

Señores

**JUZGADO OCTAVO ADMINISTRATIVO ORAL
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE CALI**

E. S. D.

Radicación: **76-001-33-33-008-2024-00060-00**
Medio de control: **REPARACIÓN DIRECTA**
Demandante: **PLÁCIDA MARÍA QUIÑONES CORTÉS** y otros
Demandado: **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS** y otros

FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA, identificado con la cédula de ciudadanía número 76.331.466 y portador de la tarjeta profesional número 173.060 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado judicial del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS**, de conformidad con el poder conferido, cuya personería respetuosamente solicito sea reconocida, estando dentro del término legal conferido, procedo a contestar la demanda del asunto de la referencia, en los siguientes términos:

RESPECTO DE LAS DECLARACIONES Y CONDENAS

Me opongo a que sean declaradas favorablemente, ya que en el presente proceso la alegada responsabilidad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS no podrá ser fallada bajo el régimen de RESPONSABILIDAD PRESUNTA; por el contrario, deberá tenerse en cuenta el de FALLA PROBADA, como quiera que el señor quien en vida respondía al nombre de MILTON JOSÉ QUIÑONES PRECIADO al momento de ocurrir el accidente participaba de una ACTIVIDAD PELIGROSA que imponía bajo su calidad de conductor la diligencia, pericia y cuidado, buen mantenimiento del vehículo en que se movilizaba, cumplimiento de las normas de tránsito, conforme lo dispone el artículo 55 del Código Nacional de Tránsito Terrestre de Tránsito.

Es evidente que la parte actora se limita a expresar aseveraciones sobre condiciones de una vía de carácter urbano "(...) como consecuencia del accidente de tránsito por mal estado de la vía, y falta de señalización ocurrido el 15 de mayo de 2022, en la Calle 2 Oeste frente al # 82A-10, en el municipio de Santiago de Cali, Departamento de Valle del Cauca..." la cual debe anunciarse desde el pórtico, que está bajo a gobernabilidad del DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI, atribuyendo la falta de señalización y el mal estado de la carretera "cuando el vehículo chocó contra un elemento contundente al borde de la vía (sardinela) y perdió el control hacia una zona que estaba en reparación de la malla vial, la cual no contaba con ningún elemento de protección, señalización o prevención", como elementos generadores del presunto perjuicio sin que medie un fundamento siquiera razonable tendiente a demostrar o probar a través de medios de pruebas pertinentes, útiles y conducentes, que la causa alegada sea la causa eficiente del daño sufrido atribuible al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS. De cualquier modo, la entidad desconoce las reales circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el lamentable accidente, lo que da cuenta conforme a la prueba documental e indiciaria que todo ocurrió por culpa **exclusiva de la víctima**.

Además, sobre el particular, se advierte del recuento fáctico y de los medios de prueba que acompañan la demanda, no se encuentra probado la efectiva estructuración del nexo causal entre la falla del servicio que pregona la parte actora, en tanto, como elemento de la responsabilidad no basta con que se demuestre un defecto en la vía, sino que aquel sea determinante en la producción del daño, circunstancia que en presente asunto no aparece debidamente probado, es decir, no se encontró acreditado que el accidente de tránsito en el que tristemente perdió la vida el señor MILTON JOSÉ QUIÑONES CORTÉS, haya sido producto de una falla en el servicio por la ausencia de señalización y mal estado de la vía, por el contrario, de la prueba documental que acompaña el escrito introductorio permite inferir que el accidente de tránsito ocurrió por **CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA**, por las razones que más adelante detallaremos.

Asimismo, la excepción denominada **Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva**, como quiera que el lugar descrito en la demanda donde se afirma aconteció el siniestro, **no** hace parte de la red vial nacional o terciaria a cargo del INVIAS, si en cuenta se tiene, que, ese corredor vial es de carácter urbano en virtud de la Ley 105 de 1993 que definió la composición de la infraestructura vial en los diferentes niveles y se precisaron las funciones y responsabilidades de la Nación, los departamentos, los municipios y los distritos sobre la red vial del Estado, definiendo. Y, por consiguiente, está bajo la gobernabilidad del DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI, por tal razón, se puede advertir que para la fecha del alegado accidente mi prohijada **no** tenía e incluso para la fecha ninguna obligación tendiente a la conservación, mantenimiento y señalización del corredor vial referido en la demanda.

Por ello, no hay lugar de manera alguna de instituir responsabilidad en lo que al INVIAS se refiere, tanto más, que no existe evidencia en el que conste que el citado ente territorial haya realizado entrega de esta vía al instituto

Merced a lo anterior, no existe fundamento legal y jurisprudencial alguno que permita enrostrar la responsabilidad administrativa de mi prohijada, todo lo cual, expondremos detalladamente más adelante.

RESPECTO DE LOS HECHOS

AL HECHO PRIMERO: Es cierto, así se desprende de la prueba documental arrimada al proceso.

AL HECHO SEGUNDO: No me consta, por lo que me atengo a lo que resulte probado al interior del proceso.

AL HECHO TERCERO: No me consta, por lo que me atengo a lo que resulte probado al interior del proceso.

AL HECHO CUARTO: No me consta, tesis que deberá ser probada debidamente dentro del proceso de la referencia.

AL HECHO QUINTO: No me consta, aseveración que deberá ser probada debidamente dentro del proceso de la referencia.

AL HECHO SEXTO: No me consta, por lo tanto, le corresponde acreditar en debida forma las razones esgrimidas o que funda la demanda. Al propio tiempo, se insiste la oposición de la valoración de la prueba documental descrita, ya que por sí sola no tiene la suficiencia de probar, de una parte, con el registro fotográfico corresponda al hecho planteado, visto que no ofrece certeza de las circunstancias de tiempo, modo y lugar, así como la fuente de quién la recolecto, careciendo. Y, de otra, en lo tocante al dictamen pericial, ya que este carece de solidez, claridad, exhaustividad, precisión y calidad del análisis de la experticia, que visto de la sana lógica no puede ser acogido, pues realizó un examen parcializado, que se aleja de la objetividad, que podrá constatarse en el contradictorio en la diligencia correspondiente.

AL HECHO SÉPTIMO y OCTAVO: Son ciertos, así se registra en la historia clínica arrimada con el escrito introductorio.

AL HECHO NOVENO: No me consta, afirmación que deberá ser probada debidamente dentro del proceso de la referencia.

AL HECHO DIEZ, ONCE y DOCE: No me constan, por tanto, la carga de la prueba está en cabeza del extremo de esta relación procesal.

AL HECHO TRECE y CATORCE: Es parcialmente cierto, esto es, en lo que respecta que la vía objeto de debate se encuentra bajo el resorte del distrito de Santiago de Cali; sin embargo, frente a cada uno de los reproches esgrimidos deben ser debida y oportunamente probados, máxime que de la prueba documental que se aportó con la demanda dan cuenta que el siniestro ocurrió por culpa exclusiva de la víctima, no así imputable a la Administración, de manera que, no existe ningún medio de prueba que dé cuenta de la existencia de la relación de causalidad con la falla del servicio deprecada en la demanda.

AL HECHO QUINCE al DIECIOCHO: En cierto, así aparece en la prueba documental adjunta en la demanda.

AL HECHO DIECINUEVE: No me consta, por lo que me atengo a lo que resulte probado debidamente al interior del proceso de la referencia.

AL HECHO VEINTE: Propiamente no corresponde a un hecho, sino a una actuación extrajudicial.

RAZONES DE LA DEFENSA

Respecto a la responsabilidad administrativa del Estado por daños causados a particulares, la jurisprudencia tradicionalmente adoptada exige la presencia de tres (3) elementos esenciales, a saber: a) Un daño causado a un bien jurídicamente tutelado; b) Una falla en el servicio por acción u omisión, retardo o irregularidad en su prestación; y c) **El nexo causal entre el daño y la falla en la prestación del servicio.** Al respecto, la entidad demandada en este caso el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS sólo podrá exonerarse de responsabilidad alegando y probando fuerza mayor, **hecho exclusivo de la víctima** o **hecho determinante de un tercero.**

En la responsabilidad administrativa por falta o falla del servicio y de conformidad con los parámetros sobre los cuales fue inicialmente estructurada esa teoría se dan tres elementos constitutivos esenciales, a saber: una falta o falla del servicio **que debe ser plenamente acreditada**; un daño y una **relación de causalidad** entre la falla y el daño. La esencialidad de esos tres elementos llega al extremo de que faltando uno de ellos no se configura la responsabilidad administrativa.

En nuestro sistema corresponde al interesado en la indemnización, probar la falla del servicio, la existencia del daño con todas las características que lo hacen indemnizable y la relación de causalidad.

El problema de la responsabilidad del Estado debe resolverse con base en lo prescrito en el artículo 90 de la Carta Política, el cual prevé cuándo será el Estado responsable patrimonialmente por daños antijurídicos, norma que a su tenor dispone:

"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."

El aspecto fundamental para dirimir este asunto será el análisis que se haga frente al nexo de causalidad, elemento de vital importancia dentro de los requisitos que se exigen para que surja la responsabilidad patrimonial. Como su nombre lo indica **nexo de causalidad** es la relación, el vínculo, que debe existir entre el hecho y el correspondiente daño. Si no hay nexo causal no surge la responsabilidad civil.

La tesis de "**causalidad adecuada**", sostiene que los fenómenos que concurren a un resultado son de varias categorías. Unos de incidencia determinante que son causas y otros de incidencia menos determinante que son las condiciones. Dentro de las verdaderas causas, es decir, excluyendo las condiciones, debe seleccionarse la más determinante, es decir, la causa adecuada al resultado.

Para adoptar cualquier decisión en este caso o con fundamento en las pruebas aportadas al proceso, es indispensable que el operador jurídico se encuentre convencido por ellas, en otras palabras, que se halle en estado de **certeza** sobre los hechos que declaran. Si las pruebas no alcanzan a producir esa convicción, porque no existen o porque pesa en su espíritu por igual en favor y en contra, o más en favor de una conclusión, pero sin despejar completamente la duda razonable, no podrán apoyarse en aquellas para resolver. **La parte actora tiene la carga de la prueba de lo que afirma**, a lo largo del escrito de la demanda, en especial que:

*"(...) El día **15 de mayo de 2022**, siendo las 15:00 horas o 3:00 p.m., el señor MILTON JOSÉ QUIÑONES PRECIADO (Q.E.P.D.), se desplazaba junto con su hermano, LUIS MARTÍN TENORIO PRECIADO, en una motocicleta **AKT** línea **AK-125** de placas **CIG-13G**; se movilizaba por la Calle 2 Oeste No. 82A-10 sentido norte a sur, cuando el vehículo chocó contra un elemento contundente al borde de la vía (sardinela) y perdió el control hacia una zona que estaba en reparación de la malla vial, la cual no contaba con ningún elemento de protección, señalización o*

prevención.

[...] el deterioro y las condiciones en que se encontraba, la vía objeto de ampliación, tanto a la falta de señalización y protección, tanto en la zona de prevención como en la zona de transición, con lo cual se puede determinar por la forma en que se produjo el siniestro (al venir de una curva de norte a sur donde un montículo de tierra obstruía la ampliación que seguía adelante al costado derecho de la vía) y el estado de la vía en que encontraba (sin ninguna protección o advertencia) es imposible advertir que existía un reparación vial, a pesar de venir a una velocidad reducida y con el casco como elemento de protección...".

