

Honorable Señor Juez:

**JUZGADO CUARTO (4) ADMINISTRATIVO ORAL DE CIRCUITO  
CIRCUITO DE SANTIAGO DE CALI  
ESD**

**Asunto:** Memorial Reforma de demanda

**Radicación:** 76001-33-33-004-**2022-00230-00**  
**Demandante:** Andrés Felipe Echavarría Palacio y Otros  
**Demandado:** Distrito Especial de Santiago de Cali  
**Medio de Control:** Reparación Directa

Respetado Señor Juez:

De forma comedida y dentro del término procesal oportuno, acudo a su digno despacho con el fin de reformar la demanda al tenor del artículo 173 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, a saber:

**I. PUNTOS DE REFORMA DE LA DEMANDA.**

**1. Reforma No. 1.**

Reformo la demanda en el sentido de “MODIFICAR” el CAPITULO IV. de la demanda, que de aquí en adelante se denominará “REGIMEN DE RESPONSABILIDAD Y LOS ELEMENTOS DE RESPONSABILIDAD ESTATAL EN ESTE ASUNTO” y quedará así:

**1. El juicio de responsabilidad**

**1.1. El Daño.**

Según lo expresado en la demanda y las pruebas allegadas al proceso, en este caso, el daño antijurídico padecido por el lesionado y su grupo familiar se configuró por la ocurrencia del accidente de tránsito sucedido el día 12 de Julio 2020, en la Calle 7 con Carrera 146 (esquina) Barrio Brisas de Pance, en el perímetro urbano de la ciudad de Santiago de Cali. Dicho accidente se generó cuando el joven ANDRES FELIPE ECHAVARRIA PALACIO, transitaba en una bicicleta y colisionó con un reductor de velocidad, el cual fue instalado de forma irregular y que carecía de señalización y demarcación, sumado al mal estado de la vía. Tales anomalías generaron que el lesionado se colisionara, lo cual le generó múltiples lesiones y fracturas en sus brazos, llevándole a padecer diferentes padecimientos y perjuicios.

**1.2. Imputación.**

De acuerdo con el artículo 90 de la Constitución Política, “[e]l Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas”.

En lo que respecta a los daños que padecen las personas en accidentes de tránsito en donde están involucrados automotores y peatones, se determina que éstos generan responsabilidad del Estado, cuando se comprueba el daño, la violación de las normas cuyo acatamiento hubiera evitado la producción del hecho dañoso y el

nexo de causalidad entre la actuación u omisión de la administración y los perjuicios ocasionados<sup>1</sup>.

Es de resaltar que el Consejo de Estado, en sentencia de 19 de abril de 2012<sup>2</sup>, sostuvo que el modelo de responsabilidad estatal establecido por el constituyente de 1991 *“no privilegió ningún régimen en particular, sino que dejó en manos del juez la labor de definir, frente a cada caso concreto, la construcción de una motivación que consulte razones, tanto fácticas como jurídicas que den sustento a la decisión que habrá de adoptar”*.

De igual manera, el Consejo de Estado<sup>3</sup>, expresó:

*“En este sentido, atendiendo lo manifestado en dicha providencia la utilización de los títulos de imputación no puede entenderse derivada de la existencia de “un mandato constitucional que imponga al juez la obligación de utilizar frente a determinadas situaciones fácticas un determinado y exclusivo título de imputación”, comoquiera que “el uso de tales títulos por parte del juez debe hallarse en consonancia con la realidad probatoria que se le ponga de presente en cada evento, de manera que la solución obtenida consulte realmente los principios constitucionales que rigen la materia de la responsabilidad extracontractual del Estado”*.

En estos casos donde se imputa a las autoridades la omisión en el cumplimiento de sus deberes, es preciso identificar los preceptos de orden constitucional, legal y reglamentario, así como los pronunciamientos judiciales, que hubieren precisado el alcance de sus obligaciones. Una vez determinado el contenido obligacional a cargo de la entidad pública en el caso concreto, *“debe proceder a establecer si el sujeto accionado defraudó las expectativas de actuación que se desprendían del que constituye su rol, de este modo configurado”*<sup>4</sup>.

