características y por supuesto cambió, es no coincide la señalización de ese entonces mostrada en el registro fotográfico con la que hoy se observa en la vía. **La primera conclusión, es que la carretera no tiene las mismas condiciones, en la actualidad, comparadas con las que había en el pasado, la el registro de la longitud de las líneas de frenado sugieren que la velocidad que llevaba el vehículo al momento del accidente era superior a 59 kilómetros por hora, no hay en el sector en el informe en el registro fotográfico que se nos ha allegó una designación exacta de señales reglamentarias que sugieran que esa velocidad estaría prohibida en ese tramo de la carretera. Sin embargo, se estima por la geometría existente con la variación que hay en la geometría previa con respecto a la actual, que la velocidad de operación segura para esa vía en ese entonces, por condiciones geométricas, sería inferior a los 40 km/h.**” Preguntado: “De acuerdo con los insumos que usted tuvo al alcance para realizar su dictamen pericial, quisiera que por favor nos informe sí, de acuerdo con la información que a la que tuvo acceso se tiene conocimiento de cuál era la velocidad permitida para la para el, esa vía en ese entonces o en las fechas del accidente.”. CONTESTÓ: “No hay registro documental de la velocidad permitida sobre ese tramo de la carretera, por qué razón, porque no hay fotografías en la información que nos entregaran que indiquen específicamente en ese tramo cuál era la velocidad máxima permitida, sin embargo, uno puede estimar el valor de esa velocidad, con base en la geometría que tiene la carretera, en el registro fotográfico que se presentó en el informe, esas curvas de esa carretera son del orden por, por sus dimensiones por sus radios de curvatura, son curvas diseñadas para velocidades inferiores a los 40 kilómetros por hora.” PREGUNTADO: “De acuerdo con, con lo que usted nos informa y de la geometría de las curvas y de la velocidad que aproximadamente se tiene que tener en estas geometrías que es de 40 kilómetros por hora, esto con base en qué o este análisis con base en que se saca, actualmente las geometrías de las curvas en las carreteras colombianas tienen un alcance de velocidad de 40 kilómetros por hora, ¿o cuál es el límite de velocidad en una curva en Colombia actualmente?” Contestó:

“(...) doctor el límite de velocidad no está fijado con una especificación a nivel nacional, la velocidad de diseño, de las carreteras se determina con base en su clasificación funcional. Si es una vía primaria o una vía secundaria o una vía terciaria, esta carretera es una carretera primaria, o sea, es una de las vías principales y con relación a el terreno por el que esa carretera atraviesa; cuando nosotros tenemos que diseñar y construir una carretera en terrenos planos, los rangos de velocidades son mucho mayores a los rangos de velocidades que la norma nos exige cuando hay terrenos montañosos y escarpados como el de

este sector, entonces, en este caso estamos en el ejemplo de una vía primaria correcto, que es una vía que debe tener muy buenas especificaciones, **sin embargo, las velocidades, las velocidades de diseño por lo general no superan los 40 o 50 kilómetros por hora.** No hay una, no hay un valor estándar universal. El valor que sí es estándar y universal por ley en nuestro país es el de la velocidad máxima, que es el de 80 kilómetros por hora, a menos de que exista una señalización o indicación en la carretera que sugiera, se pueda emplear una velocidad superior.” **PREGUNTADO:** “ Muchas gracias señor Andrés, Eh, indíquenos usted de acuerdo con las conclusiones a las que usted llegó en su dictamen, cuáles fueron las causas determinantes del accidente de tránsito, que nos trajo al presente proceso.”, responde el testigo, expresando que hay unas causas mediatas y otras inmediatas, que las mediatas son causas generales que favorecen a que ocurra el accidente, sin embargo, hay unas causas que son inmediatas que son, tratando de explicarlo un poquito más, más claro son los detonantes que generan el accidente, entonces, mientras que uno tiene causas en circunstancias que se puedan asociar a una causa mediata, uno está corriendo el riesgo de que ocurra un accidente, correcto, pero la causa inmediata, la causa inmediata que es la causa última del accidente en este caso no resulta posible de identificar, me explico, no sabemos por qué razón, el usuario perdió el control del vehículo correcto, el control del vehículo se puede perder por falta de pericia, se puede perder por una distracción, se puede perder por una falla mecánica, se puede perder por una combinación de estas, y de otras causas adicionales, correcto, esa es la causa inmediata, la causa última del accidente, sin embargo, sin embargo, esa causa inmediata siempre va acompañado de otras causas. por ejemplo, el exceso de velocidad, por ejemplo, el consumo de bebidas alcohólicas o el uso de sustancias alucinógenas, orrecto, entonces, en este caso, con el base en el informe del dictamen pericial, no es posible indicar la causa inmediata. no tenemos herramientas para decir un fallo técnico al señor le falló la dirección del carro, a el señor le fallaron los frenos, el señor tuvo una falla mecánica en general o el señor sufrió una distracción, el señor estaba el, el usuario estaba atendiendo el teléfono celular y no atendió el camino, no tenemos herramientas para señalar el señalar esa causa, **sin embargo, lo que sí podemos decir es que al momento del accidente los indicadores señalan que el usuario estaba operando a una velocidad elevada, sin ser esto pues, una condición inequívoca del accidente.** Uno puede operar una carretera a una velocidad superior a la velocidad de diseño, lo puede hacer de forma segura, pero lógicamente va a correr, está corriendo un riesgo superior, que es la, el de la persona que no lo hace; **PREGUNTADO:** “(...) ingeniero Andrés, de acuerdo con el análisis que usted realizó en el desarrollo de su peritaje, del informe policial de accidente de tránsito que, que obra en el expediente y que usted tuvo como insumo, qué opinión técnica le merece a usted o cuál es su conclusión técnica, sobre las hipótesis plasmadas y sobre la asignación de la hipótesis en el dictamen policial de accidente de tránsito a cada uno, o a los vehículos involucrados.” **CONTESTÓ:** “*A mí me parece que el informe, el informe policial es un informe muy completo, la única falencia que yo le la encontré, que obviamente se podía, que se pudo solventar, es que no estaba identificado exactamente el lugar de ocurrencia del accidente gracias al registro fotográfico, al registro fotográfico y a la consulta que se elevó, se pudo determinar y efectivamente en la visita de campo se validó que el sitio correspondiera con el sitio donde ocurrió el siniestro. Digamos, que la única falencia que tiene, nuestros policías tienen unas herramientas limitadas para atender esas, atender esas, digamos que esos dictámenes y dentro de la, dentro de lo, digamos que de la, de las herramientas disponibles, a mí me parece que se efectuó un trabajo satisfactorio que está dentro de los estándares normales de una investigación de tránsito. Cuando uno, cuando uno tiene la oportunidad de contar con esas herramientas, pues lógicamente puede hacer un dictamen, un informe policial más completo, si tenes un video, si tenés de pronto un equipo para hacerle un levantamiento, un levantamiento con un escáner de la zona del accidente, como lo hacen en el, los especialistas en Criminalística, en el caso en otro, en otro tipo de, en otro tipo de delitos y cosas de esas, pero ellos normalmente no cuentan con eso, entonces, dentro de las limitaciones Y las, y las, y los alcances que tienen estas, el la, la Policía para adelantar esos trabajos. A mí me parece que el informe fue satisfactorio. Se tomaron las medidas fundamentales que uno necesitaba, se identificaron las señalizaciones que había en el sector, correcto, sin embargo no, no, el y se hicieron, pues las recomendaciones adicionales con las tareas del Colegio y todas esas cosas que es la que se hacen en el momento de estas, de estos accidentes. Yo no tengo, no tengo, no tengo reparos, en por reparos importantes o significativos con respecto al informe policial que laboraron en ese accidente.” **PREGUNTADO:** “(...) de acuerdo a las características de la vía, consignadas en el informe de accidente en donde se consignó lo siguiente, característica geométricas: curva, plano, con bermas, utilización: doble sentido, calzadas: una, carriles: 2, material: asfalto, estado: bueno, condiciones: seca, señales: 5119 SP. 35, demarcación:*