Del examen en conjunto de los medios de prueba aportados por la parte demandante, es del caso detenernos en el Informe Policial de Accidente de Tránsito número 76001000 No. A001403305 de fecha 15 de mayo de 2022, suscrito por los agentes de tránsito JOSE FAVIER HURTADO HERNANDEZ y ASNORALDO CARDENAS ZABALA, identificados con cédula de ciudadanía Nos. 16.453.921 y placa 172; 16.765.522 y placa 167, respectivamente adscritos a la Secretaría de Movilidad del Distrito Especial de Santiago de Cali, en el que se consigna -entre otras- la siguiente información: lugar o coordenadas geográficas: "Calle 2 oeste #82A- 10"; clase de accidente: choque; choque con: objeto fijo (...) "Sardine!"; características del lugar: área: municipal; Sector: residencial; zona: militar; diseño: tramo de vía; condición climática: normal; característica de la vía: Geométrica: curva; pendiente; con andén; Utilización: doble sentido; Calzadas: una; Carriles: dos; Superficie de rodadura: concreto; Estado: bueno; Condiciones: seca; Señales verticales: ninguna; Línea central amarilla: continua; Línea de carril blanca: línea de borde amarilla; Visibilidad: normal.

Además, de consignarse los generales de ley del conductor involucrado, además de reseñar su deceso, se refirió que no contaba con licencia de conducción y que contaba con SOAT a cargo de la compañía La Previsora, con un acompañante, así como la relación del centro médico en el que se remitieron los heridos, como las afectaciones materiales del vehículo, se anotó como hipótesis del accidente de tránsito: "Ver FPJ-3 -(INFORME EJECUTIVO)"

De igual forma, en el Informe Investigativo de Campo – FPJ – 11, en el acápite de los resultados de la actividad investigativa se consignó:

7.RESULTADOS DE LA ACTIVIDAD INVESTIGATIVA (descripción clara y precisa de los resultados)	
<p>FPJ-1, FPJ-3, FPJ-4,FPJ-10, teniendo en cuenta, evidencias encontradas en el lugar del siniestro, trayectoria vial del motociclista, zonas de impacto se puede establecer que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El conductor de la motocicleta de placas CIG-13G se desplaza por la Calle 2 Oeste sentido norte a sur carril derecho. • El motociclista pierde el control del vehículo impacta sobre el borde del sardinel de la vía, y los ocupantes del vehículo caen sobre un tramo de vía que se encuentra en ampliación. • Realizada la inspección al vehículo tipo motocicleta de placas CIG-13G no se evidencio huellas de transferencia de pintura o de contacto, que se pudiera establecer que podría existir contacto con otro vehículo <p>Por lo anterior se establece como hipótesis del hecho, para el conductor de la motocicleta de placas CIG-13G: Impericia en el manejo, no maniobrar ante una situación de peligro, igualmente faltaría por establecer mediante historia clínica del conductor, y examen practicados al cuerpo si la víctima al momento del siniestro se encontraba bajo efectos de alcohol y/o sustancias psicoactivas, igualmente verificada en la página web www.runt.com.co el conductor y hoy occiso no se encuentra licencia de conducción</p>	
<p>Continuación Informe Fotográfico Tránsito- 760016000193202204675 Página 1 de 17</p>	

Al paso, en el Informe Ejecutivo – FPJ – 3, se señaló:

9. DILIGENCIAS ADELANTADAS
<p>INSPECCIÓN TÉCNICA A CADAVER, INSPECCIÓN A LUGARES, FUJACIÓN FOTOGRÁFICA DEL LUGAR, BOSQUEJO TOPOGRÁFICO, INMOVLIZACIÓN DEL VEHÍCULO, INSPECCIÓN A VEHÍCULO E IPAT # A001403305, DE ACUERDO A LO ENCONTRADO EN EL LUGAR DE LOS HECHOS, SE PUEDE DETERMINAR QUE EL OCCISO, SE DESPLAZABA CON EL ACOMPAÑANTE DESCENDIENDO POR LA CALLE 2 OESTE Y FRENTE AL PREDIO #12A-10, COLISIONA CONTRA EL CORDON DEL SARDINEL Y CAEN A LA ZONA EN CONSTRUCCIÓN DE LA VIA, NO SE EVIDENCIA COLISION CON OTRO VEHICULO, POR TANTO LA MANIOBRA QUE OCASIONA EL SINIETRO ES PROPIA DEL CONDUCTOR DE LA MOTOCICLETA, SE DEBE TENER EN CUENTA QUE EN LA PÁGINA DEL RUNT, NO PARECE REGISTRO DE LICENCIA DE CONDUCCIÓN ASOCIADA AL DOCUMENTO DE IDENTIFICACIÓN DE LA VÍCTIMA, COMO HIPÓTESIS: IMPERICIA EN EL MANEJO POR PARTE DEL CONDUCTOR DE LA MOTOCICLETA</p>
<p>En el evento de requerir más espacio se puede ampliar el número de filas cuantas veces sea necesario</p>

Con igual propósito corre en la foliatura epicrisis elaborada por la clínica Colombia ES, en la que uno de los apartes suscribió:

2022-05-15 21:23	PROFESIONAL: juarivga - JUAN DAVID RIVERA GARCIA	ESPECIALIDAD: NEUROCIRUJANO
NEUROCIRUGIA		
<p>paciente quien sufrió accidente de tránsito bajo efectos del alcohol, con posterior deterior del estado de conciencia, al ingreso con Glasgow de 6/15 por lo cual realizaron intubación orotraqueal, ansocoria, TAC de cráneo simple en el que se observa hemorragia subaracnoidea difusa que compromete cisternas de la base, valles silvianos, convexidad, tentorial, interhemisférico, con edema cerebral difuso generalizado.</p>		
Examen físico:		
<p>Paciente con ventilación mecánica invasiva, bajo efectos del alcohol, sedación. Pupilas midriáticas de 5mm, no reactivas a la luz. Reflejos de tallo presentes.</p>		
Análisis y plan:		
<p>Paciente con lesiones difusas no susceptibles de manejo quirúrgico, con abundante sangrado subaracnoideo por lo cual se solicitó angiografía. Continuar con medidas anti edema. Paciente con pésimo pronóstico neurológico, con lesión catastrófica del sistema nervioso central, con altísimo riesgo de complicaciones y hasta muerte.</p>		
2022-05-15 23:32	PROFESIONAL: junmolmu - JUAN CARLOS MOLANO MURRILLO	ESPECIALIDAD: FISIOTERAPEUTA

[...]

2022-05-16 01:17		PROFESIONAL: sanclage - SANDRA LORENA OLAYA PEREA	ESPECIALIDAD: MEDICO URGENCIAS
MEDICINA DE URGENCIAS			
MILTON JOSE QUIÑONEZ 38 AÑOS CC: 5316661 SOAT			
1. POLITRAUMATISMO ACCIDENTE DE TRANSITO 1.1 TCE SEVERO. 1.2 SOSPECHA DE FX DE BASE DE CRANEO. 1.3 HSA FISHER III. 2. TRAUMA FACIAL 3. TRAUMA CERRADO DE TORAX 4. TRAUMA CERRADO DE ABDOMEN. 5. VIA AEREA DIFICIL.			
PACIENTE QUIEN TIENE PENDIENTE TOMA DE ANGIOTAC DE CEREBRO SIN EMBARGO SE DIFIERE TOMA POR INESTABILIDAD HEMODINAMICA DEL PACIENTE.			
2022-05-16 02:36		PROFESIONAL: viagos - YAMID LAGOS	ESPECIALIDAD: INTERNISTA
*** INGRESO UCI ***			
MILTON JOSE QUIÑONES PRECIADO 38 AÑOS CC: 5316661 PREVISORA SEGUROS DIRECCION CLL 2 C3 OESTE # 90-36 BARRIO ALTO JORDAN CELULARES 3136105758, 3163204073 ACUDIENTE ANGEL MANUEL PRECIADO (HERMANO) FECHA DE INGRESO A UCI 16/05/22			
MC: POLITRAUMATISMO POR ACCIDENTE DE TRANSITO			
EA: PACIENTE QUIEN ES TRAIIDO POR PERSONAL PARAMEDICO TRAS SUFRIR ACCIDENTE DE TRANSITO AL PARECER DE ALTA CARGA CINETICA EN MALAS CONDICIONES GENERALES SE PASA A SALA DE REANIMACION, SE EVIDENCIA TRAUMA FACIAL ASOCIADO EDEMA, HERIDAS EN REGION MAXILAR DERECHA, SUPRACILIAR DERECHA, REGION FRONTAL DERECHA, OTORRAGIA IZQUIERDA, ABRASIONES EN FLANCO DERECHO, SE EVIDENCIA PUPILAS ANISOCORICAS, GLASGOW 6/15, SE REALIZA SECUENCIA DE INTUBACION RAPIDA, POSTERIOR PRESENTA PARO CARDIORESPIRATORIO SE INICIA MANIOBRAS DE REANIMACION POR APROX 15 MINUTOS CON RETORNO DE LA CIRCULACION ESPONTANEA. BRINDA LA INFORMACION ANGEL MANUEL PRECIADO (HERMANO).			
ANTECEDENTES: PATOLOGICOS: NINGUNO QUIRURGICOS: NINGUNO TRAUMATICOS: NINGUNO FARMACOLOGICOS: NINGUNO ALERGICOS: NINGUNO TOXICOS: BEBEDOR FRECUENTE			
PROBLEMAS: COMPROMISO NEUROLOGICO SEVERO			

(resalto fuera de texto).

Del examen en conjunto de la prueba documental allegada con la demanda, particularmente de la traída en cita, resulta valedero subrayar que no se logra establecer el nexo causal pretendido en contra del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, tal como se anunció desde precedencia, ya que de una parte, se resalta que mi representada en ningún modo ha tenido injerencia directa o indirecta en la administración, conservación y mantenimiento de ese tramo de vía y del otro, porque por sí sola no se llega a la certeza que la causa eficiente alegada en el escrito introductorio haya sido realmente el motivo que causó el lamentable accidente de tránsito ocurrido el 15 de mayo de 2022, en cambio, no se puede pasar por alto que, contrario a lo afirmado por el extremo, la vía se encontraba en buenas condiciones, seca, amplia para la circulación para una motocicleta, iluminación artificial y con visibilidad normal; es decir, no aparece acreditado que la causa eficiente yace en que: “el vehículo chocó contra un elemento contundente al borde de la vía (sardinela) y perdió el control hacia una zona que estaba en reparación de la malla vial, la cual no contaba con ningún elemento de protección, señalización o prevención...” (subraya fuera texto original).

Deséchale, por tanto, el propósito de poner entre dicho el documento de carácter público -IPAT-, con un registro fílmico del que objetamos por su inconducencia, ya que por sí sola no tiene la suficiencia de probar que el este corresponda al hecho planteado, visto que no ofrece certeza de las circunstancias de tiempo, modo y lugar, así como la fuente de quién la recolecto, careciendo, entonces, de mérito probatorio tal como ha sido decantado por la jurisprudencia.

Sobre el valor probatorio el Consejo de Estado de forma reiterada ha considerado lo siguiente:

"12. El valor probatorio de las fotografías y los hechos que con ellas se documentan. El material fotográfico, como medio de prueba, se enlista dentro de las denominadas documentales¹ y, en tanto documento, reviste de un "carácter representativo, que muestra un hecho distinto a él mismo"². De ahí que, "[l]as fotografías por sí solas no acreditan que la imagen capturada corresponda a los hechos que pretenden probarse"³, con lo cual, el valor probatorio que puedan tener "no depende únicamente de su autenticidad formal, sino de la posibilidad de establecer si la imagen representa la realidad de los hechos que se deducen o atribuyen, y no otros diferentes, posiblemente variados por el tiempo, el lugar o el cambio de posición"⁴.