En atención a lo anterior, la Sección Tercera ha desarrollado un marco jurisprudencial del análisis de responsabilidad del Estado en eventos de accidentes de tránsito por fallas en la vía<sup>5</sup>. Ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el sostenimiento de la red vial, de manera que deberá responder en los siguientes eventos: *i)* cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito y *ii)* cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiera efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía, evento en el cual se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, valoración que será más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Sobre el particular se puede consultar las sentencias de 30 de enero de 2012, expediente 22748, C.P. Stella Conto Díaz del Castillo, de 9 de diciembre de 2011, expediente 22211, C.P. Stella Conto Díaz del Castillo; de 23 de junio de 2010, expediente 18376, C.P. Mauricio Fajardo Gómez; de 9 de junio de 2010, expediente 18078, C.P. MP Gladys Agudelo Ordóñez; de 26 de mayo de 2010, expediente 17635, C.P. Gladys Agudelo Ordóñez; de 18 de junio de 2008, expediente 16518, C.P. Ruth Stella Correa Palacio; y de 10 de diciembre de 2005, expediente 19968, C.P. Ruth Stella Correa Palacio.

<sup>2</sup> Sentencia proferida dentro del expediente 21515, C.P. Hernán Andrade Rincón.

<sup>3</sup> Consejo de Estado. Sentencia de veintinueve (29) de abril de dos mil quince (2015). Radicación número: 25000-23-26-000-2001-00788-01(32673), Consejera ponente: STELLA CONTO DIAZ DEL CASTILLO

<sup>4</sup> Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, Sentencia del 25 de agosto de 2011, Exp. 17613.

<sup>5</sup> Criterio reiterado por la Subsección en Sentencia de 21 de septiembre de 2016, Exp. 42492.

<sup>6</sup> Idem.

Es cierto que, la demostración de la existencia de un obstáculo en una vía -en este caso una serie de huecos o irregularidades- no es, por sí sola, suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado en caso de producirse un daño, pues esa prueba debe acompañarse de la acreditación del nexo causal entre éste y la acción u omisión en que pudo haber incurrido la administración en su deber de mantenimiento de la malla vial.

De las pruebas aportadas al proceso se puede concluir que el accidente ocurrió en una de las calles de la ciudad de Santiago de Cali, la cual tenía un resalto vía instalado de forma irregular, con ondulaciones en su superficie y sin señales de tránsito que advirtieran la presencia de un resalto vial. De modo que la vía representaba un riesgo inminente para quienes transitaran por allí, el cual, de hecho, se concretó con el accidente del lesionado al transitar con su bicicleta por ese lugar.

Las pruebas del proceso advierten que el resalto vial tenía hundimientos en su superficie, sin contar con pintura reflectiva que lo hicieran visible, sumado a la ausencia de señales de advertencia de la presencia del resalto, donde todo ello contribuyó en la causación del siniestro.

De conformidad con lo previsto en el artículo 3, numeral 23 de la Ley 136 de 1994, los municipios tienen la obligación de velar por el mantenimiento de vías urbanas y rurales del rango municipal: *“En materia de vías, los municipios tendrán a su cargo la construcción y mantenimiento de vías urbanas y rurales del rango municipal (...).*

Asimismo, según el artículo 115 de la Ley 769 de 2002, *“cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción”.*

Así las cosas, en este expediente se encuentra probado que el Distrito Especial de Santiago de Cali incurrió en una falla del servicio por omisión, por la falta de mantenimiento y señalización de la vía en la cual ocurrió el siniestro, y que dicha inobservancia, como se vio, resultó, igualmente, ser determinante y única para la concreción del accidente que hoy se demanda. De igual forma es clara la existencia de un vínculo causal entre su omisión y el accidente.

#### **1.2.1. Circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el accidente.**

De conformidad con las pruebas que reposan en el expediente, se tiene que el accidente de tránsito en que resultó lesionado el joven ANDRES FELIPE ECHAVARRIA PALACIO, sucedió al transitar por la Calle 7 con Carrera 146 (esquina) Barrio Brisas de Pance, en el perímetro urbano de la ciudad de Santiago de Cali, accidente de tránsito sucedido en bicicleta por colisión con un reductor de velocidad irregular, el cual carecía de señalización y demarcación, sumado al mal estado de la vía.

Los hechos acontecidos se corroborarán con los testigos llamados a declarar en el proceso y demás pruebas allegadas a esta causa, entre otras, como el video del momento del accidente, las fotos del momento del accidente y del lugar los hechos, el levantamiento topográfico, la historia clínica del día de los hechos, acervo probatorio que confirma lo sucedió y las lesiones padecidas por el lesionado.