línea central, línea de borde, puede usted informar al despacho conforme a lo consignado en dicho documento público emitido por la Autoridad de Tránsito, si la vía se encontraba o no, apta para prestar el servicio de rigor, como le pregunto, conforme a ese informe de accidente consignado lógicamente estas características de la Vía, qué podría usted informarle al Despacho en ese sentido y de acuerdo, lógicamente, respuesta que usted emitió anteriormente sobre, sobre la idoneidad o no de ese informe de accidente, muchas gracias." CONTESTÓ: "(...) Normalmente nuestros policías están muy, tienen mucha experiencia en identificar problemas que, que puedan condicionar la correcta funcionalidad de la vía, por ejemplo, cuando ocurre un deslizamiento, por ejemplo, cuando hay una mano, por ejemplo, cuando la capa de pavimento está muy deteriorada y tiene huecos irregularidades que, que favorezcan la ocurrencia de un accidente, **con base en ese informe pericial, no se observa que hubiera un condicionante, señalando que la vía no estaba en correctas condiciones de operación al momento del accidente.**", se le preguntó en relación con el informe de accidente presentado por el Ingeniero Guillermo López López- Gestor Vial de la Unión Temporal Carreteras Siglo XXI, al cual el perito se refiere en el dictamen pericial, y en donde se le pregunta: "(...) tanto en el informe de accidente como en las fotografías anexas por el señor o ingeniero López López, se observan unas líneas en el centro de la vías, amarillas continuas de color amarillo, usted puede de acuerdo a ese conocimiento y experticia que usted tiene, puede informarle esas 2 líneas continuas. ¿Qué significan en ese sector específico de los hechos? Muchas gracias.", CONTESTÓ: "Doctor, en las líneas continuas, sugieren y restringen el sobrepaso en una carretera como la que estamos hablando que es una vía de una sola calzada con 2 carriles, cuando alguna de ese par de líneas es discontinua, sugiere que es posible, o es viable, o es legal efectuar maniobras de sobrepaso a los usuarios que están en el carril que corresponde al lado de la línea discontinua, **en esta oportunidad, ambas líneas son continuas, o sea que está restringido la maniobra de adelantamiento de un vehículo que vayan en la misma dirección que el usuario, en cualquiera de los 2 sentidos.**". PREGUNTADO: "(...) Doctor, en el apartado del informe de accidente, del informe del accidente elaborado por la Autoridad de Tránsito, al cual, usted pues, tuvo acceso sobre la hipótesis del accidente se consignó: "12. hipótesis vehículo número uno, cod. Causa: 157 pérdida de control del vehículo", así mismo, en el apartado del informe de accidente denominado clase de accidentes se consignó: "Volcamiento", usted puede informarle al despacho de acuerdo a su conocimiento y experticia en materia vial y a su especialización en materia vial, si dichas circunstancias de acuerdo a su dictamen pericial pueden obedecer o no a un posible exceso de velocidad en la conducción del vehículo accidentado.". CONTESTÓ: "(..) Una pérdida de control del vehículo como causa Inmediata del accidente, tiene varias posibles causas, no es exclusivo el exceso de velocidad, el hecho de que, un usuario tenga una velocidad superior a la que diseña la vía, no lo condiciona a que vaya a perder definitivamente el control del vehículo; de ser así, por ejemplo, no podríamos hacer nunca un adelantamiento, porque cuando hacemos una adelantamiento, sí o sí, tenemos que llegar a una velocidad un poquito más, un poquito superior a la que llevan los demás, que deberían estar dentro del rango, correcto. Entonces el exceso, el exceso de velocidad de por sí no es una causa de adelantamiento inmediata. Una causa de, de inmediata del siniestro de un accidente, una causa inmediata de de un siniestro, de un accidente, la causa, me parece a mí, está correctamente identificada como lo menciona el informe policial, que es la pérdida de control del vehículo, **la pérdida de control del vehículo no es exclusivamente consecuencia del exceso de velocidad, pero obviamente el exceso de velocidad favorece a que ello ocurra.** Uno puede tener una pérdida de control del vehículo, tanto a una velocidad elevada, como una velocidad baja. Si vos vas a 30 kilómetros por hora, se te explota una llanta, perdes el control del vehículo perfectamente, entonces no es exclusivo el exceso de velocidad como, como causa de la pérdida de control del vehículo, una distracción en una irregularidad en la carretera, Una imprudencia, ni siquiera del mismo usuario, sino de otro usuario de la vía,