12.1. En otras palabras, **para que las fotografías tengan connotación probatoria y puedan ser valoradas conforme a las reglas de la sana crítica, se debe tener certeza las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que fueron tomadas⁵**, lo que normalmente se devela a través de otros medios complementarios. De esta forma, la autonomía demostrativa de dichos documentos se reduce en la medida que se requieran otros medios de convicción que las soporten."⁶ (Negrillas fuera de texto original)

Lo propio, respecto del dictamen pericial, ya que este carece de solidez, claridad, exhaustividad, precisión y calidad del análisis de la experticia, que visto de la sana lógica no puede ser acogido, pues realizó un examen parcializado, que se aleja de la objetividad, es decir, resulta insuficiente para acreditar la verdad procesal perseguida, circunstancia que podrá constatarse en el contradictorio en la oportunidad procesal correspondiente. Además, sobre el particular, no sobra advertir que el dictamen pericial, es una opinión consulta, por lo que no puede considerarse como un concepto jurídico del que está reservada únicamente al juez, quien, por mandato legal, debe tener una preparación básica acerca de la ciencia o del arte materia del experto (sana Crítica), apreciación que deberá atemperarse a voces de los artículos 232 y 235 del CGP.

Agréguese a lo anterior, que la jurisprudencia ha sido prolija en señalar que la prueba debe ser completa, segura, plena y convincente, para lo cual puede acudir a los diferentes medios de prueba, de ahí, que la sola manifestación de la parte demandante no es suficiente para tener acreditado un hecho, bajo el entendido de que a nadie le es dado el privilegio de que su mero dicho sea prueba fehaciente de lo que afirma.

¹ Así, por ejemplo, se desprende del art. 251 del C.P.C., norma que rige el caso.

² Corte Constitucional, Sentencia T-930^a, del 6 de septiembre de 2013, fundamento 4.3, M.P. Nilson Pinilla Pinilla.

³ Íbid, fundamento 4.3.1.

⁴ Íbid, fundamento 4.3.2.

⁵ Al respecto ver por todas, Consejo de Estado, Sección Tercera-Sala Plena, sentencia del 28 de agosto de 2014, exp. 28832, C.P. Danilo Rojas Betancourt.

⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B, C.P. Ramiro Pazos Guerrero, 3 de octubre de 2019, Radicación No. 68001-23-31-000-2000-03565-01 (47007), Actor: Edgar Alonso Buitrago y otro, Demandado: Nación –Ministerio de Defensa y otro, Referencia: acción de Reparación Directa.

Amén de lo anterior, es dable insistir, que la parte actora se limita a expresar aseveraciones sobre condiciones de una vía de carácter urbana, así: *"(...) el deterioro y las condiciones en que se encontraba, la vía objeto de ampliación, tanto a la falta de señalización y protección, tanto en la zona de prevención como en la zona de transición, con lo cual se puede determinar por la forma en que se produjo el siniestro (al venir de una curva de norte a sur donde un montículo de tierra obstruía la ampliación que seguía adelante al costado derecho de la vía) y el estado de la vía en que encontraba (sin ninguna protección o advertencia) es imposible advertir que existía un reparación vial, a pesar de venir a una velocidad reducida y con el casco como elemento de protección..."* reparo que -en la demanda- se finca en la falta de señalización y protección, como la existencia de un montículo de tierra, como elementos generadores del presunto perjuicio sin que medie un fundamento siquiera razonable tendiente a demostrar o probar a través de medios de pruebas pertinentes, útiles y conducentes, que la causa alegada sea la causa eficiente del daño sufrido atribuible al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS. De cualquier modo, la entidad desconoce las reales circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el lamentable accidente, pues como ya anunció, está bajo a gobernabilidad del DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI; sin embargo, de la apreciación de la prueba documental, da cuenta, que todo ocurrió por la conducta humana y no por las condiciones de la vía, como lo planteó la parte actora y que procura acreditar con un dictamen pericial que adolece un análisis integral en el que compromete su conclusión objetiva.

Al propio tiempo, con la declaración extra-juicio elaborada por el codemandante LUIS MARTÍN TENORIO PRECIADO, quien además de advertir que al momento del siniestro se movilizaba en su condición de pasajero en la motocicleta que conducía su hermano QUIÑONES PRECIADO (q.e.p.d.), afirmación que podría tenerse como cierto, pero no así, frente la descripción que hace a lo largo de su escrito, ya que al contrastar con los documentos de carácter público que se suscitaron con el ocasión a la muerte violenta de la víctima directa resulta contradictoria, en tanto, el IPAT se consignó que la vía se encontraba en buen estado, que gozaba de buena iluminación y visibilidad, con señalización vertical, que correspondía a una zona urbana. En suma, se contrapone al hallazgo registrado por el neurocirujano Juan David Rivera García, que la epicrisis reseñó que el paciente se encontraba bajo los efectos del alcohol, igualmente refirió como antecedente toxico, que el paciente era bebedor frecuente, conjuntamente significó que dada la gravedad de las lesiones sufridas que tristemente condujo al deceso, medio una alta carga cinética, que no es otro que el resultado del exceso de velocidad, del conductor de la motocicleta, quien para su infortunio no se encontraba habilitado por la autoridad competente para conducir ningún tipo de vehículo, ya que no contaba con licencia de conducción, nótese, entonces, que la conducta humana resultó determinante en la causación del daño.

Aquí ha de precisarse que en lo tocante a las afirmaciones elaboradas por la parte actora intenta fundar la responsabilidad de la Administración, vale decir, que la jurisprudencia ha decantado que las

declaraciones de las partes alcanzan relevancia, sólo en la medida en que *"el declarante admita hechos que le perjudiquen o, simplemente, favorezcan al contrario, o lo que es lo mismo, si el declarante meramente narra hechos que le favorecen, no existe prueba, por una obvia aplicación del principio conforme al cual a nadie le es lícito crearse su propia prueba"* (sentencia de 13 de septiembre de 1994, citada por Sent. Cas. Civ. de 27 de julio de 1999 Exp. No. 5195) 5[5] Sent. Cas. Civ. de 15 de abril de 1997, Exp. No. 4422.

En el mismo sentido, la Corte Suprema de Justicia ha reconocido que, en principio, *"a nadie le es lícito o aceptable preconstituir unilateralmente la probanza que a sí mismo le favorece, cuando con aquella pretende demostrar unos hechos de los cuales deriva un derecho o beneficio con perjuicio de la otra parte, pues ello sería tanto como admitir que el demandado, 'mutatis mutandis', pudiera esculpir su propia prueba, en franca contravía de granados postulados que, de antaño, inspiran el derecho procesal"* (Sent. Cas. Civ. de 4 de abril de 2001, Exp. No. 5502).

También los precedentes citados reflejan que de modo general no puede tomarse como prueba lo que las partes declaran en su favor, todo a partir del deber que gravita sobre aquéllas de asumir la carga de probar, para así evitar que el proceso se convierta en un espacio de encuentro para simples versiones y no, como debe ser, el escenario para despejar la incertidumbre con los elementos reconstitutivos del pasado que sean legalmente admisibles, máxime si estos se encuentran en posibilidad de ser acopiados.

Consecuentemente, podemos señalar que no existe elemento o medio de prueba por el cual se pueda demostrar el nexo causal, como elemento esencial para que se logre imputar la responsabilidad patrimonial perseguida.

No cabe duda, pues, que del recuento fáctico y de los medios de prueba que acompañan la demanda, no se encuentra probado la efectiva estructuración del nexo causal entre la falla del servicio que pregona la parte actora, en tanto, como elemento de la responsabilidad no basta con que se demuestre un defecto en la vía, sino que aquel sea determinante en la producción del daño, circunstancia que en presente asunto no aparece debidamente probado, es decir, no se encontró acreditado que el accidente de tránsito en el que resultaron involucrados los hermanos PRECIADOS, haya sido producto de una falla en el servicio por la ausencia de señalización y mal estado de la vía, por el contrario, de la prueba documental que acompaña el escrito introductorio permite inferir sin duda alguna que el accidente de tránsito ocurrió por **CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA**, ya que es palmar la relevante circunstancia pone de manifiesto que la causa eficiente del accidente de tránsito que deriva en el deceso del ciudadano MILTÓN JOSÉ QUIÑONES PRECIADO no es otra que la falta de pericia, imprudencia, exceso de velocidad y confianza por parte del conductor del rodante que conllevó a perder el control de la máquina, conducta humana que seguramente se hallaba disminuida por la ingesta del alcohol, máxime que no contaba con licencia de conducción, lo que supone la falta de pericia, es decir, no tenía los conocimientos

técnicos, para conocer las señales de tránsito que aquí se aqueja, así como la experiencia o habilidad, en otras palabras, se predica la ineptitud para desarrollar una actividad peligrosa, proceder que expuso por iniciativa propia no solo el riesgo de su propia humanidad, sino también la de su copiloto y de los otros sujetos viales, verbigracia el de los peatones, tendiendo en la cuenta, que corresponde a una zona de carácter urbana, lo que imponía a una circulación a una velocidad no mayor de 30 k/h, consideración que emerge de la valoración racional de las pruebas de acuerdo con las reglas de la sana crítica, debido a la gravedad de las lesiones físicas del motociclista y los daños del vehículo resultan dicientes que hubo un actuar imprudente, elementos determinantes en la causación del daño, obsérvese que el señor MILTÓN JOSÉ desarrollaba una actividad considerada altamente peligrosa, cuando se trata la conducción de automotores, razón por la cual, en el presente asunto se configura la excepción previamente aludida. Situación de la que se desprende la impajaritable negación de las pretensiones en contra de la Administración.

Así mismo lo refirió el Consejo de Estado⁷:

"En gracia de discusión, en este caso particular, la falta de señalización del sitio en el que se produjo el accidente, por si sola, no permite deducir responsabilidad de las entidades demandadas, como quiera que no se tiene conocimiento sobre la forma cómo ocurrió el accidente, mucho menos sobre la conducta que habrían adoptado las personas implicadas en él.

De todo lo afirmado por los actores, lo único cierto son las lesiones del señor José Arialdo Naranjo como consecuencia de un accidente de tránsito en la carretera que comunica a la ciudad de Yopal con la de Aguazul, en el Departamento del Casanare; sin embargo, del exiguo material probatorio recaudado en el plenario, no es posible inferir que las lesiones del citado señor obedecieran a una falla del servicio imputable a las demandadas, pues, como se dijo atrás, ni siquiera hay forma de saber cómo ocurrió el accidente.