#### **1.2.2. La instalación de señales de tránsito preventivas y la construcción de los reductores de velocidad en el lugar en donde ocurrió el accidente de tránsito era una obligación del Distrito Especial (Municipio) de Santiago de**

## Cali.

La Ley 1310 de 2009 (vigente a la fecha de los hechos), en su artículo 4, señaló:

*“Sin perjuicio de la colaboración que deben prestar las distintas autoridades de tránsito, cada una de ellas ejercerá sus funciones en el territorio de su jurisdicción, de la siguiente manera: La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios.*

*Cada organismo de tránsito contará con un solo cuerpo especializado de agentes de tránsito y transporte, que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios), los cuales por su rango de autoridad y tener funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o contratar con particulares”.*

Como vemos las autoridades de tránsito locales ejercen vigilancia y control sobre las vías que estén dentro del perímetro urbano y rural del municipio o distrito al que pertenecen.

Adicionalmente, cabe señalar que los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del Código Nacional de Tránsito (según dispone el inciso 2º, párrafo 3º, del artículo 6º de la Ley 769 de 2002).

Es claro que el Gobierno Nacional establece distribución de competencias entre los niveles de la administración territorial y determina la manera como deberá articularse el ejercicio de estas, y como regla básica de esa articulación, se dispone que el manejo del tránsito en el territorio de su respectiva jurisdicción es competencia de los municipios. Esas competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales deberán ejercerse según los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad (art. 288 Constitución Política).

De conformidad con lo previsto en el artículo 3, numeral 23 de la Ley 136 de 1994, los municipios tienen la obligación de velar por el mantenimiento de vías urbanas y rurales del rango municipal: *“En materia de vías, los municipios tendrán a su cargo la construcción y mantenimiento de vías urbanas y rurales del rango municipal (...)”.*

Asimismo, según el artículo 115 párrafo 1 de la Ley 769 de 2002<sup>7</sup>, *“cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción”.*

El artículo 5 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 3 de la Ley 1383 de 2010, facultó al Ministerio de Transporte para reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial.

A su vez, el artículo 101 de la citada ley, otorgó al Ministerio de Transporte la responsabilidad de determinar los elementos y dispositivos de señalización necesarios en obras de construcción.

En ese contexto, se tiene que, si bien al Ministerio de Transporte se le confió la facultad de reglamentar lo referente a la demarcación y señalización de la infraestructura vial, la Ley le confirió a las entidades territoriales la responsabilidad

---

<sup>7</sup>[“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.](#)

en la colocación dispositivos de control vial (reductores de velocidad) y de las señales de tránsito, dentro de su jurisdicción.

Respeto de reductores de velocidad vial o resaltos, la ley atribuyó la responsabilidad a las alcaldías municipales, según dispuso el artículo 120 de la Ley 769 de 2002, el cual expresa: “...Artículo 120. Colocación de resaltos en la vía pública. Los Alcaldes o las Secretarías de Tránsito donde existan podrán colocar reductores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad”.

En este caso las dimensiones del resalto de velocidad, las irregularidades de su superficie, la ausencia de pintura reflectiva para hacerlo visible y la ausencia de señales reglamentarios preventivos, nos permiten afirmar que las irregularidades de la calle de lugar de la colisión sí contribuyeron de forma directa y única en la causación del siniestro.

La demarcación y señalización en las vías del territorio nacional, se reglamentó mediante la Resolución 1885 de 2015, proferida por el Ministerio de Transporte “*Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia*”. En esa reglamentación se compila todos los lineamientos sobre temas de seguridad vial y el marco técnico legal sobre la señalización y demarcación, para todas las vías del territorio nacional, especificando las normas técnicas y de calidad señaladas por los organismos de acreditación vigentes.

A este tenor, es ilustrativo invocar apartes del articulado de la Resolución 1885 de 2015, proferida por el Ministerio de Transporte, a saber:

*“Artículo 1°. Objeto. La presente resolución tiene por objeto adoptar el “Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”, el cual forma parte integral del presente acto administrativo.*

*Artículo 2°. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente resolución son aplicables en todo el territorio nacional, para calles, carreteras, ciclorrutas, pasos a nivel de estas con las vías férreas o cuando se desarrollen obras o eventos que afecten el tránsito sobre las mismas.*

*Artículo 3°. Responsabilidad de aplicación. Toda entidad pública o persona natural o jurídica que desarrolle la actividad de señalización vial, deberá ceñirse estrictamente a lo establecido en el citado Manual.”*

A su vez, frente a la clasificación y ubicación de las señales de tránsito en las vías del territorio nacional, se invoca apartes del artículo 110 y siguientes de la Ley 769 de 2002, que señalan:

*“Artículo 110. Clasificación y definiciones. Clasificación y definición de las señales de tránsito: - Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso... - Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste. - Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar. - Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.*

*Parágrafo 1°. Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse.*

*Parágrafo 2°. Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público. Las autoridades locales no podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades de tránsito...*

*Para la ejecución de toda obra pública que genere congestiones, la autoridad de tránsito local deberá disponer de reguladores de tráfico. Su costo podrá calcularse dentro del valor de la obra y la vigencia de la vinculación podrá hacerse durante el plazo del contrato... (...)*

*Artículo 112. De la obligación de señalizar las zonas de prohibición. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código. (...)*

*Artículo 115. Reglamentación de las señales. El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.*

*Parágrafo 1°. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.*

*Parágrafo 2°. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta”.*

De otro lado, en relación con los controles de tránsito realizados en las vías del territorio nacional, se invoca apartes de los artículos 2° y 4° de la Ley 1310 de 2009 “Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones”, que señala:

*“Artículo 2°. Definición. Para la aplicación e interpretación de esta ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

*Organismos de Tránsito y Transporte: Son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.*

*Autoridad de Tránsito y Transporte: Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al artículo 3° de la Ley 769 de 2002.*

*Agente de Tránsito y Transporte: Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.*

*Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito: Grupo de empleados públicos investidos de autoridad como agentes de tránsito y transporte vinculados legal y reglamentariamente a los organismos de tránsito y transporte. (...)*

*Artículo 4°. Jurisdicción. Sin perjuicio de la colaboración que deben prestar las distintas autoridades de tránsito, cada una de ellas ejercerá sus funciones en el territorio de su jurisdicción, de la siguiente manera: La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios (...).*

A su vez, el artículo 7° de la Ley 769 de 2002, señala en sus apartes:

*“Artículo 7°. Cumplimiento régimen normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.*

*Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios. Cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación.*

*Parágrafo 1°. La Policía Nacional con los servicios especializados de Policía de Carreteras y Policía Urbana de Tránsito, contribuirá con la misión de brindar seguridad y tranquilidad a los usuarios de la Red Vial (...)*

Ahora, conforme a lo ordenado por la Ley 769 de 2002, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 001885 del 17 de Junio de 2015, a través de la cual adoptó el *“Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia”* (normativa vigente a la fecha de la ocurrencia de los hechos)

En el citado manual, sobre reductores de velocidad se dijo lo siguiente:

#### ***“5.8. REDUCTORES DE VELOCIDAD, RESALTOS***

*El exceso de velocidad con relación a ciertas condiciones de la vía y del entorno es uno de los principales factores que contribuyen al riesgo, ocurrencia y gravedad de los siniestros de tránsito. Existe diversidad de dispositivos diseñados con el propósito de inducir al conductor a reducir su velocidad de operación. En la presente sección se presentan aquellos que pueden ser más convenientes para el uso en tramos y puntos críticos de las vías, siempre que se compruebe su necesidad y se tenga la experiencia de que la señalización vertical y horizontal no ha sido suficiente para disminuir las velocidades operativas de la vía.*

*Las ondulaciones transversales a la vía, conocidas como resaltos, se constituyen en el elemento más coercitivo para obtener una reducción de velocidad y aumentar la seguridad de las franjas de circulación de peatones, intersecciones, etc.*

*El resalto, según su diseño, es capaz de reducir la velocidad promedio hasta a 30 km/h, lo que los hace especialmente aptos para vías urbanas de carácter local y de uso de suelo predominantemente residencial y/o donde se ubican establecimientos educacionales. Sin embargo, no son adecuadas para las vías urbanas de velocidad máxima igual o superior a 70 km/h y no se aplican en autopistas ni carreteras, a menos que estas últimas pasen por una zona residencial donde la velocidad máxima sea limitada a 60 km/h o menos.*

*Estos dispositivos han sido utilizados exitosamente en accesos a intersecciones con altas tasas de siniestros, en cruces donde es necesario proteger el flujo peatonal y en diversos tipos de vía donde es necesario disminuir las velocidades de circulación vehicular.*

*Se usan en situaciones como las siguientes:*

- *En zonas urbanas en donde se requiere transitar a bajas velocidades por la presencia permanente de peatones que cruzan la vía*
- *En zonas escolares ubicadas en áreas urbanas*
- *En la llegada a estaciones de peaje, previa reducción de velocidad a menos de 50 km/h*
- *En la llegada a puestos de control*
- *En algunas zonas residenciales en donde se requiera disminuir la velocidad de los vehículos por antecedentes de siniestralidad*