hay muchas cosas que pueden llevar a la pérdida de control del vehículo. **Sin embargo, vuelvo e insisto, cuando se superan, cuando las velocidades son elevadas, hay una mayor probabilidad de que eso ocurra.** PREGUNTADO: "(...) teniendo en cuenta, pues que usted

tuvo conocimiento del informe de accidente de tránsito, el cual pues obra en la actuación. en donde, en el cual se consignó que el estado la vía era bueno y que se encontraba seca, así como la doble línea amarilla en el centro de la vía en ese sector que prohíbe, maniobras de adelantamiento. ¿Usted puede informarle al despacho a qué velocidad, debió desplazarse el conductor accidentado con el fin de poder pasar por aquel lugar sin ningún problema, o sea, si en ese sitio, en esa curva, si el conductor partiendo pues de esa hipótesis, que la vía estaba seca y que estaba buena y que además tenía lógicamente doble línea amarilla, a qué velocidad pudo haberse desplazado ese conductor para sobrepasar aquel sitio sin ningún problema, usted qué puede informar al despacho en ese sentido?"

CONTESTÓ: **"De acuerdo con las condiciones que se observaron de la geometría de la vía previa, debería ser una velocidad, próxima a los 40 kilómetros por hora, la vía actual que se mejoró, tiene una velocidad, una, unas especificaciones mejores, y se puede operar a una velocidad superior."** PREGUNTADO: "De acuerdo a su respuesta anterior, usted

puede informar al Despacho, entonces sí, sí, sí y a su dictamen pericial, obviamente sí, eventualmente, dicho conductor pudo haber conducido a una velocidad superior, al tratar de sobrepasar esa curva o no, O usted qué le puede informar al despacho demás asistentes en ese sentido."

CONTESTÓ: **"Si señor de acuerdo con el dictamen pericial, nosotros se estimó que la velocidad al momento de la, del frenado por el, por el, la dimensión de las huellas era superior a 59 kilómetros por hora."** PREGUNTADO: "(...) como es de su

conocimiento, doctor y su experticia, ya que usted manifiesta ser especializado en materia vial, y de acuerdo a la documentación por usted analizada como el informe de accidente y el croquis, lógicamente que hace parte del mismo, así como el informe de accidente presentado por el ingeniero Guillermo López López, Gestor Vial de la Unión Temporal Carreteras siglo 21, en el cual usted pues lógicamente, usted adoso unas fotografías, de ese informe de ese ingeniero López López, usted podría informarle al despacho, de acuerdos, a esas circunstancias, cuál de esos tres elementos, la máquina, el hombre o la vía, pudo haber influido de forma eficiente para la ocurrencia de esos hechos, que puede informarle al Despacho doctor."

CONTESTÓ: **"Esa pregunta está interesante, la máquina, el hombre o la vía, no hay; no hay información concluyente dentro del informe pericial, para determinar una sola causa o un solo elemento participante en la, en la ocurrencia del siniestro, si bien hubo una, una imprudencia de parte del usuario al operar en la carretera a una velocidad como la que se estimó con base en las líneas de frenado."**

no hay herramientas en el informe policial para atribuir las causas del accidente a la máquina, por ejemplo, a un fallo mecánico correcto, no hay.

Herramientas en el informe para atribuir las causas del accidente, probablemente a la vía, porque uno esperaría que el informe policial nos indicará si allí había, hubiera un hueco, si hubiera una, una marca de derrame, hubiera una, un frente de obra que estuvieran en el, durante un proceso constructivo durante una labor de mantenimiento o otra actividad que pudiera haber detonado, detonado eso, correcto y por supuesto, tampoco se ve en el informe policial. una indicación clara de que la causa definitiva o (..) del accidente, fueran, fuera del usuario del vehículo que se siniestro correcto no, no, ahí no se ve, no se observa pues, que haya habido una, un no, en lo que yo consulté.