Puede concluirse, entonces, que en el sub judice las escasísimas pruebas obrantes en el plenario resultan insuficientes para demostrar la responsabilidad de las entidades demandadas. Se requería, además, acreditar cuál fue la conducta omisiva en la que habrían incurrido las entidades demandadas, y si ésta fue la causante del accidente que involucró un vehículo particular y una motocicleta, pero además era necesario acreditar las circunstancias de tiempo, modo y lugar del accidente. Nada de eso se encuentra probado en el proceso, razón por la cual no podrán prosperar las pretensiones de la demanda... "

Probar los hechos es una carga que no puede suplir el operador jurídico, debido que es la parte actora la interesada en demostrar los hechos que le resulten favorables a sus pretensiones -onus probandi incumbit actoris-, en razón a que le corresponde convencer al juez que la situación fáctica alegada en el escrito introductorio, esto es, "(...) *la falta de control, mantenimiento y previsión mediante la implementación de señalización vial y elementos de protección, tendientes a eliminar*

⁷ Consejo de Estado-Sección Tercera, M.P. Myriam Guerrero de Escobar, Sentencia del 22 de abril de 2009, radicado: 85001-23-31-000-1995-00099-01 (16192), actor: José Arialdo Naranjo y otros.

cualquier amenaza existente en una vía; la cual para el lugar y momento de los hechos se encontraba plenamente habilitada sin el pleno cumplimiento de los anteriores requisitos por los organismos de tránsito y concesión vial sobre la carretera de la Calle 2 Oeste No. 82A-10 sentido norte a sur, cuando la motocicleta **AKT** línea **AK-125** de placas **CIG-13G** presuntamente chocó contra un elemento contundente al borde de la vía (sardinel) y perdió el control hacia una zona que estaba en reparación de la malla vial, la cual no contaba con ningún elemento de protección, señalización o prevención, lo cual ocasionó la posterior muerte del conductor, el señor **MILTON JOSÉ QUIÑONES PRECIADO (Q.E.P.D.)**, y las lesiones del pasajero, su hermano **LUIS MARTÍN TENORIO PRECIADO**, pues de existir mantenimiento permanente y señalización preventiva sobre la vía pública, sin lugar a dudas se hubiera podido evitar los daños y perjuicios que aquí se reclaman...” tesis que no aparece probada, de manera que, se colige el error de apreciación en que incurre el demandante al ubicar la causa eficiente, si en cuenta se tiene, que como ya se anunciara corresponde una vía en buenas condiciones de transitabilidad, tal como lo se anotó por funcionarios que atendieron el siniestro y del que nada se anotó respecto la sugerida existencia de un obstáculo que ni si quiera individualiza la parte actora y menos ubica -respecto a la carretera-, por el contrario, yace en la foliatura medios de prueba que dan cuenta que el conductor no tenía licencia de conducción, pese ello ejercía esa actividad peligrosa bajo los efectos del alcohol y en exceso de velocidad, en ese orden de ideas, se observa que la conducta humana resultó determinante en la materialización del daño, ya que hubo, sin duda alguna, exceso de velocidad al tomar una curva y una maniobra indebida que conllevó a que perdiera el control de la motocicleta y de contera su volcamiento, chocando violentamente contra el extremo de la carretera como es el sardinel que del registro fotográfico tomado por el funcionario judicial de criminalística en el que se advierte que atañe a un elemento en concreto ubicado a nivel superior de la calzada y que sirve para delimitar, el que no ofrece ningún riesgo para los usuarios que sean respetuosos de las reglas consagradas en el estatuto de tránsito terrestre, agregado, a que no se halla vestigio o prueba que acredite que usaba el correspondiente casco de protección, por ende, aflora que al no aparecer registrado en el IPAT, como de la historia clínica y dada la gravedad como el resultado del traumatismo craneoencefálico, resulta palmario que no contaba con este vital elemento.

Además, sobre el particular, como analogía resulta conveniente traer a cita los artículos del Código Nacional del Tránsito Terrestre que regula lo siguiente:

(...) **REGLAS GENERALES Y EDUCACIÓN EN EL TRÁNSITO.**

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. *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. [Ver art. 90, Acuerdo Distrital 79 de 2003...](#)”.*

“(…) **ARTÍCULO 74. REDUCCIÓN DE VELOCIDAD.** Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.

En las zonas escolares.

Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

En proximidad a una intersección...” (Subrayas y resaltos fuera de texto).

Así aflora, en verdad, toda vez que, del análisis del croquis levantado con ocasión al accidente, descubren cosas que, bien miradas, desde la sana crítica, permiten concluir, que ante una vía curva, amplia para la circulación de una motocicleta, buena visibilidad, en condición seca, zona residencial, permite concluir que el señor MILTÓN JOSÉ (q.e.p.d.) realizó una maniobra sin el cuidado y precaución que la situación reclamada, por lo que la imprudencia al ejercer la conducción sin encontrarse habilitado por la autoridad competente, el exceso de velocidad y confianza -evidente- precipitó la pérdida del control de la motocicleta y choque contundente con la carretera misma, circunstancias que repelen la culpa exclusiva de la víctima directa, máxime que de considerarse cierto el mal estado de la vía, debió transitar a una velocidad no mayor a la de a treinta (30) kilómetros, si en cuenta se tiene la condición de ese tramo de vía, todo lo cual, es indicativo que fue quien generó su propio riesgo, como consecuencia de su imprudencia.

Desde luego, no resulta muy consistente la tesis que plantea el extremo de esta litis, como quiera que, del análisis de la mentada prueba documental, deja en evidencia que las condiciones de la carretera no tuvieron incidencia alguna en la consumación del hecho dañoso, ya que la conducta humana resultó determinante y única en la consumación del hecho dañoso, conforme lo hemos venido advirtiendo.

En consecuencia, no se encuentran acreditados los elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política.

Así, frente a las pretensiones indemnizatorias deprecadas en la demanda, se encuentra que no existe dentro del proceso ningún parámetro, ni elemento probatorio que permita la imputación de esos daños a la parte demandada, razón por la cual se deben negar las pretensiones de la demanda.

En efecto, observamos que la parte actora omite en la demanda la información relativa a la totalidad de las circunstancias fácticas en que ocurrió dicho accidente, es decir, en qué forma se desplazaba la motocicleta, por cuál carril conducía en el momento del accidente, qué maniobra adelantaba, de dónde provenía y hacia donde se dirigía, a qué velocidad se desplazaba, particularmente, cuando se aduce abiertamente que el motociclista contaba con licencia de conducción, sin bajo efectos del alcohol, con los elementos de protección y a una velocidad prudentes, que quedan entre dicho, justamente con la misma prueba documental que la parte actora allega, que dicho sea de paso, llama la atención de cara de la lealtad procesal, por ello, se recalca que

el demandante no informa sobre aspectos que son relevantes para determinar las causas del accidente y el nexo causal entre estas y el daño que conlleve a determinar de manera inequívoca.

Vale la pena traer a colación el artículo 148 de la Ley 769 de 2002, que preceptúa:

**CAPITULO VII.
ACTUALIZACIÓN EN CASO DE INFRACCIONES PENALES.**



ARTÍCULO 148. FUNCIONES DE POLICÍA JUDICIAL. *En caso de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal.*

ARTÍCULO 149. DESCRIPCIÓN. *En los casos a que se refiere el artículo anterior, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo.*

El informe contendrá por lo menos:

Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.

Clase de vehículo, número de la placa y demás características.

Nombre del conductor o conductores, documentos de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de su expedición y número de la póliza de seguro y compañía aseguradora, dirección o residencia de los involucrados.

Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.

Nombre, documentos de identidad y dirección de los testigos.

Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.

*Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, la cual constará en el croquis levantado.
Descripción de los daños y lesiones.*

Relación de los medios de prueba aportados por las partes.

Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.

En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma.

El informe o el croquis, o los dos, serán entregados inmediatamente a los interesados y a la autoridad instructora competente en materia penal.

El funcionario de tránsito que no entregue copia de estos documentos a

los interesados o a las autoridades instructoras, incurrirá en causal de mala conducta.

Para efectos de determinar la responsabilidad, en cuanto al tránsito, las autoridades instructoras podrán solicitar pronunciamiento sobre el particular a las autoridades de tránsito competentes...".

Para una mejor ilustración de lo expuesto, se invoca la norma legal que regula la materia en la siguiente forma:

"LEY 769 DE 2002
(Agosto 6)

"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

(...) **LICENCIA DE TRÁNSITO**

ARTÍCULO 34. PORTE. En ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente.

(...) **ARTÍCULO 50. CONDICIONES MECÁNICAS Y DE SEGURIDAD.** Modificado por el art. 10, Ley 1383 de 2010. Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad.

Circunstancia que no fue acreditado por la parte actora.

(...)

REGLAS GENERALES Y EDUCACIÓN EN EL TRÁNSITO.

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. 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. Ver art. 90, Acuerdo Distrital 79 de 2003...".

En efecto, debemos detenernos en el comportamiento del señor MILTÓN JOSÉ QUIÑONES PRECIADO (q.e.p.d.), ya que de la prueba documental que corre en la foliatura es bastante dicente, como quiera que aflora que actuó faltando al deber de objetivo de cuidado y obró de manera negligente, por cuanto NO contaba con licencia de conducción otorgada por la autoridad competente, revelando que no contaba con la pericia suficiente, entendida esta como la carencia de habilidad, sabiduría y experiencia en una determinada materia, para su ejercicio; es decir, para el momento del hecho dañoso **no** estaba en capacidad de operar ningún tipo de vehículo automotor, aspecto de relieve que la parte actora guardó silencio, sin que medie justificación alguna y más en tratándose de las garantías al debido proceso y coadyuva a la consecución de la verdad procesal; desde luego, no se puede pasar por alto, ya que logra descubrir que la conducta humana fue determinante en la materialización del daño en el marco de una actividad altamente peligrosa.

Es palmar entonces, de la valoración de todas estas circunstancias que el accidente de tránsito ocurrió por razones atribuibles a la condición humana, tan así que ni siquiera lleva consigo elementos de seguridad tan elementales como el casco, a la par de no contar con la licencia de conducción y que según la historia clínica conducía bajo los efectos del alcohol y con antecedente toxicológico como “*bebedor frecuente*” lo que expone a una persona imprudente. Es por ello, que no puede atribuirse responsabilidad patrimonial a la administración bajo los hechos y conductas de la víctima directa; razón por la cual, en el presente asunto se configura la excepción denominada como **Culpa Exclusiva de la Víctima** y/o **hecho de un tercero**, pues se itera que el motociclista transitaba a una velocidad superior y pasando por alto lo preceptuado en el artículo 73 ibidem, además en conjunto con el exceso de confianza y de velocidad que rompen el nexo causal entre la falla atribuida y el perjuicio ocasionado al demandante. Situación de la que se desprende la impajaritable negación de las pretensiones en contra de la Administración.

Así mismo lo refirió el Consejo de Estado⁸:

“En gracia de discusión, en este caso particular, la falta de señalización del sitio en el que se produjo el accidente, por sí sola, no permite deducir responsabilidad de las entidades demandadas, como quiera que no se tiene conocimiento sobre la forma cómo ocurrió el accidente, mucho menos sobre la conducta que habrían adoptado las personas implicadas en él.

De todo lo afirmado por los actores, lo único cierto son las lesiones del señor José Arialdo Naranjo como consecuencia de un accidente de tránsito en la carretera que comunica a la ciudad de Yopal con la de Aguazul, en el Departamento del Casanare; sin embargo, del exiguo material probatorio recaudado en el plenario, no es posible inferir que las lesiones del citado señor obedecieran a una falla del servicio imputable a las demandadas, pues, como se dijo atrás, ni siquiera hay forma de saber cómo ocurrió el accidente.

Puede concluirse, entonces, que en el sub iudice las escasísimas pruebas obrantes en el plenario resultan insuficientes para demostrar la responsabilidad de las entidades demandadas. Se requería, además, acreditar cuál fue la conducta omisiva en la que habrían incurrido las entidades demandadas, y si ésta fue la causante del accidente que involucró un vehículo particular y una motocicleta, pero además era necesario acreditar las circunstancias de tiempo, modo y lugar del accidente. Nada de eso se encuentra probado en el proceso, razón por la cual no podrán prosperar las pretensiones de la demanda...

Con igual propósito resulta necesario resaltar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, así como la aplicación irrestricta de la Ley 769 de 2002, que a su vez tiene previstas reglas que deben acoger y respetar los conductores, así hayan o no demarcaciones

⁸ Consejo de Estado-Sección Tercera, M.P. Myriam Guerrero de Escobar, Sentencia del 22 de abril de 2009, radicado: 85001-23-31-000-1995-00099-01 (16192), actor: José Arialdo Naranjo y otros.

o imperfectos producto de su uso, razón por la cual la ley ha atribuido determinadas obligaciones al conductor del vehículo para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a el mismo como a los ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía.

De esta suerte, es pertinente observar que la doctrina se ha ocupado del estudio de las causas de los accidentes de tránsito, encontrando que debe observarse las causas atribuibles al factor humano, (el conductor - aspectos físicos), el entorno, esto es las características de la vía y el vehículo, (estado técnico - mecánico), aspectos que deberán ser objeto de valoración en el proceso.