*Teniendo en cuenta que los resaltos son muy restrictivos para los conductores, no se debe permitir su uso en los siguientes casos:*

- *Vías urbanas principales (o de jerarquía superior) o calles que enlacen a estas vías urbanas con volumen vehicular diario superior a 500 vehículos*
- *Vías urbanas cuyo porcentaje de vehículos pesados supere el 5%*
- *Vías interurbanas, excepto en acceso para peajes, estaciones de peajes, a la llegada a puestos de control y sitios donde el estudio técnico de ingeniería lo recomienda por una situación especial.*
- *Vía con pendientes superiores a 8%.*

**Para la construcción de un resalto, se requiere siempre de un estudio de ingeniería de tránsito que demuestre la conveniencia de su instalación y el tipo de resalto a utilizar. El estudio técnico de ingeniería debe contener como mínimo: estudio de volúmenes y composición vehicular, estudio de volúmenes peatonales, estudio de velocidades, análisis de diseño geométrico, análisis de siniestralidad y determinación del sitio de ubicación del resalto. La entidad a cargo de la vía debe ser quien autorice en definitiva la construcción.** Así mismo, dicha entidad deberá verificar que se haya instalado la señalización vertical y horizontal complementaria reglamentada, antes de dar al servicio el resalto. (Subrayas y negrilla fuera de texto)

*En todos los casos las superficies inclinadas de los resaltos deben ser pintadas totalmente de color amarillo con pintura retrorreflectiva y se deben colocar un mínimo de 5 tachas retrorreflectivas de color amarillo espaciadas entre sí a 1,5 m, ubicadas a los bordes y en el centro de la vía como se muestra en la Figura 5-25. Todo resalto permanente requiere de las señales SP-25 PROXIMIDAD A RESALTO y SP-26 UBICACIÓN DE RESALTO instalados en el borde externo de cada carril que llega al resalto.*

*Los reductores de velocidad tipo resalto comúnmente utilizados se clasifican atendiendo su geometría en los siguientes tipos:*

- *Resalto trapezoidal o Pompeyano*
- *Resalto parabólico o circular*



- *Resalto portátil*
- *Resalto tipo cojín*”.

(Anexo Manual de Señalización Vial año 2015 - folios 658 a 663)

Conforme a lo anterior, es claro la ubicación de reductores de velocidad en la infraestructura vial se debe realizar de acuerdo con el Manual de Señalización Vial del año 2015, según lo estipulado por la Resolución 1885 de 2015, proferida por el Ministerio de Transporte “Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, lo cual conlleva además de cumplir con los requisitos previos, instalación y especificaciones del reductor vial, con la obligación por parte de las entidades territoriales de instalar señales preventivas que adviertan a los conductores sobre su presencia, y tienen por objeto prevenir daños y accidentes a las personas que transiten por las vías.

Respecto de señales preventivas el citado Manual, señaló:

### *“2.3 SEÑALES PREVENTIVAS.*

*Las señales preventivas tienen como propósito advertir a los usuarios de la vía la existencia y naturaleza de riesgos y/o situaciones imprevistas presentes en la vía o en sus zonas adyacentes, ya sea en forma permanente o temporal.*

*Estas señales ayudan a que los conductores tomen las precauciones del caso, ya sea reduciendo la velocidad o realizando maniobras necesarias para su propia seguridad, la del resto de los vehículos y la de los peatones. Su empleo debe reducirse al mínimo posible, dado que el uso innecesario de ellas para prevenir peligros aparentes tiende a disminuir el respeto y obediencia a todas las señales.*

#### *2.3.1 Clasificación.*

*De acuerdo con el origen de los riesgos que previenen, las señales preventivas se clasifican en:*

- *2.3.4 Preventivas sobre Características Geométricas de la Vía.*
  - ◆ *2.3.4.1 Curvatura horizontal.*
  - ◆ *2.3.4.2 Pendientes longitudinales.*
- *2.3.5 Preventivas relacionadas con la Superficie de Rodadura.*
- *2.3.6 Preventivas sobre Restricciones Físicas de la Vía.*
- *2.3.7 Preventivas de Intersecciones con otras Vías.*
- *2.3.8 Preventivas sobre Características Operativas de la Vía.*
- *2.3.9 Preventivas sobre Situaciones Especiales Para facilitar el uso de este Manual, las señales preventivas se muestran en los numerales a,b,c y d de la Figura 2.3-2.*