No, no se reporta un reporte de alcoholemia o informe o en un informe toxicológico o alguna cosa de esas con la información disponible no es posible establecer una única causa, de una única causa o una razón inmediata. Para la ocurrencia del accidente."

PREGUNTADO: "(..) Usted puede informar el despacho de acuerdo a la documentación a la que usted tuvo acceso y específicamente al informe de accidentes y al croquis dibujado, pues lógicamente, en el mismo, si en el sitio o sector donde ocurrieron los hechos se ejecutaban o no, algún tipo de obra pública por los dueños de la vía, usted qué puede informarle al Despacho, en tal sentido, ingeniero" CONTESTÓ: "No, no, doctor, no está reportado, dentro del informe policial y cuando eso ocurre es una obligación y nuestros policías normalmente lo hacen, es indicar que ese tramo de vía, se encontraba en ese momento en una labor de, de construcción, de mantenimiento."

PREGUNTADO: "Gracias, ingeniero, conforme a lo expuesto por usted en su dictamen pericial y a lo consignado en el informe de accidente, al que venimos haciendo alusión, el cual obra la actuación y al informe presentado por el ingeniero Guillermo López López, Gestor Vial de la Unión Temporal Carreteras Siglo 21, usted podría informarle al despacho si en un momento determinado el señor Cristian Mauricio Castro Valencia, pudo o no haber tomado alguna maniobra defensiva con el fin de evitar el accidente, de que trata la presente actuación, lo anterior, de acuerdo a lo consignado en el apartado del dictamen pericial denominado, abro comillas "7. conclusiones y recomendaciones", en el que se expresa, esto es una parte, no toda la conclusión, lógicamente, Comillas "(...) de acuerdo con la información suministrada en el informe de

accidente, de accidente de tránsito, se estima que la velocidad del vehículo en el siguiente, en el siniestro perdon, era mayor a 59 kilómetro por hora, un valor superior a la velocidad de diseño del tramo, incluso superior a la indicada en las señales de tránsito que rigen la operación de la vía en sus condiciones actuales”, cierra comillas, que podría usted informarle al despacho y demás asistentes ingeniero, muchas gracias.”. CONTESTÓ: **“En, no doctor, yo no puedo concluir si el usuario tuvo la oportunidad o realizó la maniobra adecuada, lo único que yo puedo, en lo que único en lo que me puedo pronunciar es que si hay una conducta imprudente al momento de operar esa vía en ese sector, a una velocidad superior a la velocidad con la que se debería transitar por ella.”**. PREGUNTADO: “Bueno, en nuevamente pregunto, si ya se hizo presente apoderado sustituto de la parte actora para concederle el uso de la palabra a fin de que interrogue al perito; bueno, el despacho le va a hacer una pregunta adicional al perito y es la relacionada con la siguiente, a fin de especificar la pregunta que tiene que ver con las posibles condiciones, con las posibles causas del accidente. Insisten el accionante en su demanda, que la ausencia de berma en la zona del accidente pudo haber influido en el, en el, en las consecuencias del mismo, que nos puede decir al respecto.” CONTESTÓ: “Eh, Doctora, la berma tiene dos funciones específicas dentro de la, de dentro de una carretera, como la carretera, como la, como la carretera donde ocurrió el siniestro, la primera función de la berma es la de brindar un espacio donde los usuarios tengan la oportunidad de hacer una parada de manera segura, las bermas no están diseñadas, no se construyen ni se hacen para que se opere sobre ellas, como se hace sobre los carriles. Es el hecho de que una carretera cuente o no con una berma, lo que la hace es más segura para el usuario que necesite hacer una labo, una, una maniobra de detención, porque te varaste, porque te entro una llamada al celular, porque quieres bajar a tomar una fotografía, esa es la función de la berma, si hay un lugar de resguardo para los usuarios que necesitan detenerse, pues no, no interrumpe al resto de flujo que está operando sobre el carril, cuando una carretera no tiene una berma, se hace más, más peligrosa. Porque motivo, porque en cualquier instante se puede sorprender a un usuario con un vehículo detenido y eso provocaría inmediatamente un accidente. Entonces, la, el objeto de la berma es salvaguardar al usuario que necesita detenerse, no es ofrecer una sección más amplia o una posibilidad o una carretera con un carril adicional para el, para el flujo sobre ella. No es ofrecer una zona de adelantamiento, no es ofrecer una oportunidad para divagar más sobre los carriles, esa no es la función de la berma, **entonces yo considero que no es la existencia o no de la berma, no correspondería a la opción, a la opción, a la causa del accidente, en especial porque en ninguna parte del reporte dicen que hubiese un vehículo detenido que hubiera obstruido el paso del usuario, si hubiese habido un vehículo detenido y el usuario hubiese tenido que súbitamente ejecutar la maniobra de frenado por este vehículo que está bloqueando allí, entonces uno sí pensaría que la imprudencia es el del usuario que se detiene, porque él es el que genera un accidente sin utilizar una, sin utilizar la berma, y pero en este caso no, yo no leí ningún reporte indicando la, la existencia de ese usuario, deteniéndose.”** (Todas las subrayas y resaltados, son fuera de texto). En esta, misma diligencia, se procedió a verificar la presencia de la actora, señor JOSÉ ABELARDO CASTRO RIVAS, con el fin que rindiera interrogatorio de parte, a instancias de ICEIN S.A.S. e INPROTEKTO LTDA, quienes insistieron en la práctica de esta prueba. El señor CASTRO RIVAS, no asistió a la presente diligencia, por lo que en este sentido su despacho, dispuso: “(...) tenemos entonces que también por solicitud de ICEIN S.A.S. e IMPROTEKTO LIMITADA, se solicitó interrogatorio de parte, se decretó interrogatorio de parte y se ordenó la citación del señor José Abelardo Castro Rivas, vemos que el Accionante tampoco se hizo presente a esta Audiencia de testimonios en, le pregunto al apoderado de la parte actora, la parte accionada, ICEIN S.A.S. e INPROTEKTO LIMITADA, si desea insistir en este interrogatorio de parte o si es intención también desistir del mismo.”, contestó el apoderado: “Su Señoría, deseamos insistir, ICEIN desea insistir en este interrogatorio de parte.”. Expresa su despacho: “(...) muy bien, Eh, vamos entonces a proceder, de conformidad con lo consagrado en el Código General del Proceso en este sentido, Entonces, si bien se advierte que no hay una, No hay un cuestionario previo. allegado al despacho para que sea absuelto por el demandante en este interrogatorio de parte, si le vamos a dar la oportunidad, al señor José Abelardo Castro, de que dentro de los 3 días siguientes presenten excusa, Eh, la excusa pertinente para entonces, el despacho definir, Eh sí, Eh. definir lo procedente frente, frente a este interrogatorio, en este sentido, entonces el despacho va a decidir, lo