Ahora bien, acerca de la prudencia que debe acompañar a los conductores de vehículos automotores de dos ruedas, el Consejo de Estado, se ha pronunciado, así: "(...) *Debe recordarse que los usuarios de las vías, bien como peatones ora como conductores, están en la obligación de extremar al máximo las medidas de seguridad, independientemente de que una norma les imponga dicha exigencia, pues la conducción de vehículos es considerada una actividad peligrosa, lo cual implica asumir riesgos cuando se hace partícipe de ella...*" CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA 17.185 (R-2237), Consejera Ponente: MYRIAM GUERRERO DE ESCOBAR Bogotá, D.C., diecinueve (19) de agosto d dos mil nueve (2009).

De otro lado, resulta conveniente significar que los accidentes de tránsito ocurren por tres causas básicas: El conductor, el vehículo y el medio, en las investigaciones aparece como el factor de riesgo más importante El conductor y la forma de conducir el vehículo. En más del 80% de los accidentes, la causa principal se encuentra en el factor humano⁹.

Todo conductor debe actuar en condiciones de total normalidad física y mental. Si está bajo efecto de alcohol, drogas, fatiga, estados emocionales alterados, preocupación, temor, euforia exagerada, o con oídos o vista deficiente, entre otros, son condiciones que se van a aumentar la probabilidad de que ocurran accidentes.

El conocimiento y la pericia

Conducir es un procedimiento complejo, en el que de no atenderse en debida forma pone en riesgo no solo la vida de quien la ejecuta, sino de todos sus actores. "Conducir bien" se suele entender, en términos de seguridad vial, como un ejercicio de respetar las señales, ser prudente y cumplir todas las normas. Sin duda, todo ello es necesario para "conducir bien". Pero hay otra parte de "conducir bien" que está abandonada. La relación de la persona con el automóvil es importantísima: el tiempo de reacción ante una emergencia, los reflejos consolidados, la precisión – entre otras-.

Los conductores experimentados a menudo transitan con demasiada confianza y repiten los malos hábitos para conducir que desarrollaron

⁹ <https://www.arlsura.com/index.php/component/content/article?id=406:-sp-17983>

durante muchos años. Patente es que muchos conductores no acuden a las escuelas de tránsito debidamente autorizados y menos aún acuden a capacitaciones para el ejercicio de una actividad considerada como peligrosa, por esto cuando se les habla de capacitación, piensan que, con tantos años de experiencia, ellos ya no tienen nada que aprender, no obstante, basta confrontar a los conductores se logra apreciar que existe muchos vacíos frente al tema. Se requiere, por lo tanto, que cada conductor acepte, que hay otras maneras de hacer las cosas con más seguridad.

El conocimiento de las normas y señales de tránsito, así como de la vía por la que se conduce y el vehículo son fundamentales. Las estadísticas muestran que el mayor número de accidentes ocurren por la violación por parte del conductor y también de peatones, de las normas de tránsito y de seguridad vial.

La pericia, unida a las competencias emocionales personales y sociales hace a un conductor perfecto dentro de lo humanamente posible. La pericia es la combinación entre el sentido común, los conocimientos y las habilidades, fruto de la práctica, tal como arriba lo señalábamos.

Las habilidades para ejecutar las maniobras básicas de manejar, tales como arrancar, parar, hacer virajes, adelantar, cambiar de velocidades, parquear y ejecutar varias maniobras de emergencia, no se desarrollan simplemente como resultado de la práctica, sino a través de un adiestramiento adecuado, además de la práctica.

Siendo ello así, no es posible atribuir con la mera suposición de que la falla corresponde a la supuesta existencia de un hueco, así como a la ausencia de las señales de tránsito, como la causante del accidente de tránsito y con el resultado lamentable, por lo que la parte actora deberá demostrar con suficiencia que el conductor, desarrollaba la actividad peligrosa con la debida diligencia, cuidado, pericia, así como atendiendo las normas de tránsito y de seguridad vial, así como las óptimas condiciones de la motocicleta.

De manera que, de lo expuesto, se tiene que con la prueba documental no es posible afirmar de manera indefectible que la situación alegada en la demanda haya sido la causa generadora y única del daño padecido por la parte actora, por lo que resulta pertinente, referirse que se entiende por el manejo a la defensiva, del que todo conductor de vehículo está obligado a cumplir, así:

Manejo a la defensiva es estar alerta¹⁰:

Observe las normas de tránsito, respete los semáforos, las señales de tránsito, las señales que le hace el conductor del vehículo que va adelante sobre lo que piensa hacer. ¿Está haciendo señal de girar? ¿Están encendidas las luces de girar? ¿Están encendidas las luces de freno? ¿Se va aproximando hacia la derecha o a la izquierda, como si estuviese preparándose para girar? El conductor seguro manteniéndose

¹⁰ <https://www.arlsura.com/documentacion/hogar/articulos/410/>

alerta siempre tiene presente:

Anticipación a la situación:

Observe más allá del vehículo que va adelante para prevenir situaciones que puedan forzarlo a actuar rápidamente, convirtiéndose en una amenaza para usted; analice el entorno y tome las prevenciones adecuadas. ¿Hay intersecciones marcadas o no marcadas? ¿Hay vehículos en la carretera o sobre la berma? ¿Se reduce o ensancha la calzada? ¿Hay resaltos, depresiones? ¿Hay vehículos estacionados? ¿Peatones o ganado? ¿Obreros en la vía?, ¿Cuándo va a pasar un vehículo en la carretera se asegura que lo han visto?, ¿Ha dejado suficiente distancia con el vehículo de adelante?

Responsabilidad social del conductor

Durante un año, los adultos pasan al volante un 11% de su tiempo. Siempre se debe tener en cuenta que en las vías públicas nunca nos encontramos solos, ni mucho menos somos sus dueños. Esta razón es la base por la que debemos respetar y seguir las normas de convivencia y la normatividad establecida. Cuando no se respeta, aparece la acción destructiva que en muchos casos produce víctimas, lesionados, heridos, pérdidas económicas, entre otras.

La descripción del vehículo y de su comportamiento reflejan la actitud del conductor. Se pueden relacionar las actitudes de las personas respecto a las cosas que usan y como las cuidan. El vehículo no es solamente un signo social, sino también un elemento configurador de la personalidad.

Es fundamental para la convivencia que cada persona asuma la responsabilidad propia sin inculpar a los demás. Las actitudes reflejadas por cada conductor contribuyen a la buena imagen de cada uno y al desarrollo cultural de la ciudad. Una ciudad donde sus conductores dan el paso no bloquea las intersecciones y respetan todas las normas, mejora la calidad de vida de cada uno de sus integrantes.

Por consiguiente, es dable poner de presente que existen otros factores distintos a los señalados en el escrito introductorio, que para el caso sub examine tiene incidencia directa y eficiente en un accidente, como la imprudencia, así como falta de pericia del motociclista en razón por su proceder irregular que pusiéramos de presente en líneas precedentes; en suma, a la incapacidad de sortear situaciones irregulares que pueden presentarse durante la conducción, como quiera, que dada las características de la vía de un sector comercial, se infiere que es concurrida por el paso de varios vehículos o incluso de peatones. Vale señalar, que, en el presente asunto se plantea la falta de señalización e imperfecciones en la capa asfáltica, pero no se puede pasar por alto que también existe como variable, la condición física y mental del conductor, las condiciones de la motocicleta -involucrada- que no contaba con la revisión tecno mecánica, el clima, la hora, el tráfico al momento del siniestro que podrían incidir de manera directa la ocurrencia del hecho dañoso, no necesariamente la supuesta falencia sea la causante del

accidente de tránsito, que dicho sea de paso, no se acreditó.

Apuntalado en estas precisiones, se tiene que de manera ineludible a la conclusión de que nada permite que el juzgado califique la incidencia de la falla del servicio alegada en la causación efectiva del daño, si en cuenta se tiene que en el presente asunto no se logró establecer la configuración del nexo de causalidad, ya que no está probado que el hecho – la falta de control, mantenimiento y previsión mediante la implementación de señalización vial y elementos de protección, así como la existencia de un obstáculo- que suscitara la pérdida del control- y el daño sean consecuenciales, y la causa eficiente que se endilga no se acreditó, pues la alegada falla no resulta – *per se* - determinante de la producción del daño o, por lo menos, no se probó que así sucediera en el caso objeto de estudio.

Por el contrario, salta a la vista que fue la conducta humana del señor MILTÓN JOSÉ (q.e.p.d.) incidió de manera directa para el lamentable accidente de tránsito, nótese que de haber respetado las reglas del estatuto de tránsito terrestres o incluso en guarda de la lógica y sentido común habría reducido la velocidad transitando no habría ocurrido ese volcamiento y colisión que le generó los alegados perjuicios. No cabe duda, pues, que todo obedeció por culpa exclusiva de la víctima.

EN CUANTO AL NEXO CAUSAL

Debe reiterarse que esta postura resulta insostenible en cuanto que no existe prueba que dé cuenta de las circunstancias de tiempo, modo y, lugar en que los hechos ocurrieron, constituyéndose lo anterior en simple manifestación carente de sustento.

Ahora bien, no obstante, lo anterior, vale traer a cita la Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", que prevé en su artículo 94, entre las normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, las siguientes:

"...Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo...”.

Con base en lo anterior, sólo resta preguntarse si en efecto la víctima directa cumplía con todas las reglas señaladas, pues de no ser así, claro resulta que el motivo del accidente le sería atribuible a él, constituyéndose en causal eximente de responsabilidad como lo es la **culpa exclusiva de la víctima** y/o **hecho de un tercero**, por tanto, inexistencia del nexo causal.

Al respecto, la entidad demandada en este caso el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, sólo podrá exonerarse de responsabilidad alegando y probando fuerza mayor, **hecho exclusivo de la víctima** o **hecho determinante de un tercero**, pues se insiste que la vía donde se arguye ocurrió el siniestro no está dentro de la gobernabilidad del INVIAS, sino del DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI.

En la responsabilidad administrativa por falta o falla del servicio y de conformidad con los parámetros sobre los cuales fue inicialmente estructurada esa teoría se dan tres elementos constitutivos esenciales, a saber: una falta o falla del servicio *que debe ser plenamente acreditada*; un daño y una relación de causalidad entre la falla y el daño.

La esencialidad de esos tres elementos llega al extremo de que faltando uno de ellos no se configura la responsabilidad administrativa. En nuestro sistema corresponde al interesado en la indemnización, probar la falla del servicio, la existencia del daño con todas las características que lo hacen indemnizable y la relación de causalidad.

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

En este caso, la demanda se fórmula como consecuencia del daño producido tras la ocurrencia del accidente de tránsito sufrido por quien en vida respondía al nombre de MILTÓN JOSÉ QUIÑONES PRECIADO, de manera que la actividad generadora del daño, esto es, la conducción de una motocicleta es una de aquéllas que ha sido tradicionalmente

considerada una actividad peligrosa.

Ha sido reiterada la tesis de la jurisprudencia, en el sentido de que en aquellos eventos en los que el daño es producido por las actividades peligrosas el régimen aplicable es de carácter objetivo, para quien realiza este tipo de actividad, se aclara, porque el factor de imputación está derivado de la realización directa de actividad que entraña peligro, de tal manera que en esos casos basta que el actor acredite, primero, la existencia del daño y segundo, que el mismo se ha generado como consecuencia de dicha actividad. En relación con lo anterior, resulta necesario señalar que la responsabilidad se estructura bajo el hecho cierto de la actividad peligrosa, en este caso, una motocicleta.