#### *2.3.2. Características.*

##### *2.3.2.1 Forma.*

*Se utiliza el cuadrado con diagonal vertical (rombo). Las excepciones de aplicación de esta forma son las señales ZONA ESCOLAR SP-47, PROXIMIDAD A CRUCE ESCOLAR SP-47A, UBICACIÓN DE CRUCE ESCOLAR SP-47B, DELINEADOR DE CURVA HORIZONTAL SP-75 y PASO A NIVEL SP-54 cuya forma es la conocida cruz de San Andrés.*

2.3.2.2 Colores Los colores utilizados en estas señales son el amarillo para el fondo y el negro para orlas, símbolos, letras y/o números. Las excepciones a esta regla son:

- SP-23. Semáforo (amarillo, negro, rojo y verde)
- SP-29. Prevención de pare (amarillo, negro, rojo y blanco)
- SP-33. Prevención de ceda el paso (amarillo, negro, rojo y blanco)
- SP-54. Paso a nivel (blanco y negro) Para las señales SP-46, SP-46A, SP-46B, SP-47, SP-47A, SP-47B, SP-48, SP-59, SP59A y SP-59B debe utilizarse el color amarillo verde fluorescente para el fondo y el negro para las orlas, símbolos, letras y/o números”.

(Anexo Manual de Señalización Vial año 2015 - folios 111 a 116)

Respecto de la ubicación de las señales se dijo:

#### *“2.3.3. Ubicación de las Señales.*

*Preventivas Las señales preventivas deben ubicarse con la debida anticipación del sitio del riesgo a prevenir, de tal manera que los conductores tengan el tiempo de percepción-respuesta (TP-R) adecuado para percibir, identificar, tomar la decisión y ejecutar con seguridad la maniobra que la situación requiere. La distancia desde la señal preventiva al peligro que ésta advierte debe ser en función de la velocidad límite o la del percentil 85, de las características de la vía, de la complejidad de la maniobra a efectuar y del cambio de velocidad requerido para realizar la maniobra con seguridad.*

*La Tabla 2.3-1, Guía para la ubicación de las Señales Preventivas, entrega recomendaciones para la localización de estas señales, debiendo estas distancias ser ajustadas por el diseñador o interventor, según cada situación en particular. Estas señales preventivas no deben ser instaladas con demasiada anticipación, ya que los conductores, por otras distracciones, pueden olvidar la situación señalizada.*

*En la condición A las distancias son ajustadas para una distancia de lectura de 55 m. Las distancias para la Condición B han sido ajustadas para una distancia de legibilidad de 80 m, lo que resulta apropiado para una señal de prevención. Para las condiciones A y B, tratándose de señales de advertencia con más de cuatro palabras o con letras de altura menor a 15 cm, se debe agregar 30 m a la distancia recomendada.*

*Se trata de situaciones complejas donde un conductor requiere de un tiempo adicional para ajustar la velocidad y cambiar de carriles en un tránsito de alto volumen. Señales típicas de estos casos son las de Convergencia y Fin de Carril Derecho. Estas distancias consideran para el conductor un tiempo de reacción de 14,0 a 14,5 segundos para maniobrar (2005 AASHTO Policy, Exhibit 3-3, Decision Sight Distance, Avoidance Maneuver) menos la distancia de legibilidad de 55 metros, normal para una señal preventiva.*

*Se refiere a una señal preventiva que puede requerir la detención del vehículo, como son los casos de la Advertencia de PARE, CEDA EL PASO, SEMÁFORO e intersecciones. Las distancias que se recomiendan se basan en el 2005 AASHTO Policy, Exhibit 3-1, Distancia de Detención, y consideran un T-PR de 2,5 segundos, una desaceleración de 3 m/s<sup>2</sup>, menos la distancia de legibilidad de 55 m.*

*Condiciones típicas son aquellas en las que el conductor debería reducir su velocidad para maniobrar con seguridad por la situación prevenida. La*

*distancia ha sido determinada utilizando un TP-R de 2,5 segundos, una desaceleración de 3 m/s<sup>2</sup>, menos la distancia de legibilidad de 55 m.*

*No se sugieren distancias para estas velocidades, ya que el lugar de instalación depende, entre otras condiciones, de la existencia de otras señales en el lugar. Por ejemplo, una señal que prevenga de curva se podrá colocar a cualquier distancia hasta 30 m. antes de la curva. Sin embargo, la señal preventiva de curva debe ser instalada a una distancia mínima de 30 m. de otras señales.*