correspondiente a la recepción o no del interrogatorio del señor JOSÉ ABELARDO CASTRO RIVAS, mediante auto que se notificara por estado, de igual manera, mediante auto que se notificara por estado, se correrá traslado de alegatos, sí a ello hubiere lugar.”

Vale la pena observar, como lo consignó su despacho, en el auto del trece (13) de septiembre de 2024, notificado el 16 de septiembre de 2024, con el cual se corre traslado para alegar de conclusión, en relación con el interrogatorio de parte del señor José Abelardo Castro Rivas, quien no justifico dentro de los tres (03) días siguientes a la audiencia de pruebas llevada a efecto en esta actuación el dos (02) de septiembre de 2024 , su inasistencia al interrogatorio de parte que le iba a formular ICEIN S.A.S. e IMPROTEKTO LIMITADA, solicitante de dicha prueba, por lo que ruego al despacho, se de aplicación a lo reglado en los artículos 204 y 205, del Código General del proceso. El artículo 205, del Código General del Proceso, textualmente, regula:

“Artículo 205. Confesión presunta. La inasistencia del citado a la audiencia, la renuencia a responder y las respuestas evasivas, harán presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba de confesión sobre los cuales versen las preguntas asertivas admisibles contenidas en el interrogatorio escrito.

La misma presunción se deducirá, respecto de los hechos susceptibles de prueba de confesión contenidos en la demanda y en las excepciones de mérito o en sus contestaciones, cuando no habiendo interrogatorio escrito el citado no comparezca, o cuando el interrogado se niegue a responder sobre hechos que deba conocer como parte o como representante legal de una de las partes.

Si las preguntas no fueren asertivas o el hecho no admitiere prueba de confesión, la inasistencia, la respuesta evasiva o la negativa a responder se apreciarán como indicio grave en contra de la parte citada.” (Subraya y resaltado fuera de texto).

Ruego al despacho, que al momento de desatar la litis, esto es, al momento de proferir sentencia, se tenga en cuenta la conducta omisiva del señor JOSÉ ABELARDO CASTRO RIVAS, quien no asistió a la audiencia de pruebas del dos (02) de septiembre de 2024, ni tampoco justifico su inasistencia, dentro de los tres (03) días siguientes a la celebración de la misma, y se dé por lo tanto, aplicación a lo reglado en los artículos 204 y 205 del Código General del Proceso. Con fundamento en lo anteriormente expuesto, ruego al despacho, se declare probada la presente excepción.

2.- EXCEPCION DE CULPA EXCLUSIVA DE UN TERCERO. Ese tercero, en el presente caso, vienen a ser: el señor **CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA** y el **CONDUCTOR**, que en sentido contrario se desplazaba el día del accidente, quien trató de acuerdo al expuesto por la actora, de realizar un sobrepaso a una tractomula o tractocamión, tal como se expone en el hecho segundo (2º.) de la demanda, lo que dio lugar a que los hechos se presentaran; **más en ningún momento** en la ocurrencia de los hechos, tuvo que ver, el estado de mantenimiento y conservación de la vía, la cual se encontraba más que apta para prestar el servicio de rigor, como ha quedado expuesto a lo largo de la presente contestación. Para darle fuerza vinculante a la presente excepción, me remito a los argumentos expuestos para sustentar la excepción de **CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA**. Ruego por lo tanto al despacho, declarar probada la presente excepción.

3.- EXCEPCION DE INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS. Por cuanto los hechos obedecieron al imprudente, falto de previsibilidad, temerario actuar del señor **CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA** y del **CONDUCTOR**, que en sentido contrario se desplazaba el día del accidente, quien trató de acuerdo al expuesto por la actora, de realizar un sobrepaso a una tractomula o tractocamión, tal como se expone en el hecho segundo (2º.) de la demanda, lo que dio lugar a que los hechos se presentaran, tal como quedó expuesto en las dos (2) excepciones anteriores, y en mi respuesta a cada uno de los hechos de la demanda, no puede atribuirse pues, ningún tipo responsabilidad a mi mandante Instituto Nacional de Vías en la presente actuación. Para darle fuerza vinculante a la presente excepción me remito a los argumentos aducidos en la EXCEPCIÓN DE CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA y en la EXCEPCIÓN DE CULPA EXCLUSIVA DE UN TERCERO. Se solicita por ende al despacho, se declare probada esta excepción al momento de desatar el presente proceso.