La aplicación correcta de este conjunto de conceptos, en el juzgamiento de daños inferidos por el mal funcionamiento del servicio, exige de ciertas puntualizaciones, pues no es verdad, como muchos piensan, que para obtener la indemnización por parte del Estado siempre le basta al reclamante comprobar la omisión del servicio, su retardo o su prestación deficiente. Vale traer a cita las precisiones de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en Sentencia 1998- 05970 de junio 9 de 2010, señalándose lo siguiente:

"2.2. El hecho exclusivo de la víctima como eximente de responsabilidad o causal excluyente de imputación.

"Las tradicionalmente denominadas causales eximentes de responsabilidad fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima constituyen diversos eventos que dan lugar a que devenga jurídicamente imposible imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo.

En relación con todas ellas, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irresistibilidad; (h) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado, extremos en relación con los cuales la jurisprudencia de esta sección ha sostenido lo siguiente:

"En cuanto tiene que ver con (i) la irresistibilidad como elemento de la causa extraña, la misma consiste en la imposibilidad del obligado a determinado comportamiento o actividad para desplegarlo o para llevarla a cabo; en otros términos, el daño debe resultar inevitable para que pueda sostenerse la ocurrencia de una causa extraña, teniendo en cuenta que lo irresistible o inevitable deben ser los efectos del fenómeno y no el fenómeno mismo —pues el demandado podría, en determinadas circunstancias, llegar a evitar o impedir los efectos dañinos del fenómeno, aunque este sea, en sí mismo, irresistible, caso de un terremoto o de un huracán (C.C., art. 64) algunos de cuyos efectos nocivos, en ciertos supuestos o bajo determinadas condiciones, podrían ser evitados —.

"Por lo demás, si bien la mera dificultad no puede constituirse en verdadera imposibilidad, ello tampoco debe conducir al entendimiento de acuerdo con el cual la imposibilidad siempre debe revestir un carácter sobrehumano; basta con que la misma, de acuerdo con la valoración que

de ella efectúe el juez en el caso concreto, aparezca razonable, como lo indica la doctrina:

"La imposibilidad de ejecución debe interpretarse de una manera humana y teniendo en cuenta todas las circunstancias: basta que la imposibilidad sea normalmente insuperable teniendo en cuenta las condiciones de la vida".

"En lo referente a (ii) la imprevisibilidad, suele entenderse por tal aquella circunstancia respecto de la cual "no sea posible contemplar por anticipado su ocurrencia", toda vez que "[P]rever, en el lenguaje usual, significa ver con anticipación", entendimiento de acuerdo con el cual el agente causante del daño solo podría invocar la configuración de la causa extraña cuando el hecho alegado no resulte imaginable antes de su ocurrencia, cuestión de suyo improbable si se tiene en cuenta que el demandado podría prefigurarse, aunque fuese de manera completamente eventual, la gran mayoría de eventos catalogables como causa extraña antes de su ocurrencia, más allá de que se sostenga que la imposibilidad de imaginar el hecho aluda a que el mismo jamás hubiera podido pasar por la mente del demandado o a que este deba prever la ocurrencia de las circunstancias que resulten de más o menos probable configuración o a que se entienda que lo imprevisible está relacionado con el conocimiento previo de un hecho de acaecimiento cierto.

"Sin embargo, el carácter imprevisible de la causa extraña también puede ser entendido como la condición de "imprevisto" de la misma, esto es, de acontecimiento súbito o repentino, tal y como lo expresan tanto el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, como el artículo 64 del Código Civil y la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, de acuerdo con la cual (imprevisible) será cuando se trate de un acontecimiento súbito, sorpresivo, excepcional, de rara ocurrencia". La recién referida acepción del vocablo "imprevisible" evita la consecuencia a la cual conduce el entendimiento del mismo en el sentido de que se trata de aquello que no es imaginable con anticipación a su ocurrencia, toda vez que esta última comprensión conllevaría a que la causa extraña en realidad nunca operase, si se tiene en cuenta que prácticamente todos los sucesos que ocurren a diario ya han sido imaginados por el hombre.

"No está de más señalar, en cualquier caso, que la catalogación de un determinado fenómeno como imprevisible excluye, de suyo, la posibilidad de que en el supuesto concreto concorra la culpa del demandado, pues si este se encontraba en la obligación de prever la ocurrencia del acontecimiento al cual se pretende atribuir eficacia liberatoria de responsabilidad y además disponía de la posibilidad real y razonable de hacerlo, entonces los efectos dañinos del fenómeno correspondiente resultarán atribuibles a su comportamiento culposo y no al advenimiento del anotado suceso. Culpa e imprevisibilidad, por tanto, en un mismo supuesto fáctico, se excluyen tajantemente.

"Así pues, resulta mucho más razonable entender por imprevisible aquello que, pese a que pueda haber sido imaginado con anticipación, resulta súbito o repentino o aquello que no obstante la diligencia y cuidado que se tuvo para evitarlo, de todas maneras acaeció, con independencia de que hubiese sido mentalmente figurado, o no, previamente a su ocurrencia. En la dirección señalada marcha, por lo demás, la reciente jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, la cual ha matizado la rigurosidad de las exigencias que, en punto a lo "inimaginable" de la causa extraña, había formulado en otras ocasiones:

"Y, por otra parte, en lo relacionado con (iii) la exterioridad de la causa extraña, si bien se ha señalado que dicho rasgo característico se contrae a determinar que aquella no puede ser imputable a la culpa del agente que causa el daño o que el evento correspondiente ha de ser externo o exterior a su actividad, quizás sea lo más acertado sostener que la referida exterioridad se concreta en que el acontecimiento y circunstancia que el demandado invoca como causa extraña debe resultarte ajeno jurídicamente, pues más allá de sostener que la causa extraña no debe poder imputarse a la culpa del agente resulta, hasta cierto punto, tautológico en la medida en que si hay culpa del citado agente mal podría predicarse la configuración al menos con efecto liberatorio pleno de causal de exoneración alguna, tampoco puede perderse de vista que existen supuestos en los cuales, a pesar de no existir culpa por parte del agente o del ente estatal demandado, tal consideración no es suficiente para eximirle de responsabilidad, como ocurre en los casos en los cuales el régimen de responsabilidad aplicable es de naturaleza objetiva, razón por la cual la exterioridad que se exige de la causa del daño para que pueda ser considerada extraña a la entidad demandada es una exterioridad jurídica, en el sentido de que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada".

"Por otra parte, a efectos de que opere el hecho de la víctima como eximente de responsabilidad, es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder activo u omisivo de aquella tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño. En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que el hecho de la víctima tenga plenos efectos liberadores de la responsabilidad estatal, es necesario que la conducta desplegada por la víctima sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo, es decir, que se trate de la causa adecuada, pues en el evento de resultar catalogable como una concausa en la producción del daño no eximirá al demandado de su responsabilidad y, por ende, del deber de indemnizar, aunque, eso sí, habrá lugar a rebajar su reparación en proporción a la participación de la víctima...".

De esta suerte, se itera que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS no tuvo injerencia directa o indirecta en la administración, conservación y mantenimiento en el referido tramo, como bien lo manifiesta la misma parte actora y que se corrobora con la certificación y acto administrativo que se adjunta y que se relaciona más adelante en el acápite de pruebas.

Como bien puede verse, el asunto sometido a estudio se ajusta idealmente a las previsiones jurisprudenciales, lo que permite afirmar de manera contundente que, ante la acreditada la **culpa exclusiva de la víctima** y/o hecho de un tercero en el lamentable resultado, el nexo de causalidad se rompió, siendo razón suficiente para que la Administración quede liberada de cualquier responsabilidad.

FRENTE A LOS PERJUICIOS

De cara a los perjuicios solicitados, conforme a la precedente argumentación, dirigida a desvirtuar la existencia del daño antijurídico, la falla del servicio, y el nexo causal entre estos, una condena a la Administración carecería de sustento, y por tanto devendría ilegítima. Como se dijo, huérfano de prueba se encuentran los perjuicios presuntamente sufridos por los aquí demandantes, así como el nexo causal que también debe acreditarse por el extremo activo de esta

relación procesal, a lo que se suma la clara existencia de la causal eximente de responsabilidad a que se hizo referencia.

Por otra parte, y en caso de no acogerse los anteriores argumentos, es de señalar que la cuantía de los perjuicios morales solicitados en la demanda no se atempera a la manera en que según el Consejo de Estado en Sentencia 1994-8354 de octubre 19 de 2012, éstos deben tasarse, como se señala a continuación:

"(...) En este sentido, se establece la siguiente metodología para determinar el quantum indemnizatorio por concepto de perjuicios morales:

Si solamente se encuentra satisfecho el requisito de idoneidad se concederá de la siguiente forma:

Relación	Con convivencia	Sin convivencia pero con relación de cercanía	Sin convivencia y sin relación de cercanía (simple presunción de Registro Civil)
Familiares inmediatos y cónyuge	50 SMMLV	10 SMMLV	5 SMMLV
Familiares derivados	20 SMMLV	5 SMMLV	2 SMMLV

Si se encuentran conjugados los sub principios de idoneidad y necesidad la liquidación se efectuará en los siguientes términos:

Relación	Con convivencia	Sin convivencia pero con relación de cercanía	Sin convivencia y sin relación de cercanía (simple presunción de Registro Civil)
Familiares inmediatos y cónyuge	80 SMMLV	20 SMMLV	10 SMMLV
Familiares derivados	35 SMMLV	5 SMMLV	2 SMMLV

En el caso que se encuentren reunidos los requisitos de idoneidad, necesidad y proporcionalidad en estricto sentido, se tasa así:

Relación	Con convivencia	Sin convivencia pero con relación de cercanía	Sin convivencia y sin relación de cercanía (simple presunción de Registro Civil)
Familiares inmediatos y cónyuge	100 SMMLV	50 SMMLV	25 SMMLV
Familiares derivados	50 SMMLV	25 SMMLV	10 SMMLV

Conforme lo anterior, si se encuentra que existió responsabilidad administrativa a cargo del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS, deberá partirse del valor de cinco (5) SMMLV conforme al primero de los precitados cuadros, y no de cien como se pretende en la demanda.

FRENTE A LOS DAÑOS MATERIALES

No hay lugar al reconocimiento sobre este concepto, pues no hay medio de prueba que dé cuenta la existencia del este daño material, los cuales se manifiesta en dos formas específicas, el daño emergente y lucro cesante.

Ahora en gracia de discusión, en el evento de allegarse a consideración el reconocimiento en la modalidad de lucro cesante, no podrá reconocerse en la suma deprecada en la demanda, sino por el salario básico que logre demostrar.

OPOSICIÓN A LAS PRETENSIONES

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, manifiesto mi oposición a que se declare a favor de la parte demandante todas y cada una de las pretensiones invocadas en la demanda, por considerar que el resultado dañoso se genera **por culpa exclusiva de la víctima** y/o por hecho de un tercero, por tanto, al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS no le asiste responsabilidad administrativa alguna, por tales motivos, como quedará demostrado en el presente proceso, solicito respetuosamente al honorable operador jurídico de instancia que le releve de cualquier responsabilidad dentro del asunto.

Así las cosas, cabe preguntarse ¿Cómo demostrar que efectivamente el accidente narrado ocurrió por culpa del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS y no por otra causa?; por lo anterior, no sobra subrayar que, si bien aparece demostrado el daño, no es menos cierto que no ocurrió frente al nexo de causalidad; requisito exigible para que sea indemnizable: Para que el daño sea indemnizable **"es requisito indispensable que sea cierto, verdadero e incuestionable..."**.