*Se muestra una distancia de 30 m para asegurar un espacio mínimo adecuado entre señales*

*Cuando se realicen trabajos o mejoras de situaciones existentes que hagan innecesaria una señal preventiva instalada, ésta debe ser removida o cubierta de tal manera que no sea visible por los usuarios. Una vez finalizadas las mejoras de la situación existente que hagan innecesaria la señal preventiva instalada, ésta debe ser removida.*

*En el caso especial de las señales que advierten sobre restricciones en la vía, que afectan sólo a ciertos vehículos, ellas deben ubicarse antes del empalme con la ruta alternativa que evita la restricción o antes del lugar donde un vehículo afectado por la limitación pueda girar en “U”. Dicha ruta alternativa debe contar con señalización informativa que permita a los conductores retomar la vía original sin dificultad. En la Figura 2.3-4 se esquematiza esta situación para las señales SP-38, SP-50 y SP-51.*

*Cuando la distancia entre la señal preventiva y el inicio de la condición peligrosa es superior a 300 m, se debe agregar a la señal una placa adicional que indique tal distancia, como lo muestra la Figura 2.3-3. Si dicha distancia es menor a un kilómetro, la indicación se da en múltiplos de 100 m y si es mayor, se redondea a kilómetros enteros”.*

(Anexo Manual de Señalización Vial año 2015 - folios 116 y 121)”

*“2.3.5 Señales Preventivas relacionadas con la Superficie de Rodadura.*

*(Anexo Manual de Señalización Vial año 2015 – folio 141)*

- ***SUPERFICIE RIZADA SP-24***

*(Anexo Manual de Señalización Vial año 2015 – folio 142)*

- ***PROXIMIDAD A RESALTO SP-25***

*(Anexo Manual de Señalización Vial año 2015 – folio 143)*

- ***UBICACIÓN DE RESALTO SP-25A***

*(Anexo Manual de Señalización Vial año 2015 – folios 144 y 145)*

- ***DEPRESIÓN SP-26***

*(Anexo Manual de Señalización Vial año 2015 – folio 146)*

- ***FINAL DEL PAVIMENTO SP-57***

*(Anexo Manual de Señalización Vial año 2015 – folio 147)”*

El Manual de Señalización Vial adoptado mediante la expedición de la Resolución 1885 de 2015, proferida por el Ministerio de Transporte, es de obligatorio cumplimiento, aplicable en todo el territorio nacional para calles, carreteras, ciclorrutas, pasos a nivel de estas con las vías férreas o cuando se desarrollen obras o eventos que afecten el tránsito sobre las mismas, conforme lo establece el artículo 2º de la citada resolución.

Al respecto, sobre el marco técnico legal de la señalización (señales verticales, reglamentarias, preventivas, informativas, informativas de servicio generales, informativas turísticas, señales de mensaje variable y señales de túneles), dicho

tema está desarrollado de manera extendida y explícita en el numeral 2.1. y siguientes del Capítulo 2 del Manual de Señalización Vial adoptado por la Resolución 1885 de 2015 (páginas 17 a 356).

A su vez, refiriéndonos a la demarcación en la vía pública, dicha reglamentación aparece ampliamente expuesta en el numeral 3.1. y siguientes del Capítulo 3 del referido manual (páginas 359 a 428). Adicionalmente, es ilustrativo señalar que el sustento técnico de la demarcación en la vía pública denominada cebras, aparece detallado en el numeral 3.16.6. (página 389) del citado manual.

A este tenor, se subraya la responsabilidad a cargo de las autoridades de tránsito de realizar la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos e inclusive en las vías privadas abiertas al público, precisando al respecto, que no se podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades competentes, quienes tendrán la responsabilidad de regular los flujos de tránsito para que no se presenten congestiones durante la movilización vehicular -conforme lo dispone el parágrafo 2º del artículo 110 de la Ley 769 de 2002-.

Es de advertir que las marcas viales deben hacerse mediante el uso de pinturas. Sin embargo, puede utilizarse otro tipo de material, siempre que cumpla con las especificaciones de **color y visibilidad en todo tiempo**. Quiere ello decir que la finalidad de las marcas viales es la complementación de otros dispositivos de control de calles y carreteras (en el caso concreto de una señal preventiva) a través de demarcaciones sobre la superficie de las vías, con pintura u otros materiales que permitan su visibilidad.