4.- EXCEPCIÓN DE FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR ACTIVA. En efecto, para la época de los hechos, el demandante, no era el titular o propietario del vehículo accidentado de placa DBX790, marca Chevrolet Luv, en este sentido, es pertinente, volver al informe de accidente, aportado a la actuación, por la actora en el que claramente, se consigna lo siguiente en el apartado 8.3, así:

“8.3. PROPIETARIO	1er. APELLIDO 2do. APELLIDO Y NOMBRE	DOC	IDENTIFICACION No.
EL MISMO CONDUCTOR	BARRERA NEGRETE ISRAEL ALBERTO	CC.	15610707

De acuerdo a lo anterior, para la época de los hechos, la actora, no era la propietaria del vehículo de placa DBX 790, marca Chevrolet, línea LUV D-MAX, MODELO 2009, CARGA TONS: 1,0, No. de PASAJEROS: 5”, de acuerdo pues a lo

consignado en el informe de accidente aportado a la actuación, para la época de los hechos el señor ABELARDO CASTRO RIVAS, no era el propietario del vehículo aquí descrito y respecto del cual, se pretende el resarcimiento, deprecado en la presente actuación, por lo que se configura en el presente caso, la excepción de **FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR ACTIVA**, por parte de la actora, pues al no demostrar la titularidad del automotor accidentado, mal haría en pretender un resarcimiento patrimonial, en este sentido, es muy claro el Código de Comercio, en su artículo 922, el cual, textualmente regula:

“ARTÍCULO 922. TRADICIÓN DE INMUEBLES Y DE VEHICULOS AUTOMOTORES. *La tradición del dominio de los bienes raíces requerirá además de la inscripción del título en la correspondiente oficina de registro de instrumentos públicos, la entrega material de la cosa.*

PARÁGRAFO. *De la misma manera se realizará la tradición del dominio de los vehículos automotores, pero la inscripción del título se efectuará ante el funcionario y en la forma que determinen las disposiciones legales pertinentes. La tradición así efectuada será reconocida y bastará ante cualesquiera autoridades.”*

De acuerdo a la norma legal aquí transcrita, para que la tradición de los vehículos automotores sea oponible a terceros, en éste caso al Instituto Nacional de Vías, se requiere lo siguiente:

- 1.- La inscripción del título ante el funcionario de tránsito correspondiente.
- 2.- La entrega material de la cosa, y
- 3.- La tradición así efectuada, *será reconocida y bastará ante cualesquiera autoridades.*

De acuerdo a lo exigido por esta norma, el señor JOSE ABELARDO CASTRO RIVAS, para le época de los hechos, no era titular del vehículo de placa DBX 790, tal como aparece consignado en el informe de accidente, aportado por la misma actora al proceso, razón por la cual no le asiste derecho alguno para reclamar unos presuntos perjuicios en contra del Instituto Nacional de Vías, pues al no estar a su nombre dicho automotor, para la época de los hechos, no puede pues aducir el demandante, una calidad que no tenía para dicha fecha, por lo que se estructura en el presente caso una FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR ACTIVA. Podemos, igualmente llegar a esta conclusión si analizamos los documentos que fueron allegados a la por la actora en la “SOLICITUD LA AUDIENCIA DE CONCILIACIÓN PREJUDICIAL”, documento éste, en el cual la convocante, allega como pruebas, en el acápite correspondiente los siguientes:

“PRUEBAS

Solicito el decreto y práctica de las siguientes:

DOCUMENTALES:

- 1.- *Copia de la Tarjeta de Propiedad del automotor de placas DBX790, marca CHEVROLET, modelo 2009.*
- 2.- *Formulario de traspaso del mencionado automotor a favor de mi mandante.*
- 3.- *Copia del informe policial del accidente de tránsito, suscrito por el patrullero Luis Alberto Benavides Díaz.*
- 4.- *Album fotográfico (6 fotografías) del lugar del hecho y del estado del vehículo.*
- 5.- *Avalúo y dictamen pericial rendido por el señor José Gustavo Mejía Tabares, miembro de ASOLONJAS, con registro No. 0317, al igual que copia de su matrícula.*
- 6.- *Versión escrita de puño y letra del conductor del automotor.”*

De los documentos aportados por la actora a la conciliación prejudicial, aquí descritos, es cierto se aporta una fotocopia de una licencia de tránsito, pero de acuerdo a lo consignado en el informe de accidente de tránsito, se reitera, el automotor accidentado era de propiedad del señor ISMAEL ALBERTO BARRERA NEGRETE, con C.C. No. 15.610.707, más no del señor ABELARDO CASTRO RIVAS., como erradamente, se quiere hacer ver en el plenario, situación esta que quedará demostrada en el plenario, con la prueba documental que en tal sentido se solicitará al despacho.

La fotocopia del traspaso que se hace a la actora con No. 2038200 08-1101, del vehículo accidentado, no tiene fecha, este documento, también fue allegado a la conciliación prejudicial y por lo tanto, no se tiene certeza en éste documento, cuando se le hizo el traspaso al demandante, se reitera que para le fecha de los hechos, el dueño de éste automotor era el señor ISMAEL ALBERTO BARRERA NEGRETE, con C.C. No. 15.610.707, más no del señor ABELARDO CASTRO RIVAS.