Sobre este particular, considero pertinente hacer referencia a los planteamientos esbozados por el tratadista JUAN CARLOS HENAO, en su libro EL DAÑO, Universidad Externado de Colombia, Primera Edición, julio de 1998, Pág. 38, cuando afirma:

"Sin embargo, en ocasiones a pesar de existir daño no procede declarar la responsabilidad. Esto por cuanto el daño es requisito indispensable pero no suficiente para que se declare la responsabilidad. En efecto, en algunos eventos no se declara la responsabilidad, a pesar de haber existido daño.

Es lo que ocurre en dos hipótesis: el daño existe pero no se puede atribuir al demandado, como cuando aparece demostrada una de las causales exonerativas; o el daño existe y es imputable, pero el imputado no tiene el deber de reparado, porque no es un daño antijurídico y debe ser soportado por quien lo sufre".

El Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sección Tercera, ha considerado, que no basta demostrar el daño, aún en los regímenes de responsabilidad objetiva, deberán estar presentes tanto el hecho dañoso imputable a la administración, como el nexo con el servicio, lo que no ocurrió en este caso.

En este orden de ideas, carece de sustento lo afirmado por la parte demandante, en cuanto señala que el hecho implica una falla del servicio por parte de la Administración, lo cual le corresponde probar.

Por eso valga repetirlo, se considera que el daño es un elemento indispensable para la existencia de la responsabilidad, pero cuya sola presencia no convierte de suyo a quien lo sufre en acreedor de una indemnización.

EXCEPCIONES DE MÉRITO

1.- FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA.

Bajo el entendido de que la parte actora endilga responsabilidad por la presunta falla en el servicio a la entidad que represento, desconociendo los presupuestos de orden legal en los que se fundamentan la creación, razón de ser, estructura organizacional y el alcance de las funciones del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS.

Por ello, cumple recordar que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS inició labores el primero de enero de 1994 mediante el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, que creó un establecimiento público del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Transporte, **que tuviera como objetivo ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación.**

Durante el fortalecimiento del sector transporte INVIAS también asumió nuevas funciones y su estructura interna cambió con los Decretos N° 2056 y 2067 del 24 de julio de 2003.

Como organismo adscrito al Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías pertenece a la Rama Ejecutiva. Los cerca de 13.000 kilómetros de extensión que tiene la infraestructura vial del país son, en síntesis, nuestra razón de ser. Por ello atendemos día a día de las 7 troncales, que recorren nuestro territorio de Norte a Sur, y de las 8 transversales que unen a dichas troncales en su tránsito Oriente - Occidente.

Como salta a la vista, el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, INVIAS, tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

Así las cosas, tenemos que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS le corresponde velar por la preservación y perfecto estado de las obras a su cargo, entendiéndose concretamente, las vías, puentes, muros y las demás obras de carácter **NACIONAL** complementarias **NO CONCESIONADAS**, necesarias para la conservación del bien de uso público encomendado y acorde a las disposiciones legales vigentes, es decir, por ningún motivo está dentro de su resorte y competencia el responder por hechos, acciones u omisiones que generen efectos contrarios a terceros provocados por otros intervinientes.

Por lo anterior, se itera, que el lugar descrito en la demanda donde se afirma aconteció el siniestro, a saber, "(...) a la altura de la carrera 8 frente al No. 72B- 04, se movilizaba en motocicleta marca SYM de placas IRV55F [...] específicamente en ese tramo que se encuentra en la parte izquierda de la carretera que está al lado del puente de la carrera 8va con destino al puente de (Juanchito) donde sufrió el accidente de tránsito el señor Víctor Hugo Olaya Pérez..." corresponde a una vía urbana a cargo del **DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI**

De esta suerte, se tiene que el descrito tramo de vía está a cargo del citado ente territorial y por consiguiente la administración, conservación y mantenimiento es de su competencia.

En consecuencia, el **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS** no ha tenido injerencia alguna en el tramo de vía y menos aún en la fecha que pregona la parte convocante. Por ello, no es dable predicar algún tipo de responsabilidad en lo que al instituto se refiere.

En relación con la falta de legitimación en la causa por pasiva en un asunto parecido el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle del Cauca, en sentencia del (13) de septiembre de dos mil dieciséis (2.016), en el proceso radicado 76001-23-31-008-2008-00291-00, señaló:

“(…)

Legitimación en la causa por pasiva de las entidades accionadas.

En el presente caso, el ejercicio de imputación fáctica y jurídica propuesto con la demanda se dirige a obtener la declaratoria de responsabilidad del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), el Departamento del Valle del Cauca y el Municipio de Restrepo, entidades que presuntamente incumplieron con su deber de mantenimiento y señalización de la vía en que ocurrió el accedente de tránsito en que resultó lesionado el señor Carlos Alberto Cartagena, sin llegar a especificar cuál de las entidades accionadas tenía a su cargo el corredor vial.

A su turno, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) considera que no se encuentra legitimado en la causa para responder por el juicio de imputación planteado con la demanda, toda vez que el mantenimiento de la vía en que ocurrieron los hechos se encontraba dado que no se encuentra (sic) incluida dentro de los corredores determinados en el decreto 1735 de 2001, por medio del cual se fijó la red nacional de carreteras a cargo de dicha entidad.

Sobre el particular, debe manifestarse que, a partir de la ley 105 de 1993 se definió la composición de la infraestructura vial en los diferentes niveles y se precisaron las funciones y responsabilidades de la Nación, los departamentos, los municipios y los distritos sobre la red vial del Estado.

La ley 105 de 1993, definió la infraestructura a cargo de la Nación y de las entidades territoriales, así como [as precisiones en torno al alcance de las obligaciones de estos entes para ejecutar las actividades de mantenimiento Y rehabilitación de la infraestructura a su cargo, circunstancia que debe tenerse en cuenta al delimitar la responsabilidad de cada uno de estos entes en los eventos en que ocurre un daño antijurídico asociado a la prestación de dicho servicio.

El artículo 12 de la ley 105 de 1993, define la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, en los siguientes términos:

(…) Artículo 12. definición de integración de la infraestructura de transporte a cargo de la nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:

a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.

b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.

c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre si, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.

d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.

e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.

"Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.

"Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si este demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación..."

En concordancia con lo anterior, el artículo 16 de la ley en comento establece que forman parte de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos los siguientes tipos de vías:

(...) a) Las vías que eran de propiedad de los Departamentos antes de la expedición de la ley;

b) Las vías que eran responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en la ley, les transfirió mediante convenio a los departamentos.

c) Aquellas que en el futuro sean departamentales.

d) Las vías que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamental es que no sean parte de la red nacional.

e) Las vías alternas que se le transfieran con ocasión de la construcción de una variante de una carretera Nacional, si a juicio del Ministerio de Transporte reúne las características de ésta" (Negrilla fuera del texto original).

Por su parte, el artículo 17 de la ley 105, dispone que hacen parte de la infraestructura vial distrital y municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del distrito o municipio.

La descentralización de la competencia en materia de infraestructura vial además de trasladar la "propiedad" de las vías a las entidades territoriales, trajo consigo la responsabilidad de adelantar las labores que se requieran para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de las mismas.

Bajo este presupuesto, el artículo 19 de la ley 105 de 1993, señala:

"Artículo 19. Constitución y conservación. Corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley".

En concordancia con lo expuesto, la Nación y las entidades territoriales están en la obligación de garantizar la sostenibilidad y transitabilidad de las vías bajo su responsabilidad, según las competencias asignadas en dicha ley y de apropiarse en sus respectivos presupuestos las partidas que se requieran para el efecto.

Ahora bien, una vez revisado el contenido del artículo 4¹¹ decreto 1735 de 2001, se advierte que el corredor vial que comunica al Municipio de Restrepo no hace

¹¹ Artículo 4° Fijar la Red Nacional de Carreteras construida a cargo del Instituto Nacional de Vías, de conformidad con el Documento Compes número 3085 del 14 de julio de 2000, la cual está construida por

parte de la red nacional de carreteras a cargo del Instituto Nacional de Vías, motivo por el cual le asiste razón a esta entidad al sostener que en su caso se configura una falta de legitimación en la causa por pasiva.

Lo anterior, máxime si se tiene en cuenta que a folio 129 del cuaderno principal obra certificación suscrita por el Director Territorial Valle del Instituto Nacional de Vías en la que hace constar que el sitio conocido como la "y" ubicado entre la vía que comunica a los Municipios de Buga y Restrepo no corresponde a un corredor vial que tenga la categoría de Nacional.

Esta situación permite inferir que la vía en que ocurrió el accidente, conforme a lo estipulado por el literal d) del artículo 16 de la ley 105 de 1993 corresponde a una carretera a cargo del Departamento del Valle del Cauca, toda vez que comunica entre sí a 2 cabeceras municipales, no se encuentra dentro del perímetro urbano de una de éstas entidades y sirve de enlace para la comunicación con otro corredor vial del orden Nacional como la Vía entre Buga y Buenaventura.

En consecuencia se procederá a declarar probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva formulada por el Instituto Nacional de Vías, situación jurídica que igualmente cobija al Municipio de Restrepo y que puede ser declarada de oficio conforme las facultades establecidas en el artículo 164 del C.C.A.

De esta forma el juicio de imputación planteado con la demanda se surtirá únicamente frente al Departamento del Valle del Cauca, entidad territorial que tenía a su cargo la manutención de la vía en que se produjo el accidente que ocasionó el daño antijurídico que presuntamente afecta a los integrantes de la parte accionante...".

Por lo anterior, salta a la vista la FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA, en el presente asunto, como quiera que el lugar donde se aduce ocurrió el siniestro no estaba bajo el dominio de la autoridad administrativa que represento. Por lo que deberá ser exonerado de cualquier responsabilidad del Instituto.

2.- INCUMPLIMIENTO DEL ACTOR DE SU CARGA PROBATORIA

La cual es propia al perseguir un efecto jurídico bajo el desencadenamiento del aparato judicial- *Onus Probandi incumbit actori*- como principio procesal sobre la debida demostración y sustento de los en los hechos que basa sus pretensiones.

Como se observa, el presente proceso carece de sustento probatorio; dado que a lo largo de la demanda la parte actora se limita a expresar únicamente a la supuesta falta de las señales de tránsito y el estado de la carretera, sin aportar ningún medio de prueba con la suficiencia para demostrar el nexo causal, del que se pueda predicar la responsabilidad deprecada en el escrito de la demanda. Por el contrario, se dejó en evidencia que el accidente ocurrió por culpa exclusiva de la víctima.

El INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS desconoce las reales circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon el accidente, ya que como fue debatido en el acápite de los hechos, no existe prueba que demuestre que lo alegado por la parte actora sea la causante del sentido accidente de tránsito, por el contrario, existe evidencia que la causa eficiente se

16.575.1 Km. de los cuales 11.650,4 Km. corresponden a carreteras pavimentadas y 4.924,270 KM. a carreteras en afirmado, de acuerdo con la evaluación realizada en diciembre de 1999, así (...)

ubica en la conducta del conductor involucrado, en consecuencia sería un despropósito condenar a cualquier entidad teniendo como única prueba la manifestación de la actora.

3.- INEXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD POR CARENCIA DE NEXO CAUSAL.

De acuerdo con las pruebas documentales que se aportan con el escrito de la demanda, NO se logra acreditar la supuesta "(...)falta de control, mantenimiento y previsión mediante la implementación de señalización vial y elementos de protección, tendientes a eliminar cualquier amenaza existente en una vía; la cual para el lugar y momento de los hechos se encontraba plenamente habilitada sin el pleno cumplimiento de los anteriores requisitos por los organismos de tránsito y concesión vial sobre la carretera de la Calle 2 Oeste No. 82A-10 sentido norte a sur, cuando la motocicleta **AKT** línea **AK-125** de placas **CIG-13G** presuntamente chocó contra un elemento contundente al borde de la vía (sardinel) y perdió el control hacia una zona que estaba en reparación de la malla vial, la cual no contaba con ningún elemento de protección, señalización o prevención, lo cual ocasionó la posterior muerte del conductor, el señor **MILTON JOSÉ QUIÑONES PRECIADO (Q.E.P.D.)**, y las lesiones del pasajero, su hermano **LUIS MARTÍN TENORIO PRECIADO**, pues de existir mantenimiento permanente y señalización preventiva sobre la vía pública, sin lugar a dudas se hubiera podido evitar los daños y perjuicios que aquí se reclaman...".