De todo lo anterior fuerza concluir que, pese a la obligación legal y reglamentaria de señalar los peligros existentes en sus vías, el Distrito Especial de Santiago de Cali incumplió con el deber de instalar en ellas los dispositivos de señalización necesarios para advertir sobre la presencia de un resalto (reductor de velocidad o sobre salto) de dimensiones riesgosas en el lugar de los hechos.

Así las cosas, es claro que existe una falla en el servicio imputable al Distrito Especial de Santiago de Cali consistente en la instalación irregular de un reductor vial, que carecía de señalización y demarcación en la Calle 7 con Carrera 146 (esquina) Barrio Brisas de Pance, en el perímetro urbano de la ciudad de Santiago de Cali, en donde ocurrió el accidente de tránsito en el cual se lesionó al joven ANDRES FELIPE ECHAVARRIA PALACIO.

De las pruebas allegadas al proceso el daño cuya reparación se pretende en el presente asunto, tuvo su génesis en la instalación de un reductor vial de forma irregular y la falta de señalización del reductor de velocidad por parte del municipio de Santiago de Cali, que advirtiera sobre su presencia y de esta forma permitiera adoptar las medidas pertinentes para salvaguardar la vida e integridad del lesionado.

## **2. Reforma No. 2.**

Reformo la demanda en el sentido de “ADICIONAR” el CAPITULO VI. denominado PRUEBAS, adicionando el literal 1, denominado “PRUEBAS DOCUMENTALES”. Las pruebas documentales que se adicionan son las siguientes:

(Las pruebas documentales de la demanda principal van del literal a. al literal g, en esta adición continuamos con los literales subsiguientes)

Se anexan para que se tengan como pruebas documentales adicionales:

**h.)** Oficio Radicado MT No: 20234070332341 de fecha 30 de Marzo de 2023 suscrito por la Dra. MARÍA DEL ROSARIO HERNÁNDEZ VILLADIEGO, Coordinadora

Grupo de Atención Técnica en Transporte y Tránsito Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.

*i.) Resolución 1885 de 2015, proferida por el Ministerio de Transporte “Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”.*

*j.) Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia (Anexo de la Resolución 1885 de 2015, proferida por el Ministerio de Transporte).*

**k.)** Oficio Radicado Orfeo No. 202341730101065162 de fecha 5 de Julio de 2023 suscrito por el Dr. JAVIER ARIAS CERÓN, Subsecretario de Movilidad, Sostenibilidad y Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad Distrital de Santiago de Cali.

**l.)** Oficio Radicado Orfeo No. 202341520200004754 de fecha 5 de Julio de 2023 suscrito por el Dr. JAVIER ARIAS CERÓN, Subsecretario de Movilidad, Sostenibilidad y Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad Distrital de Santiago de Cali.

**m.)** Oficio Radicado Orfeo No. 202341520200025781 de fecha 13 de Julio de 2023 suscrito por el Dr. JAVIER ARIAS CERÓN, Subsecretario de Movilidad, Sostenibilidad y Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad Distrital de Santiago de Cali.

**n.)** Dictamen de Determinación de Origen y/o Pérdida de Capacidad Laboral y Ocupacional del joven ANDRES FELIPE ECHAVARRIA PALACIO, identificado con c.c. 1107079721.

**ñ.)** Acta de Notificación del Dictamen de Determinación de Origen y/o Pérdida de Capacidad Laboral y Ocupacional del joven ANDRES FELIPE ECHAVARRIA PALACIO, identificado con c.c. 1107079721.

**o.)** Acta de Ejecutoria del Dictamen de Determinación de Origen y/o Pérdida de Capacidad Laboral y Ocupacional del joven ANDRES FELIPE ECHAVARRIA PALACIO, identificado con c.c. 1107079721.

## **II. SOLICITUD.**

**1.** Manifiesto al despacho que acepto la sustitución de poder realizada por el apoderado de la parte demandante, en consecuencia, ruego se me reconozca personería adjetiva para actuar.

**2.** En virtud de lo expuesto en este memorial, ruego al señor Juez de instancia se sirva admitir la reforma de la demanda presentada y proceda de conformidad.

Sin otro particular, atentamente.

**ANDREA VICTORIA RIVERA**

c.c. No. 1.144.031.373 de Cali

T.P. 217.922 del C.S.J.

Correo electrónico: victoriariveraandrea@gmail.com

Anexo: Nueve (9) archivos en formato pdf.