Copia del informe policial del accidente de tránsito, suscrito por el patrullero Luis Alberto Benavides Díaz, fue aportado con la conciliación prejudicial, es el mismo documento que se aportó al proceso de reparación directa; se reitera que para le fecha de los hechos, el dueño de éste automotor era el señor ISMAEL ALBERTO BARRERA NEGRETE, con C.C. No. 15.610.707, más no del señor ABELARDO CASTRO RIVAS.

De la prueba documental allegada al presente proceso, la cual fue decretada en su oportunidad legal, a instancias del Instituto Nacional de Vías, claramente quedó demostrado que el vehículo de placa DBX 790, marca Chevrolet, línea LUV D-MAX, MODELO 2009, CARGA TONS: 1,0, No. de PASAJEROS: 5", para la época de los hechos, como obra en el archivo No. "009ED_09CUADERNO9PDF" (Cuaderno No. 9 – Pruebas parte demandada), del expediente digital, del presente proceso, obra en el archivo digital en mención, los siguientes oficios:

1.- El oficio MT No. 20153170002141 del 20 de abril de 2015, emanado del Ministerio de Transporte – Territorial Caldas, por medio del cual se hace saber a su despacho, que el exhorto No. 14, que fue remitido a dicha dependencia, con oficio No. DT-CAL 18766 del 16/04/2015, fue trasladado al CONSORCIO SERVICIOS INTEGRALES PARA LA MOVILIDAD-SIM, encargado de los trámites operativos del mencionado Organismo de Tránsito, y que dicho traslado se realizó mediante oficio No. 20153170002131 del 20/04/2015.

2.- El oficio C.J.M. 3.1.7.1748.15 del once (11) de mayo de 2015, emanado de Secretaría de Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., dirigido a su despacho, en el que entre otros aspectos, hace saber lo siguiente:

"Reciba un cordial saludo de Servicios Integrales para la movilidad – SIM, Concesionario de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá para los registros de automotores, conductores y tarjetas de operación de la ciudad.

En atención al oficio citado en la referencia, en el cual solicita:

1.- *Se indique quién era el propietario del vehículo de placa base DBX790 para el día 3 de septiembre de 2011.*

2.- *Historial de propietarios del referido automotor.*

3.- *Certificado de tradición del vehículo en cita.*

4.- *Constancia de las multas por violación a las normas de tránsito, identificando los conductores a los cuales se les impuso los comparendos.*

5.- *certificación de todos los traspasos con copias de los soportes respectivos y demás actos de disposición, limitación, gravámenes que pesan sobre el citado vehículo.*

6.- *se informe si para el día 03/09/2011, el referido vehículo contaba con póliza para accidentes de tránsito (SOAT) y seguro de responsabilidad civil extracontractual, y en caso afirmativo se remita copia de las respectivas pólizas.*

Nos permitimos informar que consultado el archivo físico y magnético del Registro Distrital Automotor (RDA) de Bogotá D.C., se estableció que el propietario del vehículo de placa DBX790 para el día 3 de septiembre de 2011 era el señor Israel Alberto Barrera Negrete, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.610.707, quien fungía como propietario del rodante desde el 06/02/2009, fecha en que se realizó la matrícula inicial.

Asimismo, indicamos que únicamente se ha solicitado un traspaso para el vehículo objeto de petición, el cual se legalizó el día 18/11/2011 del señor Israel Alberto Barrera Negrete, identificado con cédula de ciudadanía número 15.610.707, a favor del señor Abelardo Castro Rivas, identificado con cédula de ciudadanía No. 4.445.935, quien es el actual propietario del automotor.

añado a lo anterior y de acuerdo a su solicitud, nos permitimos remitir copia de los documentos que conforman el expediente del rodante en cita en diecisiete (17) folios, de igual forma extendemos que el certificado de tradición será remitido a la misma dirección registrada en su escrito" (Resaltado y subrayas fuera de texto)

3.- Obra también en el archivo pdf, aquí mencionado, el oficio del treinta (30) de enero de 2009, dirigido por CALIMA MOTOR S.A. a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Cali, en donde manifiesta dicha Empresa que confirman la factura de venta No. 4987 de enero 30 de 2009, en donde manifiestan que el señor BARRERA NEGRETE ISRAEL ALBERTO, con cédula de ciudadanía No. 15.610.707, es el comprador del vehículo marca Chevrolet, tipo LUV D-MAX 3.0L 4X4 C/D C/A T/M, AÑO 2009, color BLANCO MHALER, motor No. 765129, prenda: Calima Motor S.A.

4.- Factura de venta No. 49487 del 30 de enero de 2009, expedida por CALIMA MOTOR S.A, en donde se relaciona el vehículo de Marca Chevrolet, modelo LUV DMAX 3.0L 4X4 CD C/A T/M, COLOR: BLANCO MAHLER, vendido al señor BARRERA NEGRETE ISRAEL ALBERTO, con cédula de ciudadanía No. 15.610.707.