Contrariamente a lo que piensa la parte actora, el asunto bajo estudio, da cuenta sin equivoco, que el resultado dañoso resulta de la conducta humana, en otras palabras, por el proceder autónomo y libre del señor MILTÓN JOSÉ que sin justificación alguna decidió ejercer una actividad peligrosa sin estar habilitado por la autoridad competente, bajo la ingesta de alcohol, según la valoración del médico tratante, a su vez al exceder la velocidad en una zona residencial, circunstancia que le obligaba reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora, sumado a que no contaba con el uso del casco obligatorio, conducta claramente imprudente que en efecto, resultó determinante en la materialización del daño.

De lo anterior se concluye que en el presente caso la parte demandante no demostró el nexo causal entre la falla en el servicio y el daño causado, en tanto considera que, o el hecho si bien ocurrió, también lo es que no lo fue en las circunstancias que se indican en la demanda, ya que la causa del accidente se debió por la imprudencia, así como la falta de pericia, prudencia, exceso de velocidad y confianza, todas ellas atribuibles al motociclista, sin medir las consecuencias, todo lo cual, es indicativo de la violación de las normas imperativas del estatuto de tránsito terrestre, por consiguiente, se deben denegar la totalidad de las pretensiones de la demanda.

El presente caso se debe examinar bajo el régimen de la falla probada, en la cual a la parte demandante le corresponde la demostración de todos los elementos que configuran la responsabilidad estatal, y ya que se imputa una omisión administrativa, corresponde a la parte actora

probar la existencia del perjuicio y su relación de causalidad con la omisión de la cual él se deriva, acreditar la existencia de la falla del servicio consistente en el cumplimiento de un deber y demostrar que dicha falla fue la única causante del daño.

4.- CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA y/o HECHO DE UN TERCERO:

En el evento que se logre probar en debida forma por parte de los demandantes el nexo de causalidad de la ocurrencia del accidente, estamos ante lo que se denomina, "*culpa exclusiva de la víctima*", como eximente de responsabilidad de la entidad pública demandada.

No hay que olvidar que el señor MILTÓN JOSÉ QUÑONES PRECIADO, estaba desarrollando una actividad considerada como peligrosa, por lo que debía atender lo establecido en las normas de tránsito vigentes para la época de los hechos (Artículo 55 de la Ley 769 de 2001), veamos que transcribe dicho artículo: (...) *Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. 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.***" (Negrillas y subrayas por fuera del texto); o sea que se les obliga a una **razonable precaución** que se debe tener al transitar por cualquier vía vehicular, que para el caso de estudio se observa del análisis del croquis levantado con ocasión al accidente, refulge desde la sana crítica, que el comportamiento del señor MILTÓN JOSÉ QUIÑONES PRECIADO (q.e.p.d.) fue determinante en la materialización del daño pregonado, ya que de la prueba documental que corre en la foliatura es bastante dicente, como quiera que aflora que actuó faltando al deber de objetivo de cuidado y obró de manera negligente, por cuanto NO contaba con licencia de conducción otorgada por la autoridad competente, revelando que no contaba con la pericia suficiente, entendida esta como la carencia de habilidad, sabiduría y experiencia en una determinada materia, para su ejercicio; es decir, para el momento del hecho dañoso **no** estaba en capacidad de operar ningún tipo de vehículo automotor, aspecto de relieve que la parte actora guardó silencio, sin que medie justificación alguna y más en tratándose de las garantías al debido proceso y coadyuva a la consecución de la verdad procesal; desde luego, no se puede pasar por alto, ya que logra descubrir que la conducta humana fue determinante en la materialización del daño en el marco de una actividad altamente peligrosa.

Es palmar entonces, de la valoración de todas estas circunstancias que el accidente de tránsito ocurrió por razones atribuibles a la condición humana, tan así que ni siquiera lleva consigo elementos de seguridad tan elementales como el casco, a la par de no contar con la licencia de conducción y que según la historia clínica conducía bajo los efectos del alcohol y con antecedente toxicológico como "*bebedor frecuente*" lo que expone a una persona imprudente. Es por ello, que no puede atribuirse responsabilidad patrimonial a la administración bajo los hechos y conductas de la víctima directa; razón por la cual, en el presente asunto

se configura la excepción denominada como **Culpa Exclusiva de la Víctima** y/o **hecho de un tercero**, pues se itera que el motociclista transitaba a una velocidad superior y pasando por alto lo preceptuado en el artículo 73 ibidem, además en conjunto con el exceso de confianza y de velocidad que rompen el nexo causal entre la falla atribuida y el perjuicio ocasionado al demandante. Situación de la que se desprende la impajaritable negación de las pretensiones en contra de la Administración.

Desde luego, no resulta muy consistente la tesis que plantea el extremo de esta litis, como quiera que, del análisis de la mentada prueba documental, deja en evidencia que las condiciones de la carretera no tuvieron incidencia alguna en la consumación del hecho dañoso, ya que la conducta humana resultó determinante y única en la culminación del hecho dañoso, conforme lo hemos venido advirtiendo.

Su participación influyó sin duda alguna en el resultado, en proporción a su causalidad, para el presente caso, la causa eficiente para la producción del daño reside en la misma víctima directa, quien conduce sin atender los reglamentos de tránsito, circunstancia que la puso en peligro y que dio lugar a la ocurrencia del accidente previamente analizado, ya que no atendió lo descrito en los artículos 55 y 74 y siguientes del estatuto de tránsito terrestre, conducta que ocasionó el accidente de tránsito con el resultado ya conocido.

Ahora bien, cualquier persona que maneje un vehículo, motocicleta o bicicleta y que conduzca en sus cinco (5) sentidos, a una velocidad adecuada, puede fácilmente haber mitigado cualquier peligro.

Por consiguiente, se puede establecer que el motociclista no actuó con el debido cuidado, exigido cuando se encuentra en ejercicio de una actividad considerada peligrosa y con ello provocó el resultado atribuible a su culpa, ya que actuó de manera irresponsable al conducir sin hallarse habilitado por la autoridad administrativa competente y excediendo la velocidad permitida, así como bajo los efectos del alcohol, lo que le causó el triste resultado que ahora pretende trasladar a la Administración.

Es aquí donde debemos tener en cuenta la **teoría de la causalidad adecuada**, la cual sostiene que no todas las condiciones que concurren a un resultado adquieren la categoría de causas que originen la responsabilidad. Hay que separar, escoger, aquellos fenómenos, circunstancias, hechos que realmente fueron determinantes e influyeron en el resultado.

Como consecuencia, no se podrá condenar a la autoridad administrativa que represento al pago de todos los perjuicios, por sustracción de materia, ya que como se demostrará no hubo participación de sus funcionarios y mucho menos responsabilidad administrativa por acción y omisión, solicitando por consiguiente no acceder a las pretensiones de la demanda.

5.- COMPENSACIÓN DE CULPAS (ARTICULO 2357 DEL CÓDIGO CIVIL).

Se aclara que esta excepción se propone para que sea analizada en caso tal que las excepciones anteriores luego de analizadas no prosperen. Según lo dispone el Código Civil en su artículo 2357, la apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente, tal como aconteció en el caso que nos ocupa. Con fundamento en lo expuesto, solicito en caso de una improbable condena a la entidad demandada, que el monto de la suma indemnizatoria sea rebajado ostensiblemente, en una justa proporción.

6.- LA INNOMINADA

El fundamento en todos los hechos exceptivos que demostrados en el proceso sean favorables a la parte que represento.

PRETENSIONES

De acuerdo con la narración de los anteriores hechos, comedidamente solicito al señor juez, que previo al trámite legal correspondiente al proceso inicialmente referenciado, efectuó las siguientes o similares declaraciones:

- a) Declarar probadas las excepciones propuestas.
- b) Desvincular al Instituto Nacional de Vías del presente asunto.
- c) Denegar las pretensiones de la demanda.
- d) Condenar en costa a la parte demandante.

PRUEBAS

1.- TESTIMONIAL:

Se decrete el testimonio de los agentes de tránsito JOSE FAVIER HURTADO HERNANDEZ y ASNORALDO CARDENAS ZABALA, identificados con cédula de ciudadanía Nos. 16.453.921 y placa 172; 16.765.522 y placa 167, respectivamente adscritos a la Secretaría de Movilidad del Distrito Especial de Santiago de Cali, previa fijación de fecha y hora para que depongan sobre los hechos de la demanda, particularmente respecto al diligenciamiento del Informe Policial de Accidentes de Tránsito I.P.AT. allegado por la parte actora, para lo cual formularé el cuestionario de rigor en la audiencia o su defecto lo haré en sobre cerrado allegado antes de la audiencia de pruebas. Quien podrá ser contactado en la dirección electrónica notificacionesjudiciales@cali.gov.co

2.- INTERROGATORIO

Se decrete interrogatorio de parte de los aquí demandantes, previa fijación de fecha y hora para que depongan sobre los hechos y pretensiones de la demanda, para lo cual formulare el interrogatorio que se absuelva en la audiencia o su defecto lo haré en sobre cerrado allegado antes de la audiencia de pruebas.

3.- Se sirva citar al señor **ROGER KEVIN PALACIO DEVIA** identificado con cédula de ciudadanía No. 1.069.177.742 de Ricaurte (Cundinamarca) y dirección de notificaciones preferiblemente al email: info@nbi.com.co, en la Carrera 5 No. 16-14 Oficina 704, Edificio El

Globo, Bogotá D.C., y teléfono 3112217157 (tomado del escrito de la demanda), para que en audiencia de prueba agotar el interrogatorio de que trata el artículo 228 del CGP.

LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

Me permito informar, al Despacho, que presentaré llamamiento en garantía contra la compañía de seguros MAPFRE COLOMBIA, identificada con Nit: 891.700.037-9, en ocasión a que el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, suscribió con dicha compañía póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. 2201220016487, con vigencia para la época de los hechos, a saber, el 15 de mayo de 2022, cuyo objeto es amparar los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales que sufra el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS con motivo de la responsabilidad civil extracontractual en que incurra o le sea imputable de acuerdo con la ley colombiana, por lesiones, menoscabo en la salud o muerte de personas y/o deterioro, destrucción o pérdida de bienes de terceros, y/o perjuicios económicos, incluyendo lucro cesante y daño moral como consecuencia directa de tales daños personales y/o daños materiales, causados durante el giro normal de sus actividades.

ANEXOS

1. Poder para actuar
2. Lo mencionado en el acápite de pruebas
3. Llamamiento en garantía en escrito separado

PERSONERÍA

Solicito reconocer mi personería para actuar en este proceso, conforme al poder que se me ha otorgado y, que adjunto a este escrito.

NOTIFICACIONES

Tanto mi representada, como el suscrito recibiremos las notificaciones en la Avenida Vásquez Cobo No 23N-47 Piso 3, Estación Ferrocarril en Santiago de Cali. Y, en los siguientes correos electrónicos: njudiciales@invias.gov.co; fvalencia@invias.gov.co

De la señora Jueza, con el merecido respeto.

Atentamente,



FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA

CC. 76.331.466

T. P. 173060 del C. S. de la J.