5.- Contrato de "PRENDA ABIERTA DE PRIMER GRADO SIN TENENCIA DE ACREEDOR.", suscrito entre BARRERA NEGRETE ISRAEL ALBERTO, con C.C. No. 15.610.707 y CALIMA MOTOR con Nit. No. 890.308.965-5, de fecha treinta (30) de enero de 2009, sobre el siguiente vehículo:

CLASE: PICK UP
MODELO: DOS MIL NUEVE
TIPO: LUV D-MAX 3.0L 4X4 C/D C/A TM
MARCA: CHEVROLET
MOTOR: 765129
SERIE: 8LBETFE190021377
COLOR: BLANCO MALHER
CHASIS: 8LBETFE190021377

6.- "FORMULARIO ÚNICO DEL IMPUESTO SOBRE VEHICULOS AUTOMOTORES -Alcaldía Mayor de Bogotá Hacienda, respecto del vehículo de placa DBX 790, de propiedad del señor BARRERA NEGRETE ISRAEL ALBERTO, con C.C. No. 15.610.707. documento de fecha 5 de febrero de 2009.

7.- Licencia de Tránsito No. 10002744560, expedida a favor del señor JOSÉ ABELARDO CASTRO RIVAS, con C.C. No. 4445935, con fecha de expedición del 18/11/2011.

8.- Oficio del ocho (08) de noviembre de 2024, dirigido por CALIMA MOTOR S.A., a Servicios de Tránsito de Cali, con el cual se solicita levantamiento del Gravamen de Prenda sin tenencia, respecto de vehículo de placa DBX-790, de propiedad del señor BARRERA NEGRETE ISRAEL ALBERTO, con C.C. No. 15.610.707.

9.- Oficio del 5 de noviembre de 2011, dirigido a lo Servicios Integrales de Movilidad de Bogotá, por el señor BARRERA NEGRETE ISRAEL ALBERTO, con C.C. No. 15.610.707, propietario del vehículo de placa DBX-790, con el cual se solicita traspaso y levantamiento, respecto del vehículo en mención.

Todos los documentos anteriormente mencionados dan fe pues de la estructuración de la presente excepción, en donde quedó claramente establecido que: "(...) el propietario del vehículo de placa DBX790 para el día 3 de septiembre de 2011 era el señor Israel Alberto Barrera Negrete, identificado con cédula de ciudadanía No. 15.610.707, quien fungía como propietario del rodante desde el 06/02/2009, fecha en que se realizó la matrícula inicial." (subrayas y resaltado fuera de texto), conforme a lo certificado en el oficio C.J.M. 3.1.7.1748.15 del once (11) de mayo de 2015, emanado de Secretaría de Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., dirigido a su despacho, que obra dentro de la presente actuación, al cual me referí, en líneas anteriores. Ruego por lo tanto al despacho, se declare probada la presente excepción.

5.- INDEBIDO AGOTAMIENTO DEL REQUISITO DE PROCEDEBILIDAD. Al no ser pues titular del vehículo de placa el señor JOSÉ ABELARDO CASTRO RIVAS, considero que en el presente caso, se estructura, un indebido agotamiento del requisito de procedibilidad, también se estructura la presente excepción, pues al intentarse la conciliación prejudicial, se solicitaron unas sumas completamente diferentes a las deprecadas en la presente demanda, para darla fuerza vinculante a la presente excepción, me remito a los argumentos expuestos para sustentar la excepción de EXCEPCIÓN DE FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR ACTIVA. Ruego por lo tanto al despacho declarar probada la presente excepción.

6.- LA GENERICA.- Propongo esta excepción en la medida en que se demuestre dentro del proceso conforme a lo reglado en el artículo 164, inciso segundo del Código Contencioso Administrativo. Se solicita por ende al despacho, se declare probada esta excepción al momento de desatar el presente proceso.

V.- PETICION ESPECIAL:

Con fundamento en todos los elementos defensa propuestos por el Instituto Nacional de Vías, en la contestación de la demanda, al material probatorio que obra en la actuación, a los argumentos de defensa expuestos en los presentes alegatos de conclusión, respetuosamente solicito a su despacho:

1.- Se declaren probadas las excepciones propuestas por el Instituto Nacional de Vías en la contestación de la demanda, esto es, las excepciones de: 1) **EXCEPCION DE CULPA EXCLUSIVA DE LA VICTIMA, señor JOSÉ ABELARDO CASTRO RIVAS, en la ocurrencia de los hechos, materia de esta actuación,** pues el conductor de dicho vehículo fue escogido por él, y por lo tanto recae en el demandante, la **CULPA IN ELIGENDO,** 2) **EXCEPCION DE CULPA EXCLUSIVA DE UN TERCERO.** Ese tercero, en el presente caso, vienen a ser: el señor **CRISTIAN MAURICIO CASTRO VALENCIA** y el **CONDUCTOR,** que en sentido contrario se desplazaba el día del accidente, 3) **EXCEPCION DE INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR PARTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS,** 4) **EXCEPCIÓN DE FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR ACTIVA,** 5) **INDEBIDO AGOTAMIENTO DEL REQUISITO DE PROCEDEBILIDAD,** 6) **EXCEPCIÓN GENÉRICA**

2.- Como consecuencia, de declarar probadas todas las excepciones propuestas por el Instituto Nacional de Vías, en la contestación de la demanda dentro de la presente actuación, y debidamente probadas, dentro de la presente actuación, respetuosamente solicito a su despacho se **NIEGUEN EN SU TOTALIDAD LAS SÚPLICAS DE LA DEMANDA.**

Cordialmente,



CESAR AUGUSTO GARCIA HURTADO
C.C. No. 10.250.552 de Manizales
T.P. No. 52329 del C. Superior de la Judicatura